

SAMLENOTAT om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner, om adgang til reparationsinformationer om køretøjer og om ændring af direktiv 72/306/EØF og direktiv.../EF (Euro 5)

KOM(2005)683

Resumé

Forslaget indeholder skærpede krav (Euro 5) til udstødningsgassen fra person- og varebiler med ikrafttrædelse omkring 2010. Det væsentligste element i forslaget er, at der indføres krav til partikeludslip, som med den nuværende teknologi vil forudsætte anvendelse af partikelfiltre på nye køretøjer. Der foreslås samtidig en 20-25% skærpelse af gældende krav til udslip af kvælstofoxider (NO_x) og kulbrinter (HC) fra både benzin- og dieslbiler. Vedtagelse af forslaget forventes at medføre en forøgelse af produktionsprisen på dieslbiler på ca. 2.800 kr. og på benzinbiler på ca. 380 kr., svarende til en samlet merudgift for samfundet på ca. 218 mio. kr. pr år. En cost-benefit beregning viser, at forslaget medfører et samfundsøkonomisk overskud. Forslaget medfører en positiv påvirkning af miljøbeskyttelsesniveauet.

1. Status

Kommissionen sendte den 10. januar 2006 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 95, og skal vedtages efter proceduren om fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Forslaget er endnu ikke behandlet i Europa Parlamentet.

Folketinget fik et aktuelt notat om sagen den 23. februar 2006.

Det østrigske formandskabet havde forslaget på Rådsmøde (miljø) den 9. marts til politisk drøftelse.

Formandskabet forventer at opnå en 1. læsningsenighed med Europa-parlamentet formentlig til september 2006.

2. Formål og indhold

Kommissionen har på baggrund af de analyser, der er gennemført inden for CAFE-programmet (Clean Air for Europe), identificeret en række foranstaltninger, som skønnes nødvendige for at opfylde vedtagne fremtidige luftkvalitetsstandarder. Fastsættelsen af skærpede krav til person- og varebiler er en af de foranstaltninger, som Kommissionen har peget på som vigtige for at nedbringe udslippet af partikler og af stoffer, der fører til dannelse af ozon (HC og NO_x).

Procedure

Den foreslåede retsakt er en forordning. Tidligere regler om bilers forurening er udarbejdet som direktiver. Kommissionen begrundet det med, at det skaber større sikkerhed for overholdelse, samtidig med at det ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

Forslaget fremlægges som en konsolideret udgave af det oprindelige direktiv fra 1970 (direktiv 70/220) med efterfølgende ændringer. Herved vil 24 gældende direktiver kunne erstattes af den nye forordning. I samme forbindelse foreslås det at integrere i forordningen de eksisterende bestemmelser vedrørende måling af CO₂ og energiforbrug (direktiv 80/1268) og måling af sod-

udslip fra dieselmotorer (direktiv 72/306).

Forslaget fremsættes som et led i en todelt fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet i en forordning efter fælles beslutningstagen, mens de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser fastlægges i en forordning, der vedtages af Kommissionen i komité-procedure. Denne fremgangsmåde blev også anvendt ved seneste revision af direktiv vedrørende emissioner fra tunge køretøjer.

Emissioner

Det vigtigste aspekt i forslaget er, at der gennemføres en stramning i grænseværdierne for køretøjers emission af partikler og NO_x.

For dieseldrevne biler reduceres grænseværdien for partikler med 80% for personbiler og ca. 90% for varebiler (afhængig af bilernes størrelse) i forhold til Euro 4. Det vurderes, at vedtagelse af de foreslåede grænseværdier vil kræve brug af partikelfiltre. Det indgår i forslaget, at man på et senere tidspunkt vil supplere de foreslåede grænseværdier for partikelmasse med en grænseværdi for antallet af partikler. Herved skabes sikkerhed for, at udslippet af sundhedsskadelige ultrafine partikler begrænses. Fremsættelsen af forslag afventer afslutningen af undersøgelser inden for rammerne af FN's Economic Commission for Europe (ECE). Man vil ved samme lejlighed foreslå, at den nuværende målemetode for partikelmasse erstattes af en metode, der giver mere nøjagtige målinger. Det vil betyde, at grænseværdierne skal tilpasses den nye metode.

