

Direktiv 88/76 giver mulighed for nationalt at fastsætte grænser for kvælstofoxider, kulilte og kulbrinter ned til et fastlagt niveau. Disse niveauer er væsentlig højere end de gældende krav i USA og Japan, der på europæisk plan er fastlagt i Stockholmgruppen. Endvidere er der for biler under 2,0 liter kun grænser for summen af kulbrinter og kvælstofoxider, hvilket kan bevirke, at den væsentligste reduktion vil ske for udslippet af kulbrinter, mens udslippet af kvælstofoxider, som er mest miljøbelastende, kun reduceres forholdsvis lidt.

Direktivet får virkning for biler med en motor på under 1,4 liter fra 1. oktober 1991. Der er dog her tale om forholdsvis høje niveauer, som det netop er vedtaget at nedsætte med virkning fra 1. oktober 1993. Normerne for de mellemstore biler skal herefter gælde for de små biler. Nedsættelse er vedtaget med kvalificeret flertal imod bl.a. Danmarks stemme.

Biler i kategorien 1,4 liter–2,0 liter vil blive omfattet fra den 1. oktober 1993.

Biler med en motor på over 2,0 liter kan reguleres fra 1. oktober 1989. Danmark vil benytte sig af denne mulighed og fra oktober 1989 indføre EF-normerne for biler over 2,0 liter. Det forventes, at en væsentlig del af de store biler, der herefter vil blive markedsført i praksis vil kunne leve op til de amerikanske normer.

Direktiv 88/76 skønnes at ville nedsætte udslippet af de forurenende stoffer fra personbiler med op mod halvdelen af det, der kan opnås ved indførelse af de amerikanske normer.

Direktiv 88/436 vedrører som nævnt specielt partikelemission fra dieseldrevne personbiler og træder i kraft 1. oktober 1990. Har motoren direkte indsprøjtning gælder kravene dog først fra 1. oktober 1996. Direktivets niveau for partikler er væsentligt højere end de gældende krav i USA.

Direktiv 88/77 omfatter gasformige udslip fra dieseldrevne køretøjer, som ikke er omfattet af direktiv 88/76. Direktivet får virkning fra 1. oktober 1990.

#### 4. Forslaget.

##### Første led.

De skærpede normer foreslås som hovedregel at gælde for alle nye personbiler og mindre varebiler med totalvægt på under 3,5 ton og med en lastevne på under 760 kg. Der stilles krav til udstødningsgassens maksimale indhold af kulbrinter, kulilte og kvælstofoxider ved bykørsel, kvælstofoxider ved landevejskørsel og kulilte og kulbrinter ved tomgangskørsel. Endvidere indeholder normerne krav til fordampningstab fra benzindrevne biler og til partikelemissionen fra dieseldrevne biler. Normerne svarer til

de normer, der er gældende i Sverige under betegnelsen A12-reglerne. Normerne gælder hvadenten bilen kører på benzin, gas eller diesel.

Det skal nævnes, at gasdrevne biler stort set udsender samme mængde kvælstofoxider som benzindrevne og at det derfor vil være nødvendigt at installere katalysatorer også på gasdrevne biler.

Dieslebiler kan normalt overholde normerne vedrørende kvælstofoxider, kulilte og kulbrinte. Til gengæld udsender dieslebiler partikler, hvoraf nogle antages at være kræftfremkaldende.

Det foreslås derfor, at man ligesom i Sverige og Schweiz indfører det amerikanske partikelkrav på 0,124 g partikler pr. km.

Normerne foreslås optaget i Justitsministeriets detailforskrifter for køretøjer. Udstedelse af en dansk standardtypegodkendelse kan således kun ske, hvis der indsendes fabrikanterklæring om, at de biler, der sælges i Danmark, opfylder de angivne krav.

De skærpede normer gøres obligatoriske fra 1. oktober 1990.

##### Andet Led.

Forslaget er identisk med det tidligere fremsatte lovforslag L 107, der bortfaldt på grund af valget. Nedsættelse af registreringsafgiften betyder i realiteten at de gennemsnitlige ekstra omkostninger ved at installere katalysatorsystemer ikke belægges med registreringsafgift. Det skønnes, at merudgiften ved installationen i gennemsnit vil udgøre 5.000 kr. + moms. Det vil blive vurderet nærmere, om beløbene bør justeres på baggrund af den stedfundne prisudvikling.

#### 5. Miljømæssig effekt.

På længere sigt, når bilparken næsten kun består af miljøvenlige biler, skønnes det på baggrund af beregninger fra DTH, at det årlige udslip af kvælstofoxider og kulbrinter vil være henholdsvis 40.000 og 60.000 tons mindre end, hvis de nuværende normer til bilers udstødning fortsat var gældende. Det svarer til en reduktion på omkring henholdsvis 60 pct. og 90 pct.

Indførelse af EF-normer vil til sammenligning betyde en reduktion af NO<sub>x</sub> udslippet på 10.000 tons, svarende til ca. 15 pct. mens reduktionen af kulbrinter skønnes at være 20.000 tons eller 30 pct.

#### 6. Konsekvenserne for bilmarkedet.

De skærpede krav til bilers udstødning forventes ikke at forårsage nogen væsentlig ændring i udbuddet af større personbiler på det danske marked. Det skyldes bl.a., at USA og Japan gennem mange år har