

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET
Aim. del - bilag 341 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets
Europaudvalg og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag	Journalnummer	Kontor
1	400.C.2-0	N.1

11. december 1998

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 18. december 1998 – dagsordenspunkt rådsmøde (miljøministre) den 21. december 1998 – fremsendes vedlagt Miljø- og Energiministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

P. L. Nielsen

**Rådsmøde (miljø) den 21. december 1998,
foreløbig oversigt, 2.udgave**

- (s.1) 1. FO Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 88/77/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (lastbiler). *)
KOM (97) 627
- fælles holdning
- (s.6) 2. FO Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 90/220/EØF om udsætning i miljøet af genetisk modificerede organismer.
KOM (98) 85
- orienterende drøftelse
- (s.15) 3. FO Forslag til Rådets forordning om stoffer der nedbryder ozonlaget.
KOM (98) 398
- fælles holdning
- (s.18) 4. FO Forslag til Rådets beslutning om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler.
KOM (98) 348
- fælles holdning
- (s.21) 5. FO Forslag til Rådets direktiv om adgang til forbruger oplysninger om brændstoføkonomi i forbindelse med markedsføring af fabriksnye biler.
KOM (98) 489
- fælles holdning
- (s.24) 6. FO Forslag til Rådets direktiv om udrangerede køretøjer.
KOM (97) 358
- orienterende drøftelse
- (s.28) 7. Kommissionens forhandlinger med "ikke-ACEA" bilfabrikanter.
- rådskonklusioner
- (s.29) 8. Kommissionens meddelelse om status for EUs kemikalielovgivning.
- rådskonklusioner
- (s.30) 9. FO Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 67/548/EØF vedr. etikettering af farlige præparater i Sverige og Østrig. *)
KOM(98)561
- fælles holdning

10. Meddelelse fra Kommissionen til Europa Parlamentet og Rådet vedr. en evaluering af miljø- og sundhedsstandarderne i Finland, Sverige og Østrig fire år efter tiltrædelsen til EU.
- *rådskonklusioner*

Tillæg til samlenotat vedr. dette dagsordenspunkt følger senere.

11. Eventuelt.

*) Forslag baseret på artikel 100A, hvorom der kan bægeres afstemning.

SAMLENOTAT

MILJØ- OG ENERGI-
MINISTERIET
MILJØSTYRELSEN

Internationalt kontor
J.nr. M 1034-0628
HSL/6

løbenr. :
MEM0176-MST

Den 11. dec. 1998

VEDRØRENDE RÅDSMØDE (MILJØ) DEN 21. DECEMBER 1998

Ad punkt 1 - Forslag til Rådets direktiv om emissioner fra tunge køretøjer

KOM(97) 627

1. Status

Kommissionen oversendte den 23. marts 1998 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget er baseret på traktatens artikel 100A og skal derfor behandles efter proceduren om fælles beslutningstagen i art. 189 B.

Forslaget var genstand for en orienterende drøftelse på Rådsmøderne den 16. juni 1998 og 6. oktober 1998.

Folketingets Europaudvalg har ikke modtaget grundnotat om forslaget, men er blevet orienteret om sagen med samlenotat af 4. juni 1998 og 18. september 1998.

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 12. juni 1998 og den 1. oktober 1998.

Europa-Parlamentet afgav udtalelse den 21. oktober 1998.

Formandskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på fastlæggelse af fælles holdning.

2. Formål og indhold

Forslaget indeholder skærpede krav til luftforurening fra nye dieselmotorer, som anvendes i tunge køretøjer (lastbiler/busser). Forslaget indgår som et led i auto-olie pakken.

Med forslaget indføres også grænseværdier for nye motorer, der drives af naturgas eller autogas (LPG). Formålet er i første omgang at tilvejebringe procedurer for typegodkendelse af sådanne motorer. Der anvendes derfor samme grænseværdier som

for dieselmotorer. Det er tanken i en senere fase at fastsætte specielle grænseværdier for de såkaldte EEV-køretøjer (Enhanced Environmental Vehicles), hvortil de gasdrevne køretøjer hører. I det følgende er omtalt de væsentligste elementer i forslaget.

a. Nye testcyklusser

I forberedelsesarbejdet til forslaget er defineret forskellige nye testcyklusser til erstatning af den hidtil anvendte 13-mode test (ECE 13). Man har vurderet, at denne cyklus har været for let at omgå, og at skærpede krav derfor ikke i praksis altid har ført til den ønskede reduktion i udslip af forurenende stoffer. Der er defineret tre nye testcyklusser:

- ESC (European Steady-state Cyclus) er en cyklus, som svarer til den hidtidige 13-mode cyklus, men som er tilpasset de nuværende kørselsforhold. Muligheden for at omgå cyklussen er reduceret ved, at det tillades de godkendende myndigheder frit at vælge op til tre supplerende testpunkter inden for et nærmere defineret område.
- ELR (European Load Response Cyklus) er en cyklus, der anvendes som supplement til ESC-testen til måling af udstødningsgassens røgtæthed. Også her åbnes mulighed for en supplerende måling under betingelser valgt af den godkendende myndighed.
- ETC (European Transient Cyclus) er en cyklus, som i modsætning til ESC indeholder transiente kørselsbetingelser (acceleration og deceleration).

Det indgår i forslaget, at der i forbindelse med typegodkendelse af EURO 3-motorer (år 2000) skal anvendes følgende retningslinier:

- Konventionelle dieselmotorer, herunder motorer med EGR (recirkulation af udstødningsgas) og oxiderende katalysatorer, vil blive testet med ESC- og ELR-cyklus.
- Dieselmotorer med avancerede forureningsbegrænsningssystemer, herunder de-NO_x katalysatorer og/eller partikelfiltre vil blive testet med både ESC-, ELR og ETC-cyklus.
- Gasdrevne motorer vil alene blive testet med ETC-cyklus.

Det indgår i forslaget, at Kommissionen senest i 1999 skal fremsætte forslag om en yderligere skærpelse af grænseværdierne med virkning fra 2005 (EURO 4). Kommissionen henviser til, at der under ECE er nedsat en arbejdsgruppe med henblik på at vurdere mulighederne for at indføre en ny global testprocedure. Såfremt disse diskussioner ender positivt, vil denne nye procedure blive lagt til grund for EURO 4-værdierne. Lykkes det ikke at nå frem til global enighed, vil Kommissionen basere sine forslag for EURO 4 på en kombination af ESC, ELR- og ETC-cyklusserne.

b. Grænseværdier

Forslaget indeholder skærpede grænseværdier for CO, HC, NO_x og partikler, som nyudviklede motorer skal kunne opfylde med virkning fra 1. oktober 2000 for at kunne blive typegodkendt og med virkning fra 1. oktober 2001 for serieproducerede motorer, for at disse kan blive registreret og solgt. De foreslåede værdier kan ikke direkte sammenlignes med de hidtil gældende værdier, da der som omtalt ovenfor er

foretaget en ændring i selve testcyklussen. Kommissionen anfører, at der er tale om en skærpelse af grænseværdierne med 30% for CO, NO_x og partikler og med 34% for HC. Som følge af, at naturgasmotorer nu er omfattet af direktivet, foreslås indarbejdet separate værdier for methan (CH₄) og kulbrinter eksklusive methan (NMHC).

Ligesom det er tilfældet i de eksisterende regler foreslås mildere grænseværdier for partikeludslippet fra de mindste dieselmotorer (cylinderstørrelse under 0,7 liter og omdrejningstal over 3000 pr minut). Forslagets grænseværdier er oplyst i nedenstående tabel:

Direktiv		Aktuelt forslag		
Betegnelse	-	EURO 3		
I kraft	-	1.10.01		
Cyklus	-	ESC	ELR	ETC
CO	g/kWh	2,1	-	5,45
Total HC	g/kWh	0,66	-	-
CH ₄	g/kWh	-	-	1,6
NMHC	g/kWh	-	-	0,78
NO _x	g/kWh	5,0	-	5,0
Partikler	g/kWh	0,10	-	0,16
-små motorer	g/kWh	0,13	-	0,21
Røgtæthed	m ⁻¹	-	0,8	-

Kvaliteten af den naturgas, som leveres til det europæiske marked er ikke konstant. Godkendelse af gasdrevne motorer kan derfor gives på flere vilkår afhængig af, om de er i stand til at tilpasse sig en vilkårlig gaskvalitet, eller om de kun er i stand til at anvende en nærmere defineret kvalitet. Forslaget definerer i den forbindelse forskellige naturgaskvaliteter. Samme principper er gældende for LPG. For begge brændstoffer gælder, at motorerne skal være tydeligt mærket med, hvilken typegodkendelse der er givet.

For at lette forholdene for motorfabrikanterne i forbindelse med typegodkendelsen åbnes mulighed for inddeling af motorer i motorfamilier. Det vil herefter være muligt at begrænse afprøvningen til den mest forurenende motor inden for den enkelte familie. Udvælgelseskriterierne er fastlagt i direktivforslaget.

Det er Kommissionens vurdering, at der ikke er tilstrækkelig viden i dag til at fastsætte normer for år 2005. Man mener, at dette bør afvente afslutningen af det igangværende auto/olie II program. Det fremgår af forslaget, at Kommissionen vil fremlæge forslag inden udgangen af 1999. Man vil ved samme lejlighed tage stilling til forskellige andre uafklarede forhold som indbygning af egendiagnosesystemer (OBD) og holdbarhedsbestemmelser.

Som tidligere bildirektiver indeholder forslaget en artikel om muligheden for at anvende skatteincitamenter. Da der kun er ét sæt grænseværdier, er bestemmelsen begrænset til perioden fra direktivets ikrafttræden og indtil den obligatoriske ikrafttræden af EURO 3-normerne. Man forestiller sig dog, at anvendelsesområdet vil bli-

ve udvidet, så snart der foreligger en nærmere definition af EEV-køretøjer. Kommissionen angiver, at dette vil ske i løbet af 1998.

3. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet har godkendt Kommissionens forslag med 24 ændringer, som fordeler sig på de indledende betragtninger (10), artikler (10) og tekniske bilag (4). De væsentligste ændringsforslag går på, at man allerede nu vedtager bindende normer for år 2005, og at der på samme tidspunkt indføres krav om OBD, holdbarhedskrav, og at der fastlægges procedurer for overensstemmelseskontrol af køretøjer i brug ("in use conformity"). Parlamentet kan acceptere Kommissionens forslag til grænseværdier for år 2000 (EURO 3), ligesom man accepterer, at der frem til år 2005 anvendes mildere normer for de mindste motorer. Parlamentet foreslår følgende udstødningsnormer for år 2005 (EURO 4):

	<u>ESC</u>	<u>ETC</u>
CO	1,5	4,0
HC	0,25	-
NMHC	-	0,25
CH ₄	-	0,9
NO _x	2,0	2,0
Partikler	0,05	0,03
Røgtæthed	0,3	-

Parlamentet foreslår, at det i direktivet præciseres, at man kan anvende skatteincitamenter i forbindelse med retrofit af ældre køretøjer.