Som noget nyt introduceres en grænseværdi for partikeludslip fra benzindrevne biler. Den vil dog kun gælde for motorer med direkte indsprøjtning, der opererer efter "lean burn"-princippet. I dag findes der kun få af disse modeller på markedet, men der forventes større udbredelse i fremtiden på grund af det lavere energiforbrug (CO₂-udslip) i forhold til almindelige benzinbiler. Grænseværdien forventes at kunne overholdes uden brug af filter.

Vedrørende NO_x foreslås, at Euro 4-værdierne reduceres med 20% for dieseldrevne køretøjer og 25% for benzindrevne køretøjer. Samtidig foreslås grænseværdien for HC (kulbrinter) for benzindrevne biler reduceret med 25%. Grænseværdien for CO (kulilte) er uændret. De foreslåede værdier fremgår af følgende tabel (enhed mg/km).

		Personbiler (M) + små varebiler (N1,I)		Mellemstore varebiler (N1,II)		Store varebiler (N1,III)	
		Euro 4	Euro 5	Euro 4	Euro 5	Euro 4	Euro 5
CO	Benzin	1000	1000	1810	1810	2270	2270
	Diesel	500	500	630	630	740	740
HC	Benzin	100	75	130	100	160	120
NO _x	Benzin	80	60	100	75	110	82
	Diesel	250	200	330	260	390	310
HC+NO _x	Diesel	300	250	390	320	460	380
Partikler	Diesel	25	5	40	5	60	5
	Benzin (LB)	-	5	-	5	-	5

Ikrafttrædelse

Ikrafttrædelsestidspunktet sættes i relation til datoen for offentliggørelsen af de endelige regler i EF-Tidende:

	Nye modeller	Alle modeller
Personbiler (M) og små varebiler (N1)	+ 18 mdr	+ 36 mdr
Større varebiler (N2 og N3)	+ 30 mdr	+ 48 mdr

Andre forhold

Holdbarhedskravet foreslås ændret fra de nuværende 80.000 km til 160.000 km, hvilket efter Kommissionens opfattelse i praksis betyder, at emissionskontrollsystemerne skal fungere i hele bilens levetid.

Kommissionen foreslår videre, at den eksisterende undtagelse for personbiler over 2,5 tons (der i dag skal opfylde de lempeligere krav til varebiler) fjernes, således at disse køretøjer (typisk tunge 4-hjulstrækkere, SUV'er) fremover skal opfylde samme krav som almindelige personbiler.

Forslaget indeholder endvidere detaljerede krav om, at reparationsinformationer skal gøres tilgængelige på nettet i standardiseret form.

Som i tidligere direktiver om bilforurening indgår der i forslaget en mulighed for medlemslandene for at anvende økonomiske incitamenter for at fremme en tidligere indførelse af de mere miljøvenlige køretøjer. Incitamenterne skal være mindre end de faktiske meromkostninger. Adgangen til at anvende økonomiske incitamenter omfatter også eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr på eksisterende køretøjer.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at forslagets målsætninger ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes gennem foranstaltninger fra medlemsstaternes side på grund af behovet for at undgå hindringer for det indre marked og på grund af luftforureningens grænseoverskridende implikationer. Et fællesskabsinitiativ vil bedre kunne opfylde forslagets målsætninger. Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet, vurderer Kommissionen.

Regeringen er enig i denne vurdering.

4. Konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser

Bestemmelser vedrørende forurening for biler sker i dag via Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer. De nye regler tænkes indført via en forordning, der ikke skal implementeres i dansk lovgivning, men har direkte retsvirkning. Administration af forordningen, herunder indførelse af sanktionsbestemmelser, foretages af Færdselsstyrelsen.

Forslagets økonomiske konsekvenser

Gennemførelse af forslaget vil medføre øgede produktionspriser for de omhandlede køretøjer. EU-kommissionen har for personbiler vurderet, at det fremlagte forslag vil medføre en stigning i produktionsprisen for dieslbiler på ca. 2.800 kr. og for benzinbiler på ca. 380 kr. Kommissionen har beregnet de årlige omkostninger for EU til ca. 12 mia. kr. Under danske forudsætninger kan de

årlige omkostninger opgøres til ca. 218 mio. kr., såfremt der regnes med samme merpriser for person- og varebiler.

