

**Trafikdage på AUC '98**

**EU-status vedrørende begrænsning af luftforurening  
fra motorkøretøjer (auto/olie-programmet)**

**Civilingeniør  
Erik Iversen  
Miljøstyrelsen**

## **EU-status vedrørende begrænsning af luftforurening fra motorkøretøjer (auto/olie-programmet)**

### **1. Baggrund**

Under "Trafikdage på AUC" i 1995 og 1997 blev redegjort for udviklingen i det såkaldte auto/olie program, som EU-Kommissionen igangsatte i 1992 i samarbejde med den europæiske olie- og bilindustri med det formål at få fastlagt et "solidt teknisk grundlag" til brug for den politiske beslutningsproces omkring fastsættelsen af de fremtidige krav til biler og brændstoffer.

Som et første trin fremlagde EU-Kommissionen i 1996 forslag til skærpede udstødningsnormer for personbiler og krav til de anvendte brændstoffer for år 2000. Forslagene er senere fulgt op af supplerende forslag vedrørende varebiler og lastbiler. Situationen er i dag den, at forhandlingerne om de fremtidige regler for personbiler, varebiler og brændstoffer i princippet er afsluttet, mens forslaget til fremtidige normer for lastbiler befinder sig på et indledende stade.

### **2. Beslutningsproceduren inden for EU**

At der går mere end 2 år fra EU-Kommissionen fremlægger forslag, til den endelige vedtagelse finder sted, er ikke unormalt for direktiver, som omhandler det indre marked (100A-direktiver). Det hænger nøje sammen med den komplicerede samarbejdsprocedure mellem ministerråd og Europa-Parlament, som blev indført i 1993 som led i Maastricht-aftalen. I det konkrete tilfælde har forløbet været som følger:

			<u>Dato</u>	<u>År</u>
1	Kommission	Forslag til Råd og Parlament	29. august 1996	0,0
2	Parlament	Første behandling	10. april 1997	0,6
3	Ministerråd	Fælles holdning	7. oktober 1997	1,1
4	Parlament	Anden behandling	18. februar 1998	1,5
5	Komm./Parl./Råd	Forligsmøde	29. juni 1998	1,8
6	Parl./Råd	Formel vedtagelse	september 1998	2,0
7	EF-Tidende	Formel ikrafttrædelse	ult. 1998	2,3

Europa-Parlamentet vedtog 141 ændringsforslag i forbindelse med sin første behandling og 103 ændringsforslag i forbindelse med anden behandlingen. Varbilsforslaget blev fremsendt et halvt år senere end forslagene for personbiler og brændstoffer. Alligevel lykkedes det at få forslaget indarbejdet i det endelige forslag.

### **3. Forligsproceure**

På forligsmødet den 29. juni 1998 mellem Ministerrådet og Europa Parlamentet lykkedes det at få udarbejdet et kompromisforslag, som kunne accepteres af de to forhandlingsdelegationer. Det anses herefter for en formalitet at få dette forslag endeligt godkendt i de respektive forsamlinger. Dette forventes at ske umiddelbart efter sommerferien, d.v.s. i september 1998. Herefter udestår alene publicering i de officielle EU-organer på de forskellige sprog. Dette forventes at ske i løbet af efteråret 1998.

Kompromisforslaget indeholder på en række punkter væsentlige ændringer i forhold til det forslag, som Kommissionen fremsendte i 1996 og i forhold til den fælles holdning, som Ministerrådet fastlagde på rådsmødet i oktober 1997. For så vidt angår detaljer i Kommissionens forslag og i den fælles holdning henvises til konferencerapporterne fra "Trafikdage på AUC" i 1995 og 1997<sup>1</sup>. Her skal omtales nogle af de mere principielle ændringer, som er sket i forhandlingsforløbet.

#### 3.1. Brændstofdirektivet

##### a. Fase 2 (2005)

Kommissionens oprindelige forslag indeholdt alene specifikationer for år 2000. Værdier for år 2005 var forudset udarbejdet på basis af resultaterne fra et kommende auto/olie II program. Rådet indførte vejledende værdier for år 2005 for svovl (både benzin og diesel) og aromater (benzin). I det endelige kompromis er de vejledende værdier gjort bindende. Auto/olie II-programmet skal derfor især se på behovet for supplerende specifikationer for år 2005 og for perioden efter år 2005.