4. Konsekvenser for Danmark

a. Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil ikke kræve lovændringer i Danmark. De nye udstødningsnormer for dieselmotorer kan indføres via en ændring af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer.

b. Økonomiske konsekvenser

Der forventes ikke væsentlige statsfinansielle konsekvenser for Danmark. For så vidt angår samfundsøkonomiske konsekvenser forventer Kommissionen, at de skærpede udstødningsnormer vil medføre forøgelser i produktionsprisen i størrelsesorden 4.000 - 12.000 kr. pr motor. Forslaget kan medføre mindre afledte kommunaløkonomiske konsekvenser.

c. Beskyttelsesniveau

Forslaget vil have positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark.

5. Høring

Forslaget har været sendt til høring hos berørte interesseorganisationer. Der er kun modtaget få kommentarer.

Forenede Danske Motorejere (FDM), Danske Bilimportører, Autobranchens Handels- og Industriforening (AUTIG) og Frederiksberg Kommune har alle oplyst, at man ikke har kommentarer.

Hovedstadens Trafikselskab (HT) anfører, at de nye testprocedurer må formodes at give mere realistiske emissionsværdier, hvilket vil gøre entreprenørernes valg sikkere. Man bemærker, at de foreslåede normer falder godt i tråd med HT's miljøpolitik omkring en reduktion af udslippet af NO_x og partikler.

Danske Vognmænd er positive over for forslaget. Man efterlyser lignende forslag inden for jernbane-, skibs- og lufttransport. Man henviser i øvrigt til regeringens erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet fra januar 1998, hvori det hedder, at tidsfristen for implementering af offentlig regulering bør tage størst mulig hensyn til erhvervets omstillingshorisont, herunder tidsperspektivet for afskrivninger og investeringer. Man er enig i, at luftforurening er et større problem i byer end i åbent land og finder, at det er en god ide at tilskynde til brug af køretøjer med lav emission (EEV). Man anfører, at afgiftslettelser vil fremme udbredelsen af EEV-køretøjer.

Det økologiske Råd finder det positivt, at udstødningsnormerne skærpes, men man mener ikke, at forslaget er tilstrækkelig til at eliminere problemerne, især i en periode med trafikvækst. Man finder det derfor vigtigt at holde fast i, at der sker en yderligere skærpelse fra år 2005, og at udgangspunktet bliver en vurdering af den luftforureningsmæssige belastning. Man hilser det velkomment, at der indføres nye testcyklusser. Det fremhæves, at man ikke bør glemme CO₂ - emissionen i jagten efter emissionsgevinster. Man finder det uheldigt, at der indføres moderate udstødningsnormer for små motorer, som er ansvarlig for en betydelig del af partikelemissionen i byer. Endeligt opfordres til, at der tages fat på diskussionen om partikelstørrelsen.

Danmarks Tekniske Universitet (DTU) finder det uheldigt, at der først introduceres holdbarhedskrav fra år 2005. Det er især et problem for gasdrevne motorer. Man er heller ikke sikker på, at de nye kørecyklusser er tilstrækkelig gode. Endelig finder man det uheldigt, at der fastsættes specielle partikelnormer for små motorer, som optræder mest i byerne.

Danske Eksportvognmænd er overordnet positiv over for forslaget. Man fremhæver specielt de nye kørecyklusser. Man fremhæver, at fremtidige normer bør udformes på basis af cost-benefit analyser i samarbejde med fabrikanter og brugere. Man er bekymret over de forøgede omkostninger, som vil medføre forringet konkurrenceevne. Man mener, at afgiftsbegunstigelser for anskaffelse og brug bør være et krav.

Københavns Kommune er positiv over for forslaget. Man ser dog gerne partikelstørrelsen inddraget i diskussionen.

Forslaget har været forelagt for EF-specialudvalget for miljø den 28. maj 1998, hvor Danske Vognmænd bad om, at man også gør sig overvejelser om andre transportformer end bil, nemlig skibe og tog, og at man arbejder for en harmonisering af afgifter inden for de enkelte kategorier af transportformer og af reglerne på tværs af de enkelte transportformer i EU af hensyn til konkurrencesituationen.

Forslaget blev atter forelagt for EF-specialudvalget for miljø den 16. september 1998, hvor Danske Vognmænd tilkendegav, at man i overensstemmelse med Kommissio-

nens forslag bør vente med at fastsætte år 2005-kravene til afslutningen af auto/oil II-programmet i 1999. SID tilkendegav ønske om skrappe retningslinjer for lastbiler.

Forslaget har igen den 16. September 1998 været forelagt EF-specialudvalget for miljøspørgsmål, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

Ad punkt 2 - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 90/220/EØF om udsætning i miljøet af genetisk modificerede organismer.

KOM (98) 85 endelig udgave.

1. Baggrund

Kommissionen har den 23. februar 1998 oversendt ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget er baseret på traktatens artikel 100A og skal derfor behandles efter proceduren om fælles beslutningstagen i artikel 189 B.

Grundnotat om forslaget er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 27. maj 1998.

Sagen har været forelagt Europaudvalget d. 12.juni samt 1.oktober 1998 til orientering forud for rådsmøderne i juni og oktober 1998.

Europa-Parlamentet har endnu ikke afgivet udtalelse om forslaget.

Forslaget er sat på dagsordenen på rådsmødet (miljø) den 21. december 1998 til orienterende drøftelse.

2. Formål og indhold

I Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg fra juni 1994, "Bioteknologi og hvidbogen om vækst, konkurrenceevne og beskæftigelse - forberedelse til det næste fase" (KOM(94)219 endelig udgave) konkluderede Kommissionen, at aspekter i direktiv 90/220/EØF kunne forbedres. I december 1996 vedtog Kommissionen en rapport om revision af direktiv 90/220/EØF (KOM(96)630 endelig udgave).

Direktiv 90/220/EØF regulerer både forsøgsudsætning og markedsføring af levende genetisk modificerede organismer (GMO), der udgør eller indgår i produkter. Direktivets bestemmelser om markedsføring finder imidlertid ikke anvendelse på genmodificerede organismer, som reguleres af produktlove. Det gælder således genetisk modificerede levnedsmidler og lægemidler til human og veterinær brug, som er reguleret efter henholdsvis Rådets forordning nr. 258/97 om nye levnedsmidler og nye levnedsmiddelingredienser og Rådets forordning nr. 2309/93 om fastlæggelse af fællesskabsprocedurer for godkendelse og overvågning af human- og veterinærmedicinske lægemidler og om oprettelse af et europæisk agentur for lægemiddelvurdering. Flere genmodificerede organismer forventes at blive overført til regulering i kommende produktlovgivninger. Det gælder således genmodificerede frøsorter, hvor der p.t. er forhandlinger i Rådet (landbrug) om et forslag til direktiv, der skal regulere

handel med frøsorter (frøpakken). Det gælder endvidere genmodificerede foderstoffer, som forventes overført til en produktlovgivning om foder, når der på et tidspunkt vedtages et direktiv herom.

Ifølge Kommissionens forslag er direktivets formål fortsat at sikre indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes regler samt beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet ved udsætning i miljøet af genetisk modificerede organismer m.h.p. markedsføring, forskning og udvikling m.v. Forslaget har til formål,

- at udvide og præcisere direktivets anvendelsesområde, så de procedurer, der skal anvendes, står i et rimeligt forhold til den pågældende risiko;
- at fremskynde de administrative procedurer gennem hurtig videreformidling af information og indførelse af en mæglingsperiode;
- at gøre beslutningsprocesserne i medlemsstaterne mere ensartede, baseret på fælles risikovurdering;
- at gøre direktivet mere fleksibelt, samtidig med at det sikrer et højt sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau og øger gennemsigtigheden;
- at skabe bedre sammenhæng mellem direktivet og produktlovgivningen.

I forhold til det gældende direktiv skal følgende ændringsforslag fra Kommissionen fremhæves:

Fælles principper for miljørisikovurdering

Indførelse af fælles principper for miljørisikovurdering, som angår såvel forsøgsudsætninger som markedsføring. Principperne er opført i bilag II til direktivet. I definitionen af "miljørisikovurdering" er det præciseret, at vurderingen skal omfatte såvel den direkte som den indirekte risiko for menneskers sundhed og miljøet. I forslagets bestemmelser om tilladelser til forsøgsudsætninger er det præciseret, at miljørisikovurderingen tillige skal omfatte en vurdering af såvel den øjeblikkelige som den fremtidige risiko. Noget tilsvarende fremgår ikke af forslagets bestemmelser om markedsføringstilladelser. I det gældende direktiv er der ikke fastlagt fælles principper for miljørisikovurderingen. Det gældende direktiv præciserer heller ikke omfanget af miljørisikovurderingen bortset fra, at den skal omfatte den øjeblikkelige og fremtidige risiko ved forsøgsudsætninger.

Obligatorisk overvågning i markedsføringssager

En detaljeret overvågningsplan skal indgå som en obligatorisk del af en ansøgning om markedsføringstilladelse. Overvågningsplanen har til formål at identificere eventuelle direkte eller indirekte, øjeblikkelige eller fremtidige virkninger af den genmodificerede organisme på menneskers sundhed og miljøet. Overvågningsplanen er en betingelse for at opnå markedsføringstilladelse, og såfremt tilladelsen gives, er ansøgeren forpligtet til at gennemføre overvågningsplanen. I bilag VII er opført en række hensyn, som overvågningsplanen specielt skal iagttage. I det gældende direktiv indgår kravet om en overvågningsplan ikke som en obligatorisk forudsætning for opnåelse af en markedsføringstilladelse.

Tidsbegrænsede markedsføringstilladelser

Markedsføringstilladelser gives kun for et tidsrum på 7 år. Der kan ske fornyelse af en tilladelse ved en særlig procedure, hvor overvågningsrapporterne bl.a. indgår som

et vigtigt element. I det gældende direktiv er der ingen tidsmæssig afgrænsning af markedsføringstilladelsers varighed.

Komiteprocedure

Komiteproceduren ændres fra en IIIa til en IIIb procedure, hvilket indebærer, at Rådet med simpelt flertal kan afvise Kommissionens beslutningsforslag.