	Brændstof	Antal	Merpris (kr.)	I alt (mio. kr)
<u>Personbiler</u>	Benzin	90.000	380	34
	Diesel	30.000	2.800	84
<u>Varebiler</u>	Benzin	5.000	380	2
	Diesel	35.000	2.800	98
I alt		160.000		218

Merudgifterne dækker merproduktionsomkostningerne, som forventes overvæltet på bilprisen, dvs. primært at skulle dækkes af borgere og erhvervsliv. De statsfinansielle og kommunaløkonomiske omkostninger i forbindelse med anskaffelse af køretøjer vil være beskedne. Staten må dog forvente at få øgede indtægter i form af større provenu fra registreringsafgifter som følge af højere bilpriser. Beløbet andrager 180% af merprisen for personbiler plus 30% af merprisen for varebiler, svarende til ca. 242 mio. kr. pr år.

Forslagets miljømæssige konsekvenser

Kommissionen har beregnet, at det fremlagte forslag på EU-niveau i år 2020 vil medføre følgende reduktioner i udslippet af forurenende stoffer (tons), i forhold til at alle køretøjer fortsat ville opfylde Euro 4:

	HC	NO _x	PM
Benzin	-31.000	-31.000	-
Diesel	-1.000	-104.000	-26.000
I alt	-32.000	-135.000	-26.000
Ændring	-10%	-16%	-43%
Ændring i udslip fra samtlige kilder	-5%	-11%	-10%

Kommissionen anfører, at de samme reduktioner i emissionerne kunne opnås ca. 5% billigere i andre sektorer (f.eks. kraftværker). Man vurderer dog, at denne forskel ligger inden for usikkerheden af den slags beregninger, og man opfatter derfor forslaget som et omkostningseffektivt forslag.

Kommissionen vurderer, at forslaget vil medføre en mindre forøgelse i udslippet af CO₂ på ca. 0,3% (primært fra dieseldrevne køretøjer som følge af anvendelsen af partikelfiltre).

Kommissionen har beregnet, at forslaget, når det er slået igennem på bilparken, vil medføre ca. 2.600 færre årlige tilfælde af for tidlig død, svarende til ca. 21.000 tabte leveår. Der foreligger ikke mere konkrete cost-benefit beregninger fra Kommissionen.

Med udgangspunkt i priser på miljøeffekter fra en DMU-rapport, klimastrategiens pejlemærke for CO₂-reduktion samt EU's BeTa-database har Miljøstyrelsen foretaget en beregning af de samfundsøkonomiske konsekvenser under danske forhold af det foreliggende forslag alene for personbiler. Det er antaget, at der under aktuelle forhold sker en reduktion i udslippet af

forurenende stoffer svarende til reduktionen i grænseværdierne, og at levetiden af en benzinbil er 200.000 km og af en dieselbil 300.000 km.

	Pris kr/kg	Sparet udslip (kg)	Benefit (nutidsværdi, kr) ³⁾	Omkostning (kr)
<u>Benzin</u>				
HC	59	5,0	199	
NO _x	86	4,0	233	
		I alt	432	380
<u>Diesel</u>				
NO _x	86	15,0	872	
Partikler	629 ¹⁾	6,0	2.552	
CO ₂	0,12	120 ²⁾	10	
		I alt	3.434	2.800

¹⁾ 41% by/59% land (External Costs of Transport, Trafikministeriet, 2004) ²⁾ 20 km/l

³⁾ Det er forudsat, at halvdelen af kørslen finder sted i de første 6 år af bilens levetid (15 år)

Beregningerne viser, at Kommissionens forslag under de angivne forudsætninger kan antages at medføre en samfundsøkonomisk gevinst for personbiler. Da reduktionen i mg/km for varebiler er større end for personbiler, vil der forventeligt opnås en større samfundsøkonomisk gevinst for varebilerne end som beregnet for personbiler.

Kommissionen har vurderet alternative muligheder med yderligere skærpelser i grænseværdien for NO_x. For dieselbiler er f.eks. foretaget vurderinger med en værdi på 75 mg/km (i stedet for 200 mg/km), og for benzinbiler med en værdi på 48 mg/km (i stedet for 60 mg/km). Beregningerne for dette alternativ fremgår af følgende tabel.