##### b. Forbud mod blyholdig benzin

Kommissionens forslag indeholdt forbud mod markedsføring af blyholdig benzin fra år 2000 med dispensationsmulighed frem til 2002 for lande med socio-økonomiske problemer. I det endelige kompromis er dispensationsmuligheden udvidet til 2005, idet der dog er indført visse begrænsninger (blyindhold max. 0,15 g/l og benzenindhold max. 1%). Der er også indført en dispensationsmulighed frem til 2003/2007 for svovlindholdet i den blyfri benzin.

---

<sup>1</sup> AUC web-side: (<http://www.i4.auc.dk/trg/td>)

### c. Svovlindhold i benzin og diesel

En væsentlig del af diskussionen i forbindelse med fastlæggelsen af den fælles holdning omhandlede det fremtidige svovlindhold i benzin og diesel. Baggrunden er for det første, at effektiviteten af de nuværende katalysatorer påvirkes af selv små indhold af svovl i benzinen. Dernæst er det forventningen, at opfyldelsen af fremtidige CO<sub>2</sub> - målsætninger vil medføre øget anvendelse af energieffektive benzinmotorer med direkte indsprøjtning og af dieselmotorer. I begge tilfælde forudsættes brug af specielle katalysatorer til fjernelse af NO<sub>x</sub>, som er yderst følsomme over for svovl. Rådet fastlagde en vejledende værdi på 50 ppm for år 2005. I det endelige kompromis er denne værdi gjort bindende.

### d. Benzen og aromatindhold i benzin

Kommissionens oprindelige forslag for år 2000 indeholdt værdier for benzen og aromater på henholdsvis 2% og 45%. I ministerrådets fælles holdning blev disse værdier skærpet til henholdsvis 1% og 42%. Samtidig blev fastlagt en vejledende aromatværdi på 35% for år 2005. Disse værdier blev bibeholdt i kompromisforslaget, idet 2005 værdien dog nu er bindende.

### e. Indfasning af fase 2 diesel

I ministerrådets fælles holdning var forudset indfasning af fase 2 diesel fra år 2005. I kompromisforslaget skal al diesel opfylde kravene fra 2005, og der åbnes mulighed for indfasning fra år 2000.

## 3.2. Bildirektivet

### a. Udstødningsnormer

De endelige udstødningsnormer er stort set som oprindeligt foreslået af Kommissionen. På dansk initiativ er det lykkedes at få gennemført en mindre stramning af partikelnormerne for varebiler. Den væsentligste ændring, der ellers er sket, er, at værdierne for år 2005 i kompromisforslaget er bindende i stedet for vejledende.

### b. Speciel udstødningsnorm ved lav temperatur

I Kommissionens oprindelige forslag indgik ikke udstødningsnormer ved lave temperaturer. Sådanne blev indført i den fælles holdning og indgår også i kompromisforslaget. Ikrafttrædelsestidspunktet er 2002 for personbiler og 2003 for varebiler.

### c. Kontrol af biler i brug ("in-use compliance test")

Procedurer for kontrol af biler i brug med tilhørende sanktionsmuligheder indgår i Kommissionens forslag. Det er dog sådan, at ansvaret for at gennemføre målinger ligger hos den myndighed, der har udstedt den oprindelige typegodkendelse. Der er under forhandlingerne gennemført en række forenklinger af procedurerne, ligesom der er foretaget nogle præciseringer, især for de tilfælde, hvor målinger gennemføres i lande, som ikke har udstedt typegodkendelsen. I kompromisforslaget er der endvidere indført en forøgelse af holdbarhedskravet fra 80.000 km til 100.000 km med virkning fra 2005.