Mærkning

En anmeldelse af et produkt til markedsføring skal indeholde forslag til en obligatorisk mærkning af produktet. Såfremt det er påvist, at produktet indeholder GMO'er, skal produktet mærkes "dette produkt indeholder GMO'er". Såfremt tilstedeværelsen af GMO'er i produktet ikke kan udelukkes, skal produktet mærkes "dette produkt kan indeholde GMO'er". Mærkningen skal ske på en etiket eller i et ledsagedokument. Medlemsstaterne skal træffe de fornødne foranstaltninger til sikring af, at produktet mærkes i overensstemmelse med anmelderens forslag og med kravene i markedsføringstilladelsen. Efter det gældende direktiv skal anmelderen foreslå mærkning, der informerer om, at produktet indeholder, består af, eller kan indeholde GMO'er.

Ændrede procedurer i forsøgsudsætningssager

Det gældende direktiv indeholder alene én godkendelsesprocedure, der omfatter samtlige forsøgsudsætninger. Forslaget inddeler forsøgsudsætninger i to kategorier. Kategori I omfatter udsætninger, der tidligere er indhøstet erfaringer med, og som vurderes at være sikre ud fra visse kriterier, der er fastlagt i bilag V til direktivet. Kategori II omfatter alle øvrige forsøgsudsætninger.

For hver kategori er der indført særskilte godkendelsesprocedurer, hvor godkendelsesproceduren for kategori I udsætninger er mere strømlinet end proceduren for kategori II udsætninger. Endelig er der indført en særlig procedure for ansøgninger om udsætning i flere stater, som gælder for begge kategorier.

Kategori II proceduren er i store træk identisk med proceduren for forsøgsudsætninger i det gældende direktiv. Således skal den kompetente myndighed give tilladelse eller afslag på anmeldelsen inden 90 dage, og de øvrige medlemsstater har mulighed for at afgive bemærkninger til anmeldelsen på baggrund af et resumé. Den kompetente myndighed skal løbende underrette Kommissionen og de øvrige medlemslande om tilladelser/afslag

En anmeldelse af en *kategori I* udsætning skal dels redegøre for klassificeringen i kategori I, dels indeholde et mindre omfattende teknisk dossier med visse relevante oplysninger fra bilag III (oplysninger der skal gives i anmeldelsen). Inden direktivet gennemføres fastsætter Kommissionen, efter komiteproceduren, hvilke oplysninger fra bilag III, der som minimum skal anføres i dette dossier. Den kompetente myndighed skal give tilladelse eller afslag på anmeldelsen inden 30 dage, og der foretages ingen høring af de øvrige medlemsstater. Én gang årligt skal den kompetente myndighed underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om tilladelser/afslag.

Endelig indeholder forslaget en ny procedure for anmeldelse om *udsætning i flere stater*, der gælder for såvel kategori I som kategori II udsætninger. I følge denne flerstatsprocedure skal de ansøgte medlemslande hver især træffe afgørelse inden for 90 dage, og de øvrige medlemsstater har mulighed for at afgive bemærkninger til anmeldelsen på baggrund af et resumé. De ansøgte medlemsstater udsteder individuelle tilladelser. Det gældende direktiv indeholder ikke en særskilt procedure for flerstatsudsætninger.

Ændrede procedurer i markedsføringssager

Det gældende direktiv indeholder alene én procedure for behandling af ansøgninger om tilladelse til markedsføring af GMO'er. Forslaget indeholder tre forskellige procedurer: en standardprocedure, en forenklet procedure, og en særlig procedure for fornyelse af markedsføringstilladelser.

Standardproceduren adskiller sig fra proceduren i det gældende direktiv på adskillige punkter. Kravene til indholdet af anmeldelsen er i følge forslaget blevet udvidet. Den nye standardprocedure indebærer et højere informationsniveau for de øvrige medlemsstater og Kommissionen, idet disse straks - efter den kompetente myndigheds modtagelse af anmeldelsen - får fremsendt en kopi heraf. Desuden skal den kompetente myndighed inden 90 dage udarbejde og fremsende en vurderingsrapport (efter retningslinjer i bilag VI) til Kommissionen, som straks skal videresende den til de øvrige medlemsstater. I henhold til det gældende direktiv får Kommissionen inden 90 dage alene fremsendt en kopi af anmeldelsen med den kompetente myndigheds positive udtalelse. Kommissionen videresender straks materialet til de øvrige medlemsstater.

Efter forslaget har medlemslandene og Kommissionen herefter 30 dages høringsfrist. I det gældende direktiv har medlemslandene (men ikke Kommissionen) 60 dages høringsfrist. Desuden indføres en mæglingsperiode, således at parterne i alt har 60 dage til at opnå enighed i. Opnås enighed om markedsføring har den kompetente myndighed i følge forslaget 30 dage til at udstede tilladelsen. En tilsvarende frist er ikke fastsat i det gældende direktiv

Efter proceduren i det gældende direktiv vil det således maksimalt tage 150 dage at nå til enighed om, at tilladelse skal gives, men da der ikke foreligger nogen frist for, hvornår den kompetente myndighed skal give tilladelsen, kan der gå længere tid, inden denne rent faktisk udstedes. I følge forslaget kan processen maksimalt tage 180 dage, såfremt mæglingsperioden anvendes fuldt ud, og 150 dage såfremt der ikke fremkommer nogen indvendinger i høringsfasen. I såvel det gældende direktiv som i forslaget er der imidlertid mulighed for at forlænge den indledende 90-dages frist, såfremt den kompetente myndighed har anmodet anmelderen om yderligere oplysninger og afventer disse.

Den forenklete procedure skal finde anvendelse på GMO'er, som opfylder visse endnu ikke fastsatte kriterier og krav til oplysninger. I følge forslaget skal disse kriterier og oplysningskrav, på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne, fastsættes af Kommissionen efter komiteprocedure IIb, efter høring af offentligheden og relevante videnskabelige komitéer. Kriterierne/oplysningskravene skal bygge på viden-

skabelig dokumentation for sikkerhed for sundhed og miljø, samt på erfaringer med udsætninger af lignende GMO'er.

Efter den forenkede procedure har den kompetente myndighed 15 dage til at vurdere, hvorvidt anmeldelsen kan behandles efter denne procedure. Såfremt kravene er opfyldt, videresendes anmeldelsen til de øvrige medlemsstater og Kommissionen, som herefter har 30 dages høringsfrist. Der indføres en mæglingsperiode, således at parterne i alt har 45 dage til at opnå enighed. Opnås der enighed om markedsføring, skal den kompetente myndighed give skriftlig tilladelse inden for 15 dage. Således kan processen maksimalt tage 75 dage, såfremt mæglingsperioden anvendes fuldt ud, og 60 dage såfremt der ikke fremkommer nogen indvendinger i høringsfasen. Ved den forenkede procedure foreligger der ikke mulighed for fristforlængelse.

Proceduren for fornyelse af markedsføringstilladelser indebærer at, anmelderen senest 12 måneder inden udløbet af en tilladelse skal søge Kommissionen om en fornyet tilladelse. Anmeldelsen skal indeholde kopi af den oprindelige tilladelse, den obligatoriske overvågningsrapport og eventuelt nye oplysninger. Kommissionen videresender straks anmeldelsen til medlemslandene, hvorefter den videre procedure stort set er identisk med den forenkede procedure beskrevet ovenfor. Opnås der enighed om at forny tilladelsen, skal den kompetente myndighed, der modtog den oprindelige anmeldelse, give tilladelse til fornyelse.

Fælles for alle forslagets tre markedsføringsprocedurer gælder, at såfremt der ikke kan opnås enighed om at give en markedsføringstilladelse inden for de nævnte tidsfrister, skal Kommissionen træffe en beslutning efter komiteprocedure IIIb inden for en frist på 3 måneder. Ved beregning af denne frist medregnes ikke tidsrum, hvor Kommissionen indhenter yderligere oplysninger fra anmelderen eller udtalelser fra videnskabelige komitéer. I det gældende direktiv er der ikke fastsat nogen frist for, hvornår Kommissionen skal have truffet beslutning.

Overflytning af forsøgsudsætning og markedsføring til produktlovgivning

Forsøgsudsætninger af produkter, der er omfattet af en produktlovgivning, som indeholder en miljørisikovurdering svarende til direktiv 90/220, foreslås ikke længere reguleret af 90/220, men af den pågældende produktlovgivning (artikel 5). En tilsvarende bestemmelse om overflytning af markedsføringstilladelser eksisterer i det gældende direktiv og er videreført i forslagets artikel 10.

Offentlighedens inddragelse

Kommissionen forpligtes til at høre offentligheden i markedsføringssager. I forbindelse med en medlemsstats behandling af en markedsføringsansøgning offentliggøres et, af anmelderen udarbejdet, resumé af ansøgningen. Offentligheden har herefter 30 dage til at fremsætte bemærkninger til Kommissionen, som straks skal videresende disse til samtlige medlemsstater. Offentlighedens mulighed for at fremsætte bemærkninger gælder ikke for markedsføringssager, der behandles efter den forenkede procedure.

Vurderingsrapporterne i markedsføringssager samt udtalelser fra de videnskabelige komitéer skal ligeledes offentliggøres.

Kommissionen offentliggør i EF-tidende et register over alle de produkter, der har fået markedsføringstilladelser efter direktivet. I forbindelse med forsøgsudsætnings-sager skal Kommissionen offentliggøre beslutninger om forsøgsudsætninger, samt resultatet af udsætningerne.

Høring af videnskabelige komitéer

Kommissionen skal, inden der indledes komiteprocedure til afgørelse af sager vedr. markedsføring eller brug af sikkerhedsklausulen, foretage en obligatorisk høring af de relevante videnskabelige komitéer vedr. alle spørgsmål som kan have konsekvenser for menneskers sundhed eller miljøet. Af præamblen fremgår desuden, at Kommissionen kan høre komitéer, som den har nedsat som rådgivende instanser vedrørende de etiske aspekter ved bioteknologi. I det gældende direktiv foreligger der ingen pligt for Kommissionen til at høre de videnskabelige komiteer.

Sikkerhedsklausulen

Sikkerhedsklausulen giver medlemsstaterne mulighed for midlertidigt at begrænse/forbyde brug eller salg af et produkt, der har opnået markedsføringstilladelse efter direktivet. Herefter afgøres sagen efter komiteproceduren. I forslaget præciseres betingelserne for anvendelse af sikkerhedsklausulen. Der stilles krav om, at en medlemsstat, på baggrund af nye oplysninger eller fornyet vurdering af eksisterende oplysninger, skal have en begrundet formodning om, at et produkt udgør en risiko for sundhed eller miljø. I henhold til det gældende direktiv skal en medlemsstat blot have "berettiget grund" til at formode, at produktet udgør en risiko for sundhed eller miljø.

3. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser: Forslaget forventes ikke at medføre ændringer i lov nr. 356 af 6. juni 1991 om miljø og genteknologi. De foreslåede ændringer forventes at ville kunne gennemføres ved ændring af bekendtgørelse nr. 1098 af 11. december 1992 om godkendelse af forsøgsudsætning og markedsføring af genetisk modificerede organismer.