	Pris kr/kg	Sparet udslip (kg)	Benefit (nutidsværdi, kr) ³⁾	Omkostning (kr)
<u>Benzin</u>				
HC	59	5,0	199	
NO _x	86	6,4	372	
		I alt	571	620
<u>Diesel</u>				
NO _x	86	15,0	3.053	
Partikler	629 ¹⁾	6,0	2.552	
CO ₂	0,12	120 ²⁾	10	
		I alt	5.615	4.400

¹⁾ 41% by/59% land (External Costs of Transport, Trafikministeriet, 2004) ²⁾ 20 km/l

³⁾ Det er forudsat, at halvdelen af kørslen finder sted i de første 6 år af bilens levetid (15 år)

Det fremgår, at de samfundsøkonomiske konsekvenser også i dette tilfælde er positiv for dieslbiler, mens de er negative for benzinbiler. De samlede årlige meromkostninger kan opgøres til ca. 345 mio. kr. (i stedet for 218 mio. kr.).

Beskyttelsesniveau

Forslaget vil medføre en positiv påvirkning af beskyttelsesniveauet.

Forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget medfører ingen nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Høring

Forslaget er udsendt i almindelig høring den 16. januar 2006 til 31 interessenter med frist til den 15. februar 2006. Der var ved høringsfristens udløb modtaget 12 svar.

Det Økologiske Råd anfører, at man ikke har kommentarer. FDM anfører specifikt, at man støtter fastsættelsen af normer, der kræver anvendelse af partikelfiltre, at man øger holdbarhedskravet til 160.000 km, og at SUV-køretøjer skal overholde samme krav som personbiler.

Kommunernes Landsforening og Københavns Miljøkontrol mener ikke, at de foreslåede krav er tilstrækkelige til at sikre, at man i København kan overholde de fremtidige luftkvalitetsstandarder for NO₂ og partikler. Man mener, at krav til partikler bør skærpes yderligere for at sikre, at bilerne forsynes med filtre. Der henvises i den forbindelse til tidligere erfaringer med fastsættelse af krav til lastbiler. Man finder det endvidere beklageligt, at Kommissionen fravælger udstødningsnormer for NO_x, der kræver efterbehandlingsudstyr.

Danske Bilimportører frygter, at de foreslåede ikrafttrædelsestidspunkter kan medføre, at krav til nye modeller indføres allerede fra 2008. Det vil medføre forstyrrelser i udviklingsprocessen for nye motorer. Man finder derfor, at tidsforskydelsen i forhold til offentliggørelsen i EF-Tidende bør være 36 måneder i stedet for 18 måneder. Bilimportørerne anfører videre, at skærpede NO_x-krav må forventes at medføre øget udslip af CO₂. Endvidere finder Bilimportørerne, at der gennem de senere år er gennemført så store reduktioner i bilernes forurening, at man nu bør se på andre sektorer, hvor lønsomheden vil være større. Man fremhæver endelig, at stigende priser på bilerne vil medføre forværring på miljø- og trafikikkerhedsområdet, idet den danske bilparks gennemsnitsalder vil stige.

CAD og AUTIG udtrykker tilfredshed med forslagets kapitel 3 om adgang til reparationsinformationer. CAD pointerer, at det må sikres, at bestemmelserne ikke fjernes i den videre diskussion, mens AUTIG udtrykker ønske om, at bestemmelserne bliver standardiseret.

DI og Den Danske Bilbranche opfordrer til, at bilindustrien gives god tid til at omstille sig, såfremt der måtte blive vedtaget skrapere grænseværdier for NO_x fra dieslbiler. De to organisationer finder videre, at indførelsen af skrapere udstødningsnormer aktualiserer behovet for ændringer i bilbeskatningen med henblik på at undgå øget incitament for forbrugere til at købe brugte biler.

Sagen blev drøftet i EU specialudvalget for miljø den 8. februar 2006, hvilket ikke gav anledning til bemærkninger.

Sagen blev drøftet i EU specialudvalget for miljø den 7. juni 2006.

OFR støtter dansk holdning. OFR spurgte, om der ved beregningerne af bilernes forurening er taget højde for, at levetiden er længere end de 160.000 km, som indgår i holdbarhedskravet.