### d. OBD

Et af de mest ømtålelige problemer i Kommissionens oprindelige forslag var indholdet af regler for OBD. Der opstod en frygt for, at sådanne regler kunne føre til monopoldannelse vedrørende levering af reservedele og reparation af køretøjer. I ministerrådets fælles holdning blev problemet løst med nogle hensigtserklæringer, hvorefter Kommissionen skulle udarbejde generelle regler. I kompromisforslaget er der sket yderligere præciseringer, således at det nu fremgår, at Kommissionen i 2001 skal fremlægge forslag om "ubegrænset og standardiseret adgang til OBD-systemet". Endvidere gøres OBD nu også obligatorisk for dieselmotorer, som var undtaget i Kommissionens forslag. I kompromisforslaget indgår også, at Kommissionen i 2002 skal fremlægge forslag om muligheden for indførelse af OBD fra 2005. OBD-systemer måler indholdet af forurenende stoffer i udstødningsgassen, hvor OBD alene måler funktionen af det forureningsbegrænsende udstyr (katalysatorfunktion, lambda-sonde og antal fejltændinger).

### e. Auto/olie II

I og med kompromisforslaget indeholder bindende normer for år 2005 er de oprindelige præmisser for auto/olie II bortfaldet. Kompromisforslaget indeholder dog fortsat procedurer for auto/olie II. Opgaverne bliver på kort sigt at løse forskellige udestående punkter for år 2005 (f.eks. grænseværdier for lavtemperaturtest for varebiler og forbedret periodisk syn) og på lidt længere sigt at fremsætte forslag til yderligere skærper efter år 2005. Generelt pålægges Kommissionen i sit arbejde med fremtidige reguleringer at inddrage udvikling af denox-katalysatorer, partikelfiltre (herunder vurdering af partikelstørrelser), nødvendige brændstofkrav og alternative brændstoffer.

#### 4. Auto/olie II programmet

I Kommissionens forslag fra 1996 arbejdes med vejledende værdier for år 2005, og der er foresat igangsættelse af et auto/olie II-program med det formål at fremskaffe den tekniske baggrund for fastsættelse af de endelige krav til køretøjer og brændstoffer samt andre metoder til at kontrollere emissioner fra vejtrafik. Det overordnede mål er ligesom i auto/olie I opfyldelse af fremtidige luftkvalitetsnormer på den mest omkostningseffektive måde. I Kommissionens forslag er afrapporteringsterminen fastsat til 31. december 1998. Kommissionen tog på denne baggrund allerede i januar 1997 initiativ til igangsættelse af auto/olie II programmet. Der blev etableret en række arbejdsgrupper til fremskaffelse af informationer inden for forskellige områder. Grupperne ledes af en repræsentant fra Kommissionen, og der indgår repræsentanter fra medlemslandene, NGO'er og relevante industriorganisationer. I flere af grupperne er inddraget eksterne konsulenter.

<u>Arb.grp</u>	<u>Emne</u>
1	Miljømæssige mål
2	Køretøjsteknologi
3	Brændstofteknologi
4	Inspektion og vedligeholdelse
5	Ikke tekniske midler
6	Fiskale midler
7	Omkostningseffektivitetsanalyse

Gruppe 1-6 skal levere data til gruppe 7, som har ansvaret for de omkostningseffektivitetsberegninger, som skal danne baggrund for de endelige forslag.

I den fælles holdning fra Ministerrådet er den af Kommissionen foreslåede auto/olie II-procedure bibeholdt. Der er dog indført en senere afrapporteringsdato (30. juni 1999). I kompromisforslaget er værdierne for år 2005 gjort bindende. Præmisserne for auto/olie II programmet er dermed radikalt ændret. I kompromisforslaget er nævnt en række udestående problemer i forbindelse med indførelse af år 2005-normene, som skal afrapporteres af Kommissionen inden 31. december 1999. Kommissionen skal i den forbindelse f.eks. vurdere, om der er behov for supplerende brændstofkrav. Men ellers er kompromisforslaget formuleret således, at auto/olie II programmet nu især skal se på perioden efter 2005. Der er ikke givet nogen specifik afrapporteringsdato. Det er blot nævnt, at afrapportering skal ske efter 31. december 1999. Der er på nuværende tidspunkt ingen reaktioner fra Kommissionen om, hvorledes man forestiller sig det videre forløb af auto/olie II-programmet.