Økonomiske konsekvenser: *For erhvervslivet:* Forslaget om, at anmelderen skal gennemføre en obligatorisk overvågning og afrapportering i forbindelse med markedsføring vil sandsynligvis indebære økonomiske merudgifter for anmelderen. Desuden vil tidsbegrænsningen af markedsføringstilladelserne indebære udgifter i forbindelse med fornyelsen af tilladelserne. Omvendt vil de forenkede procedurer, der indebærer hurtigere afgørelser, formentlig have en positiv økonomisk effekt for erhvervslivet.

For forbrugerne: Forslaget vil ikke have nogen direkte økonomiske konsekvenser for forbrugerne. Der er dog muligt, at erhvervslivet vil foretage prisstigninger som kompensation for øgede udgifter.

For offentlige myndigheder: Forslaget om obligatorisk overvågning og afrapportering i markedsføringssager vil sandsynligvis medføre en forøget tilsynsindsats for staten og hermed et forøget administrativt ressourcebehov. Tidsbegrænsningen af markedsføringstilladelserne vil ligeledes indebære et øget administrativt ressourcebehov i

forbindelse med behandling af ansøgninger om fornyelse af tilladelserne. Forslaget forventes ikke at medføre kommunaløkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveauet: De foreslåede bestemmelser vedr. præcisering af risikovurderingen, obligatorisk overvågning og tidsbegrænsede markedsføringstilladelser antages at ville påvirke beskyttelsesniveauet i en positiv retning. Hvorvidt indførelse af den forenklede procedure i markedsføringssager vil påvirke beskyttelsesniveauet er endnu uvist, idet kriterierne for hvilke GMO'er der skal omfattes af proceduren endnu ikke er vedtaget. Det skal i den forbindelse bemærkes, at forslaget foreskriver, at kriterierne skal bygge på videnskabelig dokumentation for sikkerhed for sundhed og miljø, samt på erfaringer med lignende GMO'er.

F.s.v.a. forsøgsudsætning forudsætter forslaget, at overflytning af regulering af forsøgsudsætning til relevante produktlovgivninger foreskriver en miljørisikovurdering svarende til direktiv 90/220. En overflytning vil således ikke direkte få betydning for beskyttelsesniveauet. Imidlertid er der andre elementer i direktiv 90/220 som har betydning for beskyttelsesniveauet. Det gælder således bestemmelserne om fx sikkerhedsklausul, komiteprocedure og hjemmelsgrundlag, hvori er indeholdt en miljøgaranti (artikel 100A, stk. 4). En overflytning af forsøgsudsætning til produktlovgivning vil derfor kunne forringe beskyttelsesniveauet, hvis denne produktlovgivning har en svagere sikkerhedsklausul, en anden komiteprocedure (fx IIIa) eller et hjemmelsgrundlag uden miljøgaranti.

Ovennævnte problematik er også gældende ved overflytning af tilladelser til markedsføring af genetisk modificerede organismer fra direktiv 90/220 til produktlovgivning.

4. Høring

Kommissionens forslag har i perioden 12. marts - 3. april 1998 været til høring hos 62 parter. Høringslisten består af de parter, der sædvanligvis bliver spurgt i forbindelse med markedsføringssager og forsøgsudsætninger i Danmark, suppleret med medlemmerne fra Forbrugerrådets Dialogforum samt udvalgte parter fra den høeringsliste, der anvendes i forbindelse med direktiv 90/219/EØF om indesluttet anvendelse.

Miljøstyrelsen har modtaget høringssvar fra følgende høringsparter: *Akademiet for Tekniske Videnskaber (ATV), Forskningscenter RISØ, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, Landbrugsrådet (ligeledes på vegne af De Danske Landboforeninger og Dansk Familielandbrug), Foreningen af Bioteknologiske Industrier i Danmark (FBID), Dansk Dagligvareleverandør Forening, Dansk Handel og Service, Danmarks Naturfredningsforening (DN), Foreningen af Danske Biologer, Landsforeningen Økologisk Jordbrug (LØJ), NOAH, Greenpeace, Forbrugerrådet, Advokatrådet, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening.* Derudover har forbrugerbevægelsen *Grønne Familier* indsendt et høringssvar og samtidig anmodet om at blive optaget på høringslisten.

Dansk Dagligvareleverandør Forening, Dansk Handel og Service og Advokatrådet har ikke haft kommentarer til forslaget.

Samlet set tager de øvrige høringssvar stort set alle aspekter i ændringsforslaget op. Af hensyn til overskueligheden er de enkelte høringssvar ikke refereret. I stedet er kommentarerne grupperet efter emner: en generel del, del B om forsøgsudsætning og del C om markedsføring.

Generelle kommentarer:

De grønne organisationer (*DN, Foreningen af Danske Biologer, LØJ, Grønne Familier, NOAH og Greenpeace*) anfører, at direktivet skal bygge på forsigtighedsprincippet, som bør administreres stramt.

DN, Foreningen af Danske Biologer, Grønne Familier og NOAH ønsker alle under en eller anden form en vurdering af nytteværdien, inden et produkt kan godkendes. Herudover finder *DN*, at spørgsmålet om "bedste teknologivurdering" bør inddrages eller en vurdering svarende til en VVM-vurdering (*DN, Foreningen af Danske Biologer*).

Muligheden for at høre en etisk komité, og dermed tage andre hensyn end videnskabelige kendsgerninger, hilses velkommen af *Landbrugsrådet, DN, Foreningen af Danske Biologer, LØJ og Grønne Familier*.

En del af høringssvarene beskæftiger sig med offentlighedens mulighed for at få indsigt og indflydelse på beslutningsprocesserne. Generelt er der et stort ønske om, at der er åbenhed om beslutningsprocesserne. *DN* foreslår, at høringssvar bør tilgå de videnskabelige komiteer, for at de kan tage stilling til rejste problemstillinger. *NOAH* foreslår, at medlemslandene forpligtes til at offentliggøre relevant materiale på Internettet.

Mærkningsspørgsmålet kommenteres i de fleste høringssvar. Den generelle holdning er, at produkter skal mærkes på en gennemskuelig måde, og at mærkning med formuleringen "kan indeholde" er uacceptabel. *Greenpeace* og *NOAH* foreslår, at GMO'er og traditionelt forædlede produkter skal holdes adskilt i alle produktionsled for at sikre, at der kan foretages en meningsfuld mærkning og gives et frit forbrugervalg.

Ændringen af komitéproceduren fra IIIa til IIIb kommenteres ligeledes af mange høringsspartnere. I alle tilfælde er der tale om stor tilfredshed hermed.

Kommunernes Landsforening, Greenpeace og Grønne Familier ønsker, at der i direktivet laves en tilføjelse om erstatningsansvar, og/eller at der indføres et "forureneren betaler"- princip.

Del B - forsøgsudsætning:

Når det gælder forskning og udvikling, er det især de strømlinede procedurer, der giver anledning til kommentarer. Den generelle holdning er, at viden om mulige effekter ved udsætning i miljøet stadig ikke er tilstrækkelig til, at strømlinede procedurer kan anbefales.

LØJ og Greenpeace ønsker ikke, at reguleringen af forsøgsudsætninger skal overføres til produktlovgivningen.

Foreningen af Bioteknologiske Industrier i Danmark mener generelt, at de ændrede godkendelsesprocedurer for del B ansøgninger er en forbedring, men at forslaget ikke rummer tilstrækkelig fleksibilitet til løbende at kunne tilpasses den hastige teknologiske udvikling. Foreningen tilslutter sig forslaget, hvad angår flerstatsgodkendelser og opdelinger i kategorier.

Del C - Markedsføring:

F.s.v.a. markedsføring kommenterer stort set alle høringsparterne de fælles retningslinier for risikovurdering, kravet om overvågning, tidsbegrænsningen af markedsføringstilladelser og høring af videnskabelige komiteer. En del ser disse tiltag som positive forbedringer, medens andre mener, at disse tiltag blot foregiver en forbedret sikkerhed for miljø og sundhed eller er i direkte modstrid med forsigtighedsprincippet.

Flere anfører, at overvågning er i strid med forsigtighedsprincippet, idet der ikke burde gives tilladelse til markedsføring, hvis der er tvivl om konsekvenserne. Ydermere anføres, at det er svært eller måske endda umuligt at lave overvågning af uforudsete effekter. *Foreningen af Bioteknologiske Industrier i Danmark* anbefaler, at der kun stilles krav om obligatorisk overvågning i tilfælde, hvor der under risikovurderingen er påvist potentielle uønskede risici.

En del af høringssvarene undrer sig over, hvorfor tilladelse til markedsføring skal gives for netop syv år. *Foreningen af Bioteknologiske Industrier i Danmark* anfører, at tidsbegrænsning er ude af trit med anden lovgivning på området, fx. Novel Food.

Foreningen af Danske Biologer gør opmærksom på, at forskere netop ofte er - og må være - uenige, når det drejer sig om at spå om fremtiden. *DN* påpeger ligeledes, at forelæggelse for en videnskabelig komité ikke nødvendigvis fører til øget klarhed og problemløsning.

Forskningscenter RISØ og *Foreningen af Danske Biologer* mener, at der bør åbnes mulighed for at beskikke uvildige eksperter til at foretage monitoring.

Foreningen af Bioteknologiske Industrier i Danmark finder det uheldigt, at det samlede tidsforbrug fra ansøgning til godkendelse vil være præcis lige så uforudsigeligt, som tilfældet er i dag, og anbefaler indførelse af tidsfrister for de dele af godkendelsesprocedurerne, der udlægges i komiteer.

Rammenotat om forslaget har været udsendt i høring i EF-miljøspecialudvalget den 1. maj 1998, hvor *SID* bl.a. anførte, at direktivet bør bygge på forsigtighedsprincippet, at genmodificerede produkter bør have en nytteværdi for miljø eller sundhed, samt at der bør indføres et "forureneren betaler"- princip. *SID* er uforstående over for, at markedsføringstilladelser gives for 7 år, og behovet for obligatorisk overvågning, da markedsføringstilladelser kun bør gives, hvis produktet er uden risici for sundhed eller miljø.

Høring i EF-miljøspecialudvalg om forslaget har været drøftet i specialudvalget den 3. december 1998. *DN* fandt at offentligheden også burde inddrages i forbindelse

med forenkede procedurer og forsøgsudsætningssager. SID beklagede, at forslaget ikke omfattede "forureneren betaler princippet" og forholdet mellem nytteværdi og risiko for ansatte. Endvidere fremhævede SID, at den etiske komite burde sammensættes bredt, så ikke kun eksperter, men også NGO'ere og arbejdstagere bliver repræsenteret i komiteen.