Miljøstyrelsen svarede, at en ny bil forurener væsentlig mindre end grænseværdien, mens udslippet fra en gammel bil kan være over grænseværdien. Ved de gennemførte beregninger er gået ud, at benzinbiler kører 200.000 km og dieslbiler 300.000 km. Der er lagt til grund, at der fra Euro 5-biler sker en procentvis reduktion i forhold til Euro 4, svarende til ændringen i grænseværdierne.

Økologisk Råd ved Christian Ege spurgte, om man var sikker på, at det nye partikelkrav ville kræve brug af partikelfiltre. Københavns Miljøkontrol havde gjort sig til talsmand for det modsatte synspunkt. Hvem har ret? Miljøstyrelsen bemærkede, at det var en almindelig opfattelse, at kravene i forslaget vil forudsætte montering af et partikelfilter.

6. Europa Parlamentets udtalelser

Der foreligger endnu ikke nogen udtalelse fra Europa Parlamentet.

7. Forhandlingssituationen

Forslaget har været diskuteret ved en række møder i Rådets miljøgruppe. Der er her opnået enighed om forskellige forenklinger i Kommissionens forslag. Der er dog også identificeret en række problemer, som formentlig først kan afklares, når Europa Parlamentets holdning er kendt.

7.1. Accepterede forenklinger

Anvendelsesområdet

Anvendelsesområdet er blevet mere logisk, idet forordningen i princippet nu kun omfatter biler med totalvægt under 3,5 tons. Hidtil har reglerne omfattet benzindrevne biler uanset størrelse. Regler for benzinbiler over 3,5 tons flyttes til direktiv for tunge køretøjer.

7.2. Uafklarede problemer

Ophævelse af direktiv 72/306 (sodmåling)

Der er enighed om, at direktiv 72/306 ophæves. De nuværende grænseværdier er forældede, og forordningen indeholder strenge partikelkrav, som vil forudsætte anvendelse af partikelfiltre. Kommissionen har i miljøgruppen oplyst, at de i direktivet beskrevne målemetoder vil blive optaget i Kommissionsforordningen, idet målinger vil blive krævet i forbindelse med typegodkendelsen som eventuel reference for målinger, der gennemføres ved periodisk syn. Da Danmark netop har notificeret regler vedrørende chiptuning, som refererer til den i direktiv 72/306 beskrevne måling ved belastet motor, har Danmark i forhandlingerne foreslået, at det bliver præciseret i forordningen, at Kommissionsforordningen kommer til at indeholde både måling ved fri acceleration og med belastet motor. Kommissionen har afvist det danske ønske. Kommissionen begrundede det med, at det ikke er til diskussion at ændre eksisterende testprocedurer og at tilføjelsen derfor er overflødig.

Euro 6

Et flertal af lande, herunder Danmark, har støttet et forslag om, at der allerede nu indføres Euro 6-værdier for NO_x-udslip fra dieseldrevne køretøjer. Der er foreslået en værdi på 80 mg/km. Et ikke-blokerende mindretal ønsker, at der gennemføres mere detaljerede cost-benefit vurderinger, før der tages stilling til Euro 6.

En medlemsstat har i samme forbindelse foreslået, at Euro 6 kommer til at indeholde samme NO_x-grænseværdi for benzin- og dieseldrevne biler (80 mg/km). For benzindrevne biler vil dette være en lempelse i forhold til Kommissionens forslag for Euro 5 (60 mg/km). Medlemsstaten foreslår derfor også, at Euro 5-værdi for benzindrevne biler lempes til 80 mg/km (hvilket er identisk med Euro 4), og at Euro 5-værdien for dieselmotorer som kompensation skærpes fra 200 mg/km til 180 mg/km. Stort set alle lande har taget afstand fra dette forslag.

Lempelse for personbiler over 2,5 tons (SUV'er)

Et ikke-blokerende mindretal kan ikke umiddelbart acceptere Kommissionens forslag om at fjerne de mere lempelige krav for personbiler over 2,5 tons.

Adgang til reparationsinformationer

Et ikke-blokerende mindretal mener, at regler vedrørende reparationsinformationer ligger uden for rammerne af et typegodkendelsesdirektiv. Man ønsker et separat direktiv.