Ad punkt 3 - Forslag til Rådets forordning om ozonlagsnedbrydende stoffer

KOM 1998 (398)

1. Status

Kommissionen fremlagde i juli 1998 ovennævnte forslaget, som er baseret på traktatens artikel 130 S, stk. 1 og derfor skal behandles efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Folketingets Europaudvalg har ikke modtaget grundnotat om forslaget, men er blevet orienteret om sagen med samlenotat af 18. september 1998.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. oktober 1998.

Forslaget har været på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 6. oktober. Formandsskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på fastlæggelse af en fælles holdning.

2. Formål og indhold

Forslaget er en revision af den eksisterende forordning 3093/94 af 15. december 1994 og skal erstatte denne.

Forslaget skal som et minimum implementere Fællesskabets forpligtelser i Montreal protokollen. Hvor der nedenfor refereres til protokollens regler er der tale om reglerne for i-lande.

Kommissionen anfører i præamblen, at der på grund af voksende adgang til alternativer til de ozonlagsnedbrydende stoffer bør forordningen foreskrive en hurtigere afvikling end foreskrevet i Montreal protokollen. I forhold til minimumsforpligtelserne i Montreal protokollen (incl. den sidste ændring i 1997) er der tale om stramninger påfølgende områder:

Hurtigere afvikling af forbrug af HCFC'er.

For det første skal der være et mindre maksimum for forbrug, således at maksimum sættes til forbruget i 1989 af HCFC'er plus 2,0 % af CFC'er (svarende til forhandlingsmandatet fra Rådet til det 7. Partsmøde i 1995). I den nuværende forordning er maksimum HCFC'er plus 2,6 % af CFC'er, i Montreal protokollen HCFC'er plus 2,8 % af CFC'er.

For det andet skal der være hurtigere afvikling af denne - reducerede - mængde.

<i>Forslag</i>	<i>Nuv. forordning</i>	<i>Montreal protokollen</i>
----------------	------------------------	-----------------------------

(eks. Regler i 1999)

0 % red. i 2000	0 % red. i 1995	0 % red. i 1996
40 % red. i 2001	35 % red. i 2004	35 % red. i 2004
50 % red. i 2003	60 % red. i 2007	65 % red. i 2010
75 % red. i 2004	80 % red. i 2010	90 % red. i 2015
95 % red. i 2008	95 % red. i 2013	99,5 % red. i 2020
100 % red. i 2015	100 % red. i 2015	100% red. i 2030

For det tredje skal der ske stramning af reglerne for anvendelsesregulering. I Montreal protokollen er der ikke krav om anvendelsesregulering, men kommissionen refererer i sit resumé til protokollens Artikel 2F(7): "anvendelsen af HCFC'er skal begrænses til de formål, hvor der ikke er mere miljøvenlige alternative stoffer eller teknologier til rådighed". I den nuværende forordning er der også anvendelsesregulering, men forslaget indebærer hurtigere afvikling af mange anvendelser. Der er - som i den nuværende forordning - undtagelse for anvendelse til laboratorieformål og som råmateriale/produktionshjælpemiddel. Kun de ændrede datoer er medtaget:

	Forslag	Nuv. forordn.
opløsningsmiddel til de fleste anvendelser	2003	2015
kølemiddel til visse nye anvendelser	2001	2015
kølemiddel til eksisterende anvendelser	2008	2015
isolationsskum	2000-2004	2015

Afvikling af produktion af HCFC'er: I Montreal protokollen er der ikke krav om dette, selv om Fællesskabet foreslog det ved det 9. Partsmøde i 1997. Det er heller ikke indeholdt i den nuværende forordning. Udgangspunktet for reduktion er produktionen i 1997. Der kan gives undtagelser for levering til u-lande (der først skal afvikle forbruget af HCFC'er i 2040).

0 % red. i 2000
65 % red. i 2008
80 % red. i 2014
85 % red. i 2020
100 % red. i 2026

Hurtigere afvikling af forbrug af methylbromid: Den nuværende forordnings regler er en skærpelse af de daværende regler i Montreal protokollen, men ved revision af protokollen ved det 9. Partsmøde i 1997 blev Fællesskabets regler overhalet. Forslaget indebærer, at Fællesskabet igen går foran protokollen og kommer på linie med de regler ("Clean Air Act"), som USA har haft i flere år om afvikling i 2001. For ganske kort tid siden har USA dog - så vidt vides - ændret dette til afvikling i 2005 som i Montreal protokollen.

For det første skal afvikling af forbrug ske hurtigere. Udgangspunktet for reduktion er forbruget i 1991.

Forslag	Nuv. forordning	Montreal protokollen
25 % red. i 1998	25 % red. i 1998	25 % red. i 1999
		50 % red. i 2001
		70 % red. i 2003

100 % red. i 2001

100 % red. i 2005

For det andet skal undtagelser fra afvikling af forbrug fjernes. I protokollen og i den nuværende forordning er der generel undtagelse til karantæne og "pre-shipment" samt mulighed for undtagelse til "kritiske anvendelser", mens der i forslaget kun er mulighed for undtagelse til "kritiske anvendelser".

Hurtigere afvikling af produktion af methylbromid: Udgangspunktet for reduktion er produktionen i 1991.

Forslag	Nuv. forordning	Montreal protokollen
25 % red. i 1999	25 % red. i 1999	25 % red. i 1999
		50 % red. i 2001
		70 % red. i 2003
100 % red. i 2001		100% red. i 2005

Forbud mod anvendelse af afviklede stoffer: I den nuværende forordning er der forbud mod markedsføring, men dette suppleres med forbud mod anvendelse. Herved standses mulighederne for at anvende stoffer, der i realiteten er illegalt importeret, men som påstås at have ligget på lager siden markedsføringsforbudet. Der er dog undtagelser, især vedr. servicering af eksisterende køleanlæg og brandslukningsanlæg.

Skærpede regler for import af kontrollerede stoffer: Med hensyn til import af genvundne og regenererede stoffer er der i forslaget indført regler, der svarer til den praksis, som komitéen i forordningen har skabt i den nuværende forordning. Forslaget skal forhindre indsmugling af nye stoffer "forklædt" som genvundne.

Forbud mod import og markedsføring af produkter og udstyr, der indeholder stoffer, der er afviklet i EU: Ligestiller producenter i og udenfor EU med hensyn til sådanne produkter.

3. Europaparlamentets udtalelse

Der foreligger ingen udtalelse fra Europaparlamentet, men den forventes at foreligge i anden halvdel af december, inden Rådsmødet (miljø) den 21. december 1998.

Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser: Den gældende danske lovgivning på området er bekendtgørelse nr. 974 af 13. december 1995, der har hjemmel i lov om kemiske stoffer og produkter. Bekendtgørelsen foreskriver, hvornår anvendelse af de forskellige stoffer til forskellige formål skal ophøre. De eneste anvendelser (af nye stoffer), der endnu er tilladt, er HCFC-er (indtil 1.1.2000 til visse nye køleanlæg, indtil 1.1.2002 til eksisterende køleanlæg, indtil 1.1.2002 til visse typer plastisolationsskum, samt indtil 1.1.2002 til forskning og udvikling samt laboratorieanvendelse).

Den gældende danske bekendtgørelse er strengere end forslagets regulering af anvendelsen af stofferne, og stofferne produceres ikke i Danmark.

Økonomiske konsekvenser: Der forventes ingen økonomiske konsekvenser i Danmark, da afviklingen af stofferne i Danmark allerede nu er forud for forslaget, og da stofferne ikke produceres i Danmark. Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveau: Forslaget vil ikke have nogen påvirkning af beskyttelsesniveauet i Danmark, da Danmark allerede i dag har nationale regler, der er mere vidtgående end forslaget, og da stofferne ikke produceres i Danmark.

5. Høring

Forslaget har været sendt i høring, primært til interesseorganisationer. Der var meget få høringssvar, og de indeholdt ingen indvendinger. Punktet har endvidere været forelagt EF-specialudvalget for miljøspørgsmål i forbindelse med Rådsmødet (miljø) den 16. september 1998. Greenpeace støttede i den sammenhæng den danske holdning særligt hvad angår nedtagning af halon-brandslukningsanlæg. Forslaget har endnu engang været i EF-specialudvalget for miljøspørgsmål den 3. december 1998.

Ad punkt 4 - Forslag til Rådets beslutning om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke kuldioxidemissioner fra nye personbiler

KOM(1998) 348

1. Status

Kommissionen oversendte den 15. juni 1998 ovennævnte forslag til Rådet.

Forslaget er baseret på artikel 130 S, stk. 1, og skal derfor behandles efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. oktober 1998.

Europa-Parlamentet har ikke afgivet udtalelse om forslaget.

Forslaget har været sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 6. oktober 1998. Formandskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på fastlæggelse af fælles holdning.

2. Formål og indhold

Forslaget er et led i Fællesskabets strategi for nedsættelse af personbilers CO₂-emission, som blev tiltrådt af Rådet den 25. juni 1996. Rådet lagde i den forbindelse vægt på, at gennemførelse af en CO₂-overvågningsmekanisme for nye personbiler vil være af afgørende betydning for at kunne følge strategiens effektivitet. Rådet ønskede samtidig en regelmæssig indberetning fra Kommissionen om strategiens påvirkning af markedet for nye biler.

Kommissionen anfører følgende formål med det foreliggende forslag:

- Det skal vurdere effektiviteten af Fællesskabets strategi vedrørende reduktion af CO₂-emissionen fra personbiler.
- Det skal tilvejebringe oplysninger om eventuelle ændringer i bilparken, som kan have indflydelse på andre af Fællesskabets målsætninger (f.eks. luftkvalitet). Der tænkes her især på fordelingen mellem benzin- og dieseldrevne køretøjer.
- Det skal vurdere Fællesskabsstrategiens påvirkning af bilparken, f.eks. om det er muligt at påvise tendenser i retning af mindre biler.

Konkret forestiller Kommissionen sig, at der i hver medlemsstat skal indsamles oplysninger om CO₂-emission, fabrikant, brændstoftype, vægt, motoreffekt og slagvolumen for hver førstegangsregistreret personbil. Man fremhæver, at det er vigtigt, at overvågningsmekanismen kan vise, at hver enkelt fabrikant bidrager til gennemførelsen af en given miljøaftale. Forinden dataene oversendes til Kommissionen, skal der gennemføres forskellige simple beregninger, som f.eks. gennemsnitlige CO₂-emissioner for forskellige bilkategorier. Forslaget indeholder skemaer, som skal udfyldes af de enkelte medlemsstater og fremsendes til Kommissionen. Kommissionen vil herefter viderebearbejde dataene på EU-plan med henblik på offentliggørelse af en årsrapport.