Måling af CO₂ og energiforbrug

Et ikke-blokerende mindretal mener ikke, at bestemmelser vedrørende måling af CO₂ og brændstofforbrug hører hjemme i direktiv vedrørende emissioner af forurenende stoffer.

Skærpelse af normer ved lav temperatur

Et ikke-blokerende mindretal, herunder Danmark, ønsker, at der sker en skærpelse i gældende udstødningsnormer ved lav temperatur svarende til den skærpelse, der gennemføres i udstødningsnormerne ved normal temperatur.

Skatteincitamenter

Et ikke-blokerende mindretal, herunder Danmark, ønsker muligheden for at anvende skatteincitamenter for at fremme en tidligere indførelse af mere miljøvenlige køretøjer fjernet.

8. Dansk holdning

Danmark stiller sig positiv over for hovedelementerne i Kommissionens forslag, herunder

- at der gennemføres en væsentlig skærpelse i grænseværdierne for partikler, som vil medføre anvendelse af partikelfiltre på person- og varebiler,
- at der indføres partikelkrav til benzindrevne lean-burn motorer,
- at der indarbejdes en forpligtelse til at indføre en grænseværdi for partikelantal, når der foreligger en tilstrækkelig afprøvning af den testmetode, som er udviklet inden for ECE,
- at holdbarhedskravet øges til 160.000 km,
- at den eksisterende lempelse for personbiler over 2,5 tons (SUV'er) fjernes, og
- at de fremtidige regler opbygges efter det såkaldte "split level"-princip.

Der er imidlertid også en række områder, hvor forslaget efter dansk opfattelse bør strammes op.

a. Euro 6

Efter dansk opfattelse bør der allerede nu fastlægges en trin 2-værdi (Euro 6), som kan anvendes som basis for økonomiske incitamenter. Dette vil fremme udviklingen af efterbehandlingsudstyr til at reducere udslippet af NO_x (sum af NO og NO₂).

Den danske holdning skal ses på baggrund af, at foreliggende målinger og beregninger tyder på, at det vil blive vanskeligt for Danmark i visse stærkt trafikerede byer at opfylde fremtidige EU-luftkvalitetsstandarder for NO₂, ligesom beregningerne viser, at det kan blive vanskeligt at opfylde de fastlagte emissionslofter (NEC-direktivet).

Det kan også lægges til grund, at man i USA i perioden 2004-2007 indfaser en grænseværdi på 43 mg/km (0,07 g/mile). Selv om det er vanskeligt at foretage direkte sammenligninger mellem USA og EU (forskellig testprocedure, USA-værdi er gennemsnitsværdi, kun får dieselbiler i USA), så er der ingen tvivl om, at den amerikanske værdi er væsentlig skarpere end den værdi, der er foreslået af EU (200 mg/km).

Som det fremgår af afsnit 4 viser beregningerne, at de samfundsøkonomiske konsekvenser er positive, også for væsentlig skarpere udstødningsnormer for NO_x.

b. Ikrafttrædelsestidspunkt

Forslaget indeholder en tidsforskel på 18 måneder mellem ikrafttrædelse for "nye modeller" og "alle modeller". I tidligere direktiver har tidsforskellen været 12 måneder. Danmark ser ingen grund til at forlænge denne periode.

c. Grænseværdier ved lav temperatur

Kommissionen foreslår, at de nuværende grænseværdier for CO (kulilte) og HC (kulbrinter) ved den specielle test, der gennemføres på benzinbiler ved lave temperaturer, holdes uændret. Efter dansk opfattelse bør disse grænseværdier, som især har effekt i lande med koldt klima, skærpes i takt med de øvrige udstødningsnormer.

d. Skatteincitamerter

Mulighed for at anvende skatteincitamerter hører efter dansk opfattelse ikke hjemme i bestemmelser baseret på artikel 95, som vedtages med flertalsafgørelser. Traktaten forhindrer ikke de lande, der måtte ønske det, at anvende skatteincitamerter, blot de er i overensstemmelse med traktaten. Den nuværende formulering indfører i øvrigt begrænsninger i størrelsen af eventuelle skatteincitamerter. Spørgsmålet om skatteincitamerter har været et gennemgående diskussionsemne ved tidligere bildirektiver. Resultatet har hidtil været, at der var flertal for at bevare bestemmelsen.