Med henblik på at sikre sammenlignelighed af de indsamlede data foreskriver Kommissionen, at dataene skal hentes fra den officielle informationspakke, som ledsager den meddelelse om typegodkendelse, der rundsendes af de nationale typegodkendelsesmyndigheder. Disse oplysninger vil normalt i forvejen findes i centraliserede edb-bilregistreringsdatabaser. Det væsentligste arbejde i forbindelse med etableringen af nationale systemer vil derfor normalt være tilpasning af eksisterende registreringssystemer, så de nye kategorier af data kan indsamles.

Kommissionen anfører, at der vil mangle data for en lille del af de biler, der registreres hvert år. Det drejer sig om biler, der fremstilles i små mængder, privatimporterede biler fra tredjelande og biler, der er selvbyggede. Disse biler er ikke omfattet af typegodkendelsesordningen. Denne mangel vil dog efter Kommissionens opfattelse ikke påvirke den gennemsnitlige CO₂-emission nævneværdigt.

Overvågningsproceduren omfatter i første omgang kun benzin- og dieseldrevne køretøjer. Det hænger for det første sammen med, at andre brændstoffer i dag kun bidrager med et ubetydeligt bidrag til den samlede emission af CO₂. For det andet omfatter EU-typegodkendelsesordningen i dag kun disse to brændstoffer. Det vil derfor ikke være muligt at fremskaffe officielle data for andre brændstoffer, som f.eks. naturgas og LPG. Der arbejdes på at få indarbejdet gasdrevne køretøjer i typegodkendelsesordningen, og Kommissionen anfører, at man vil fremsætte forslag om ændring af beslutningen, såfremt nye brændstoffer medtages i ordningen. Om elbiler anfører Kommissionen, at det vil være meget problematisk at indarbejde sådanne i ordningen, fordi CO₂-emissionen helt vil afhænge af de principper, der anvendes ved elproduktion (nukleare anlæg, vandkraft, kulfyrede anlæg m.m.).

CO₂-emissionen skal bestemmes i henhold til den metode, der er angivet i direktiv 93/116. Her anvendes samme prøvecyklus, som den der i dag anvendes ved bestem-

melse af de øvrige forureningskomponenter fra personbiler. I forbindelse med indførelse af skærpede krav til forureningen fra personbiler fra år 2000, vil der ske en ændring af denne procedure. Kommissionen agter derfor at fremsætte forslag om en tilsvarende ændring ved måling af CO₂-emissionen. Denne ændring skønnes i dag at ville medføre et forøget udslip i størrelsesorden 3%. Når ændringen bliver indført vil det naturligvis blive taget med i vurderingen af, om de fastsatte mål overholdes.

Kommissionen lægger i sin gennemgang af forslaget i øvrigt vægt på, at formålet er at sikre, at medlemsstaterne tilsender Kommissionen visse data. Der er ikke planer om en harmonisering af de nationale bestemmelser. Det er baggrunden for, at man har valgt en beslutning i stedet for et direktiv.

I henhold til beslutningen skal de enkelte medlemsstater udpege en instans, der skal stå for indsamling og videreformidling af overvågningsdata. Denne instans vil være ansvarlig for validering af de indsamlede data og disses kvalitet. Kommissionen har i den forbindelse angivet forskellige procedurer for kvalitetssikring af data. Oplysninger skal første gang fremsendes til Kommissionen den 1. juli 2001 omhandlende år 2000. Herefter skal data for et givet kalenderår fremsendes senest den 1. april året efter.

3. Europa-Parlamentets udtalelse

Der foreligger ingen udtalelse fra Europa-Parlamentet.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark. Indsamlingen af data vil blive administreret af Færdselstyrelsen. Hovedparten af de ønskede data er i dag tilgængelige i to adskilte databaser hos Statens Bilinspektion og Færdselsstyrelsen, og skal leveres herfra.

Økonomiske konsekvenser

EU-Kommissionen forventer, at de samlede startomkostninger ved gennemførelsen af den foreslåede overvågningsmekanisme i de 15 medlemsstater vil andrage 0,5-1,0 mio. ECU. De årlige driftsudgifter forventes at blive noget mindre. Der foreligger ikke skøn over de danske udgifter, og finansieringen er på nuværende tidspunkt uafklaret.

Der forventes ikke væsentlige samfundsøkonomiske eller kommunaløkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveau

Overvågningsmekanismen isoleret har ingen indflydelse på beskyttelsesniveauet.

5. Høring

Forslaget har den 16. September 1998 og den 3. december 1998 været forelagt EF-specialudvalget for miljø, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

Ad punkt 5 - Forslag til Rådets direktiv om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi i forbindelse med markedsføring af fabriksnye personbiler

KOM(1998) 489

1. Status

Kommissionen oversendte den 4. september 1998 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget er baseret på traktatens artikel 130 S, stk. 1, og skal derfor behandles efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Folketingets Europaudvalg har ikke modtaget grundnotat om forslaget, men er blevet orienteret om sagen med samlenotat af 18. september 1998.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. oktober 1998.

Europa-Parlamentet har ikke fremsat udtalelse.

Forslaget har været sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) 6. Oktober 1998. Formandskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på fastlæggelse af fælles holdning.

2. Formål og indhold

Forslaget er et led i Fællesskabets strategi for nedsættelse af personbilers CO₂-emission, som blev tiltrådt af Rådet den 25. juni 1996. Rådet anførte i den forbindelse, at en ordning med information af forbrugerne om CO₂-emissioner vil være et vigtigt og nyttigt middel til at påvirke forbrugernes valg. Forslaget har til formål at støtte og supplere aftaler, som måtte blive indgået med bilindustrien.

Kommissionen anfører, at direktivets formål er at give potentielle købere af fabriksnye personbiler relevant information om brændstofforbrug som led i indsatsen for at påvirke deres valg i retning af mere brændstoffeffektive modeller. Kommissionen mener, at en forøget bevidsthed og forbrugeroplysning vil formå nogle købere til at acceptere mindre eller ikke så luksuøse biler ("downsizing"). Man mener imidlertid også, at en mærkningsordning vil have betydning for folk, hvor valg af køretøj mere formes af livsstil og personlige behov end af miljøovervejelser, idet der selv inden for biler i samme kategori kan være betydelige variationer i brændstofforbruget, og at information på salgsstedet om disse forhold kan have indflydelse på valg af køretøj.

Kommissionen har overvejet en mærkningsordning af hver enkelt køretøj. Man er dog kommet til den erkendelse, at en sådan yderligere forpligtelse for bilfabrikanterne ikke er nødvendig. De fleste køb af fabriksnye biler sker på grundlag af et repræsentativt eksemplar i et udstillingslokale. En mærkningsordning behøver derfor kun omfatte de køretøjer, der udstilles på salgsstedet.

Kommissionens forslag tilsigter at gøre information tilgængelig for købere af fabriksnye biler på fire måder:

- Brændstoføkonomimærkning
Alle nye fabriksnye personbiler, der er udstillet på et salgssted, skal være forsynet med information om brændstofforbrug og gennemsnitlig CO₂-emission. Der skal endvidere være en angivelse af de årlige brændstofudgifter pr 10.000 km kørsel. Myndighederne skal hvert år den 1. januar fastlægge den brændstofpris, der skal ligge til grund for disse beregninger. Der skal endvidere være en reference til brændstoføkonomioversigten (jr. nedenfor) og et budskab, der forklarer CO₂'s betydning for den globale opvarmning og køremådens betydning for brændstoføkonomien.
- Brændstoføkonomioversigten
Der skal udarbejdes en oversigt over brændstoføkonomi for alle køretøjer på nybilmarkedet. Denne oversigt skal kunne fås gratis fra et kompetent organ i medlemsstaten og af forhandleren på salgsstedet. Oversigten skal også lægges på Internettet. Oversigten skal indeholde en tabel med de 10 mest brændstoføkonomiske biler opstillet i rækkefølge.
- Udstilling af plakat i udstillingslokalet
Forhandleren skal ved hjælp af en plakat udstille en liste over brændstofforbrugsdata for alle fabrikater, de forhandler, opdelt efter brændstoftype og ordnet efter brændstoføkonomi.
- Reklamemateriale
Al reklamemateriale, der anvendes i markedsføringen af fabriksnye biler, skal indeholde brændstofforbrugsdata

Hvorledes de enkelte elementer konkret skal udformes, overlades til de enkelte medlemsstater. De ovennævnte fire områder er at opfatte som minimumsforskrifter. De nationale regler skal indeholde sanktionsmuligheder. Ikrafttrædelsestidspunktet er fastsat til 31. december 1999.

Forslaget omfatter i første omgang kun fabriksnye personbiler, der anvender benzin eller diesel. Kommissionen anfører, at man på et senere tidspunkt vil overveje brændstoføkonomimærkning af brugte biler samt mærkning af køretøjer, der kører på alternative brændstoffer, som f.eks. LPG eller naturgas.

3. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet har ikke fremsat nogen udtalelse.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvad hjemmelsgrundlaget for implementering af direktivet i dansk lov vil være, og om hvem der i givet fald skal udstede bekendtgørelsen.

En væsentlig del af de foreslåede elementer er allerede indført i Danmark som et element i arbejdet med opfølgning af regeringens CO₂-handlingsplan for transportsektoren. Færdselsstyrelsen har således i 1997 og 1998 udgivet pjecen "Hvor langt på literen" med oplysninger om brændstofforbruget for alle nye personbiler på det danske marked. Pjecen giver dels en beskrivelse af bilerne opdelt efter mærke, dels en oversigt, hvor bilerne er opstillet efter energieffektivitet, sådan at de mest energioekonomiske biler er listet først. Ligeledes indeholder pjecen en række energiråd i

forbindelse med valget af bilmodel, og i forbindelse med den efterfølgende anvendelse. Denne oversigt er i dag tilgængelig på Internettet (Færdselsstyrelsens hjemmeside).

Sideløbende med udarbejdelse af den første udgave af pjecen indgik Færdselsstyrelsen i august 1997 en aftale med bilbranchen (Danmarks Automobilforhandler Forening og De Danske Bilimportører) om oplysning af brændstofforbrug for nye personbiler. Aftalen indeholder følgende tre punkter:

- Bilforhandlerne forpligter sig til at have pjecen "Hvor langt på literen" stående fremme og let tilgængelig i salgslokalet, samt til at uddele pjecen på linie med andet salgsmateriale.
- Forhandlerne forpligter sig til, at der ved udstillede bilmodeller er skiltet med bilens brændstofforbrug (km/l).
- Forhandlere og importører forpligter sig til at anføre brændstofforbrug i forbindelse med annoncering og i salgsmateriale. Dog kræves brændstofforbruget ikke anført i "image-annoncer" uden teknisk indhold.

I forhold til Kommissionens forslag er der kun en væsentlig forskel, nemlig at forslaget også omfatter ophængning af en plakat, som hos den enkelte bilforhandler skal oplyse om brændstofforbruget for alle bilmærker og -modeller markedsført af denne forhandler.

Økonomiske konsekvenser

Direktivforslaget svarer i store træk til den eksisterende mærkningsordning, som p.t. finansieres via Trafikpuljen med 800.000 kr. om året. Der er således behov for at tilvejebringe et permanent finansieringsgrundlag af denne størrelsesorden, når direktivet implementeres i dansk lov. Finansieringen er på nuværende tidspunkt uafklaret.

Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveau

Direktivforslaget må generelt forventes at medføre reduceret CO₂-emission. Under danske forhold vil effekten dog være begrænset, da Danmark stort set har gennemført de foreslåede initiativer.

5. Høring

Forslaget har været sendt til høring hos involverede parter. Der er kun modtaget få kommentarer. *De Danske Bilimportører* meddeler, at man ikke umiddelbart har kommentarer til forslaget. *Dansk Automobilforhandler Forening* er positiv indstillet over for forslaget, som efter foreningens opfattelse stort set svarer til den eksisterende frivillige aftale mellem bilbranchen og Færdselsstyrelsen. Man anmoder dog om, at mærkningen også kommer til at tilgodese trafiksikkerhedsmæssige forhold. *Forbrugerrådet* støtter det foreliggende forslag, som man opfatter som et vigtigt instrument i kombination med et miljøbaseret afgiftssystem på personbiler. Forbrugerrådet støtter en absolut sammenligning mellem alle biler på markedet frem for en sammenligning baseret på køretøjer inden for samme kategori. Forbrugerrådet er i øvrigt imod en egentlig miljømærkning af biler. *NOAH* påskønner, at der udarbejdes

præcise retningslinier for information om bilers brændstofforbrug og CO₂-udslip. Man finder, at initiativet bør følges op af betydelige stigninger i benzinprisen. Man fremhæver, at internettet vil være et nyttigt supplement til forhandlernes reklamer. Man foreslår endvidere, at forbrugerinformationen udvides til også at omfatte forurening, støj m.m. *Det Økologiske Råd* hilser forslaget velkomment. Man fremhæver dog, at det vil være en forudsætning for, at det får effekt, at det suppleres med en effektiv miljøaftale med bilfabrikanterne og fiskale foranstaltninger. Man udtrykker i den forbindelse bekymring over, at den indgåede aftale med industrien er for lidt ambitiøs. Rådet peger på, at det er et vigtigt element i forslaget, at det bevidstgør købere og forhandlere om problemstillingen. Om den generelle oversigt anfører Rådet, at det bør være obligatorisk for forhandlerne at udlevere denne til kunderne.

Forslaget har den 16. September 1998 og den 3. december 1998 været forelagt EF-specialudvalget for miljøspørgsmål, hvor der ikke fremkom yderligere bemærkninger.

Ad Punkt 6 - forslag til Rådets direktiv om udrangerede køretøjer

KOM (97) 358

1. Status

Kommissionen oversendte den 25. september 1997 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget er baseret på traktatens artikel 130 S, stk.1 og skal derfor behandles efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Grundnotat om forslaget er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 16. September 1998. Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. oktober 1998 forud for rådsmøde miljø den 6. oktober 1998.

Europa-Parlamentet har ikke afgivet udtalelse om forslaget.

Forslaget har været sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 6. Oktober 1998.

Punktet er sat på dagsordenen til orienterende drøftelse.

2. Formål og indhold

Formålet med direktivforslaget er at opnå et fælles højt beskyttelsesniveau ved at forebygge frembringelse af affald fra udtjente køretøjer og at minimere miljøbelastningen ved håndteringen af affaldet. Målene skal nås ved en række foranstaltninger, herunder gennem indførelse af producentansvar, til fremme af konstruktion og produktion af køretøjer, der giver mindre affald, og ved at fremme indsamling og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer med henblik på øget genbrug, genvinding og genanvendelse, og for at minimere indholdet af miljøskadelige stoffer i bilfragmenteringsaffaldet.

Kommissionen begrundet også forslaget med, nødvendigheden af at skabe fælles retningslinier for medlemsstaternes regler for miljømæssig forsvarlig affaldshåndtering af udrangerede køretøjer mhp. at sikre det indre markedes funktion og undgå

konkurrenceforvridning indenfor Fællesskabet. Et forhold, der aktualiseres af, at nogle medlemsstater p.t. gennemfører forskellige nationale ordninger i relation til udrangerede køretøjer.

Hertil kommer ønsket om at begrænse grænseoverskridende transporter af affald, der er en følge af uensartede miljøkrav til behandlingen af affaldet.

Forslaget indeholder bestemmelser om at køretøjsproducenterne skal finansiere omkostningerne ved affaldshåndteringen af køretøjer. Bestemmelserne om producentansvar skal ifølge direktivforslaget træde i kraft d. 1.1. 2003. Producentansvaret fastlægges ved en bestemmelse om, at udgifterne som indehaveren og/eller brugeren må afholde ved aflevering til en godkendt behandlingsvirksomhed skal godtgøres af køretøjsforhandleren på vegne af producenten, medmindre producenten vælger at tage det udtjente køretøj tilbage uden udgift for slutbrugeren.

Forslaget omfatter følgende typer køretøjer:

- personbiler til befordring af højst 9 personer,
- varebiler der er indrettet til godsbefordring og som har en tilladt totalvægt på indtil 3.500 kg samt
- to og trehjulede motordrevne køretøjer, idet disse dog ikke er omfattet af forslagets bestemmelser om forebyggelse og om genbrug/genvinding

Forslaget indeholder endvidere bestemmelser,

- der fastslår at andelen af de udtjente køretøjer, der genbruges eller genanvendes skal udgøre mindst 80 vægtprocent fra 1.1. 2005 og mindst 85 vægtprocent fra 1.1. 2015, samt at der, efter de samme tidsfrister med inddragelse af genvindingsmuligheden (forbrænding med energigenvinding), skal opnås procentsatser på henholdsvis 85 og 95 vægtprocent.
- hvorefter køretøjsproducenter skal tilskyndes til at mindske brugen af farlige stoffer, og til at lade stigende mængder af genanvendte materialer indgå i produktionen af nye køretøjer.
- som tillægger producenten ansvaret for at producere køretøjer på en måde, der letter demontering, genbrug og nyttiggørelse, især genanvendelse, med henblik på at gøre det teknisk muligt at opnå direktivets genanvendelse/genvindingsmålsætninger
- der skal sikre, at producenterne anvender fælles kodnings- og mærkningsstandarder til fremme af genbrug og genvinding, og bestemmelser, som pålægger producenterne, at udarbejde demonteringshåndbøger til brug for behandlingsvirksomhederne.
- hvorefter køretøjsproducenterne årligt skal dokumentere de opnåede genbrugs-, genanvendelses- og genvindingsmålsætninger i det foregående år.
- der skal sikre oprettelse af ordninger til indsamling af udrangerede køretøjer, således at disse kun kan afleveres til og behandles af myndighedsgodkendte virksomheder.

somheder, samt at behandlingsvirksomhederne udsteder skrotningsattester til ejeren ved aflevering.

- der skal sikres, at behandlingsvirksomheder kun kan opnå myndighedsgodkendelse til at behandle udtjente køretøjer såfremt de overholder specifikke miljøkrav til virksomhedens indretning og til håndteringen af køretøjerne, herunder at behandlingsvirksomhederne skal aftappe væsker og afmontere dæk, akkumulatører, klima anlæg, airbags, katalysatorer og andre farlige komponenter og stoffer (specifikt, bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom) forinden viderebehandling.

Medlemsstaterne skal ifølge forslaget implementere direktivet i national lovgivning senest d. 31. marts 1999 dog således, at køretøjsproducentens økonomiske ansvar for håndteringen af de udtjente køretøjer først får virkning fra den 1. Januar 2003.

3. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

Vedtages direktivforslaget skal Danmark gennemføre nationale regler, som sikrer grundlaget for at udtjente personbiler, varebiler og motorcykler indsamles og afleveres til godkendte behandlingsvirksomheder og håndteres i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, herunder at de opstillede genanvendelses- og genvindingsmålsætninger realiseres.

Vedtagelse af direktivforslaget vil tillige medføre, at der med virkning fra 1. januar 2003 skal gennemføres nationale regler som pålægger bilproducenterne, herunder bilimportørerne, det økonomiske ansvar for affaldshåndteringen af udtjente biler. Miljøbeskyttelseslovens §9 a giver ministeren hjemmel til at udstede regler om producentansvar.

Kravet om at virksomheder der affaldsbehandler udtjente køretøjer skal være godkendte er opfyldt på nuværende tidspunkt idet virksomhederne skal godkendes i henhold til miljøbeskyttelseslovens kap. 5.

Der foreligger herudover ikke bindende regler for håndtering af affald i form af køretøjer.

Direktivforslaget er fremkommet sideløbende med Miljø- og energiministerens planer om at udstede en bekendtgørelse om regler for håndtering af skrotbiler. Der er gennemført forhandlinger med de berørte organisationer om et bekendtgørelsesudkast. Ved udformning af bekendtgørelsen sigtes imod at reguleringen af de miljømæssige forhold udformes således, at direktivforslaget bestemmelser herom vil blive opfyldt.

Økonomiske konsekvenser:

Det vurderes, at gennemførelsen af bekendtgørelsen vil medføre en forøgelse af de årlige samfundsøkonomiske omkostninger ved håndtering af affald i form af biler på ca. 30 mill. kr.

Direktivforslagets bestemmelser om, at bilforhandlere/producenter skal påtage sig omkostningerne i forbindelse med affaldshåndteringen, vil i praksis medføre, at omkostningerne ved affaldshåndteringen ikke skal afholdes af slutbrugeren, men af køberne af nye biler.

De nuværende omkostninger ved affaldshåndtering af biler varierer mellem 300 kr og 750 kr. pr. bil eller gennemsnitligt ca. 400 kr. Det forventes at omkostningerne efter udstedelse af bekendtgørelsen vil udgøre ca. 700 kr. pr. bil.

Forslaget forventes ikke at få væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Med hensyn til de kommunaløkonomiske konsekvenser, forventes forslaget at påføre kommunerne en årlig udgift på ca. 330.000 kr. Imidlertid har kommunerne i dag en udgift til bortskaffelse af herreløse køretøjer på ca. 2.875.000 kr. pr. år. Der vil således være tale om en årlig kommunal besparelse på bortskaffelse af udrangerede køretøjer på ca. 2.545.000 kr.

Beskyttelsesniveau:

Forslagets målsætning for genanvendelsen (genbrug og materialegenanvendelse) som indebærer en øgning fra de nuværende ca. 75 % til mindst 80 % senest fra år 2005, og mindst 85% i 2015 er i sig selv udtryk for en forbedring af det danske beskyttelsesniveau.

Forslaget indebærer således potentielt, at den miljømæssige belastning ved deponering eller termisk behandling af 20.000 - 30.000 tons affald pr. år fra biler reduceres væsentligt. En realisering af direktivets målsætninger forventes at medføre en reduktion på ca. 20 % på kort sigt og på ca. 40-50 % på langt sigt.

4. Høring

Direktivforslaget har været sendt i høring frem til 16. december 1997. Der er modtaget svar fra en række organisationer. Kommentarer til direktivforslaget er især fremsendt fra de kommunale organisationer og autoorganisationerne herunder Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Renosam, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Autogenbrug, Handelskammeret, De Danske Bilimportører og Greenpeace.

Der er generel støtte til forslagens miljømæssige målsætninger.

De kommunale organisationer og organisationer peger imidlertid på, at medlemslandene bør have større frihed ved tilrettelæggelse af indsamlingsordningerne, herunder udpegning af de ansvarlige for etableringen af indsamlingsordningerne. Det foreslås, at der alene stilles krav om at indsamlingsordninger iværksættes.

Autoorganisationerne er imod, at producentansvaret gøres gældende, men er enig i, at slutbrugeren skal frigøres for omkostningerne ved bortskaffelsen. Kommunernes Landsforening anfører, at forslaget stiller for specifikke krav til finansieringens praktiske udformning.

Flere organisationer herunder Dansk Autogenbrug peger især på, at bestemmelserne i artikel 9 om opfyldelse af genanvendelses- og nyttiggørelsesprocenter vil være vanskelige at kontrollere.

Greenpeace henleder opmærksomheden på, at den danske handlingsplan har prioriteret afviklingen af PVC som undervognsbelægninger højt. Det foreslås derfor, at der arbejdes for at der fastsættes regler herom i direktivet.

Dansk Industri, Genvindingsindustrien og KL finder ikke, at der er behov for at virksomhederne dokumenterer, tilrettelæggelse af aktiviteter med henblik på opfyldelsen af reglerne bl.a. ved, at virksomhederne forpligtes til at indføre certificerede kvalitets- eller miljøledelsessystemer efter internationale standarder. Organisationerne finder, at der var tale om et dyrt og uhensigtsmæssigt dobbelttilsyn.

Forslaget har været forelagt EF-specialudvalget. Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Dansk Industri, Genvindingsindustrien og Greenpeace har i tilknytning hertil fremsendt ovennævnte kommentarer skriftligt.

De europæiske organisationer "Alliance Internationale de Tourisme" og "Federation Internationale de l'Automobile", som bl.a. repræsenterer FDM, har til Kommissionen fremsendt kommentarer til forslaget, hvori der bakkes fuldstændig op bag det foreslåede økonomiske producentansvar. De to forbrugerorganisationer foreslår endvidere at PVC som indgår i køretøjer der bringes på markedet efter d. 1.1. 2003 ikke behandles i shredder anlæg og ikke bortskaffes på losseplads eller i affaldsforbrændingsanlæg.

Ad punkt 7: Forslag til Rådskonklusioner vedrørende Kommissionens forhandlinger med "ikke-ACEA" bilfabrikanter

1. Status

Forslaget er et led i Fællesskabets strategi for nedsættelse af personbilers CO₂-emission, som blev tiltrådt af Rådet den 25. juni 1996. En aftale mellem Kommissionen og den europæiske bilindustri (ACEA) blev forhandlet på plads i foråret 1998 og godkendt af Rådet (miljø) den 6. oktober 1998. Rådet opfordrede i samme forbindelse Kommissionen til indlede forhandlinger med de vigtigste bilfabrikanter, som ikke er medlem af ACEA med henblik på indgåelse af tilsvarende aftaler, og at rapportere til Rådet på samlingen i december 1998.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

2. Formål og indhold

Kommissionen har oplyst, at forhandlingerne med de japanske og koreanske bilproducenter (JAMA og KAMA) går trægt, og at man på den baggrund har brug for et klart politisk signal fra EU's miljøministre om, at man ser alvorligt på situationen. Formandskabet har på den baggrund foreslået vedtagelse af et sæt nye rådskonklusioner, hvor man blandt andet opfordrer Kommissionen til at fremsætte forslag til mulige foranstaltninger, såfremt det ikke lykkes at komme igennem med en frivillig aftale.

Ad punkt 8 - Kommissionens meddelelse om status for kemikalieområdet

1. Status

På det uformelle miljøministermøde i Chester i april 1998 drøftede miljøministrene EU's kemikaliepolitik, herunder mulighederne for at effektivisere risikovurderingen af eksisterende stoffer. I den forbindelse foreslog Kommissionen, at udarbejde en vurdering af de eksisterende kemikaliedirektiver inden udgangen af 1998.

På den baggrund har Kommissionen udarbejdet og fremsendt et arbejdsdokument, som beskriver status og problemer i tilknytning til direktiverne: 67/548/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes administrative eller ved lov fastsatte regler for klassificering, mærkning og etikettering af farlige stoffer, 88/379/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes administrative eller ved lov fastsatte regler om klassificering, mærkning og etikettering af farlige præparater, forordning 793/93 om vurdering og kontrol af risiko i forbindelse med eksisterende stoffer, 76/769/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes administrative eller ved lov fastsatte regler om begrænsning af markedsføring og anvendelse af visse farlige stoffer og præparater.

2. Formål og indhold

Kommissionens rapport består af en hovedrapport som indeholder kort gennemgang og vurdering af de fire direktiver. For så vidt angår 67/548/EØF konkluderes det, at direktivet i store træk har fungeret efter hensigten, men at det på en række mere specificerede punkter kunne fungere mere effektivt. Der er bl.a. ikke tilstrækkeligt opfølgning for så vidt angår kemikalier, der klassificeres som carcinogene, mutagene eller reproduktionstoksiske.

Præparatdirektivet 88/379/EØF vurderes at have fungeret tilfredsstillende med hensyn til at fjerne handelsbarrierer, men der har været problemer i relation til implementering og håndhævelse af direktivets bestemmelser. Kommissionen finder, at der er behov for en analyse af, hvorvidt etiketteringen tjener det ønskede formål. Der peges også på et behov for at arbejde med bredere internationale harmoniseringsregler.

Risikovurderingsforordningen 793/93 vurderes at have fungeret for langsom. Alt for få stoffer har passeret en risikovurdering efter forordningens regler. Der peges på manglende "commitment" fra medlemsstater og industrien, mangel på ressourcer, forkert prioritering, omfanget af de data der skal gennemgås og det forhold at bevisbyrden ligger på offentlige myndigheder fremfor på industrien som årsager til de manglende resultater.

76-direktivet, 76/768/EØF, vurderes generelt at have fungeret efter hensigten. Det påpeges, at der for visse stoffer har været tale om nationale undtagelser under henvisning til artikel 100a, stk. 4, men det konkluderes, at der siden vedtagelsen af creosotdirektivet ikke har været behov for at anvende miljøgarantien, og at dette må betragtes som et tegn på, at direktivet har fungeret for så vidt angår beskyttelsesniveauet.

3. Konsekvenser for Danmark

Rapporten har ikke i sig selv konsekvenser for Danmark

4. Høring

Udkastet til rapport har ikke været sendt i høring. Sagen har været behandlet i EF-specialudvalget for miljøspørgsmål og der var ingen bemærkninger.

Ad punkt 9 - Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 67/548/EØF for så vidt angår mærkning af visse farlige stoffer i Østrig og Sverige

Kom(98) 561 endelig udgave

1. Status

Kommissionen oversendte den 3. november 1998 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget er fremsat med hjemmel i traktatens artikel 100 A., og skal behandles efter proceduren i artikel 189B. Punktet er på miljørådsmødet den 21. december 1998. Forslaget er modtaget i Miljøstyrelsen den 19. november 1998.

Forslaget skal ses i sammenhæng med direktiv 98/.../EF om klassificering, emballering og etikettering af farlige præparater (det kommende præparatdirektiv), som indeholder særlige mærkningsbestemmelser for Sverige og Østrig vedrørende kemiske produkter. Nærværende forslag skal sikre, at Sverige og Østrig får særlige mærkningskrav for både kemiske stoffer og kemiske produkter i en to-årig overgangsperiode.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Europa Parlamentet har ikke afgivet udtalelse endnu.

2. Formål og indhold

Baggrunden for forslaget er, at Sveriges og Østrigs overgangsperiode i henhold til Akten om tiltrædelse til EU udløber den 31. december 1998. Der er fundet løsninger på de fleste svenske og østrigske undtagelser, men enkelte punkter udestår.

Forslaget har til formål at forlænge den periode, hvor Sverige og Østrig tillades at have særlige krav til mærkningen af farlige kemiske stoffer og produkter. Disse krav er en fravigelse for de mærkningsregler, der er fastlagt i direktiv 67/548/EØF (stofdirektivet). Forlængelsen er begrænset til to år, og løber fra den 1. januar 1999 til den 31. december 2000. I denne periode skal der arbejdes på at harmonisere mærkningskravene.

Sverige tillades fortsat at kræve følgende R-sætninger, som ikke findes i direktiv 67/548/EØF's (stofdirektivet) bilag III:

- "R-322" for stoffer, der har akutte toksiske virkninger ved indtagelse, der ikke er omfattet af klassificeringskriterierne i bilag VI til direktiv 67/548/EØF (stofdirektivet) (den svenske kategori "moderat skadeligt") samt
- "R-340" for stoffer, der er klassificeret kræftfremkaldende i kategori 3, i stedet for R-sætning R40.

Østrig tillades at kræve følgende symbol og S-sætning:

- symbolet "affaldsspand med kryds over" vedrørende bortskaffelse af affald, som ikke er anført i bilag II til direktiv 67/548/EØF (stofdirektivet) samt
- S-sætningen "Modgift findes - lægepersonale bedes kontakte Giftinformationscentralen" vedrørende modforholdsregler i tilfælde af ulykker, som ikke er anført i bilag IV til direktiv 67/548/EØF (stofdirektivet).

3. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser: Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for danske regler, fordi forslaget udelukkende vedrører hvilke krav, der kan stilles til mærkning af kemiske stoffer i Sverige og Østrig.

Økonomiske konsekvenser: Forslaget vurderes ikke at have nogen nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet der blot er tale om en videreførelse af allerede eksisterende yderligere mærkningskrav. Ekstra omkostninger til tryk af differentierede etiketter til det svenske og østrigske marked må forventes at have begrænset omfang.

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for staten, amterne og kommunerne.

Beskyttelsesniveau: Forslaget berører kun det svenske og østrigske marked og kan derfor ikke siges at påvirke det danske beskyttelsesniveau.

4. Høring

Forslaget hastebehandles i EU-systemet og har ikke været sendt i høring. Forslaget har været forelagt EF-specialudvalget for miljøspørgsmål, hvor der ikke er fremkommet bemærkninger.