

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET
(2. samling)
Alm. del - bilag 712 (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
1

Journalnummer
400.C.2-0

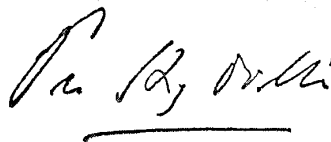
Kontor
EU-sekr.

17. maj 2002

KOMITÉSAG

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Miljøministeriets notat samt grundnotat om forslag til teknisk tilpasning af Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer.

Forslaget skal til afstemning den 23. maj i komitéprocedure III(a).


P. B. Olsen



NOTAT TIL FOLKETIGNETS EUROPAUDVALG

Om Forslag til teknisk tilpasning af Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer.

På de næste sider følger grundnotat om forslaget.

Forslaget skal til afstemning den 23. maj i komiteprocedure III(a).

Forslagets formål er at foretage en ændring under hensyn til den tekniske og videnskabelige udvikling af Bilag II i Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer. Bilag II indeholder undtagelser for forbuddet mod indhold af tungmetaller i køretøjer, der markedsføres efter den 1. juli 2003.

Forslaget reviderer undtagelserne vedrørende anvendelse af tungmetaller, på baggrund af de eksisterende substitutionsmuligheder. Indholdet af bly i forskellige delkomponenter sættes ned, mens nogle undtagelser for bly og cadmium, herunder i nikkel-cadmium akkumulatorer forlænges i en kortere periode. De resterende undtagelser bibeholdes indtil videre. Undtagelserne skal revideres regelmæssigt.

Forslaget har samlet set en neutral indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark og i EU.

Regeringen agter at stemme for forslaget, idet forslaget anses for at være udtryk for hvor langt man kan komme pt. med substitutionen af de farlige stoffer. Regeringen arbejder dog for, at tærskelværdien for indholdet af blyforbindelser, kviksølv og hexavalent chrom, der ikke er tilsat til de pågældende materialer med forsæt, bør fastsættes til 0,01 % og for at gennemførelsestidspunktet for forbuddet mod anvendelse af nikkel-cadmium batterier i nye elektriske biler fastsættes til at træde i kraft d. 31. december 2005.

Forslaget om forbud mod anvendelsen af tungmetaller i biler indgik i beslutningsgrundlaget for vedtagelsen af direktivet, hvor det indstilledes, at "Danmark lægger vægt på, at der i direktivet fastsættes bestemmelser om afvikling af brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom, der bringes på markedet.

Indstillingen nedenfor vedrørende nærværende forslag indebærer ikke en ændret holdning i forhold til regeringens indstilling ved forhandlingerne om gennemførelsen af direktivet.

GRUNDNOTAT

om Forslag til teknisk tilpasning af Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer.

Resumé: Forslaget reviderer undtagelserne vedrørende anvendelse af tungmetaller, på baggrund af de eksisterende substitutionsmuligheder. Indholdet af bly i forskellige delkomponenter sættes ned, mens nogle undtagelser for bly og cadmium, herunder i nikkel-cadmium akkumulatorer forlænges i en kortere periode. De resterende undtagelser bibeholdes indtil videre. Undtagelserne skal revideres regelmæssigt.

1. Status

Med Parlamentets afgørelse 7. september 2000 og Rådets afgørelse af 20. juli 2000 blev direktivet om udrangerede køretøjer endeligt vedtaget. Direktivet har hjemmel i TEF artikel 175 stk. 1.

Direktivets artikel 4.2. litra a indeholder bestemmelse om, at

”Medlemsstaterne sikrer, at materialer og komponenter i køretøjer, der markedsføres efter d. 1. juli 2003, ikke indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i direktivets bilag II, og på de deri anførte betingelser”.

Ifølge direktivet skal Kommissionen ændre direktivets bilag II under hensyn til den tekniske og videnskabelige udvikling. I henhold til direktivet skulle Kommissionen første gang ændre bilag II senest d. 21. oktober 2001. Til løsning af denne opgave bistås Kommissionen af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF om affald (rammedirektivet), som ændret ved direktiv 91/156.

Som led i proceduren i artikel 4, stk. 2, litra b), evaluerer Kommissionen følgende anvendelser:

- bly som legering i aluminium i hjulflanger, motorkomponenter og vindueshåndtag
- bly i batterier
- bly i afbalanceringsklodser
- elektriske komponenter, der indeholder bly bundet i en glas- eller keramikmatrix
- cadmium i batterier til elektriske køretøjer

for snarest at fastsætte, om bilag II skal ændres tilsvarende.

Kommissionen har på denne baggrund fremsendt forslag om ændring af direktivets bilag II.

Der skal stemmes om forslaget den 23. maj ved komiteprocedure IIIA.

2. Formål og indhold

Kommissionen anfører, at forslagets formål er, at foretage en ændring under hensyn til den tekniske og videnskabelige udvikling af Bilag II i Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer, efter proceduren i direktivets artikel 11. Kommissionen har, for at opfylde sine forpligtelser, foretaget en vurdering af, hvilke numre i bilag II til direktiv 2000/53/EF der er behov for at slette, tilføje eller ændre. Vurderingen har bl.a. omfattet to tekniske undersøgelser, der er foretaget af en uafhængig konsulent, og undersøgelser, som Kommissionens tjenestegrene selv har foretaget. Kommissionen har ligeledes afholdt en række møder med de berørte virksomheder og har haft drøftelser med medlemsstaterne i det udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, som er omhandlet i direktivets artikel 11.

Anvendelser, der vurderes først.

To af de anvendelser, som Kommissionen skal undersøge først, er allerede opført i bilag II (bly som legering i aluminium i hjulflanger, motorkomponenter og vinduehåndtag samt bly i batterier).

Vurderingen har vist, at 4% bly som legeringsmetal i aluminium ikke er nødvendigt. Det er dog nødvendigt at tillade et vist blyindhold (max. 2%) i aluminium af hensyn til bearbejdigheden. Derfor foreslås det at indrømme undtagelse for op til 2 % bly indtil 1.7.2005 og at sætte den højest tilladte mængde ned til 1% fra denne dato og indtil 1.7.2008. Inden 1.1.2005 skal situationen vurderes på ny, så det på baggrund af mulighederne for at anvende andre stoffer og under hensyntagen til målene i artikel 4, stk. 2, litra a, kan besluttes, om udfasningstidspunkterne skal fremskyndes eller udskydes.

Hvad bly i batterier angår, har vurderingen vist, at der endnu ikke findes erstatninger for blybatterier, så det er i øjeblikket umuligt at undgå brug af bly i batterier.

Tre af de anvendelser, som Kommissionen skulle vurdere først, er ikke i øjeblikket opført i bilag II, nemlig afbalanceringsklodser, elektriske komponenter, der indeholder bly bundet i en glas- eller keramikmatrix, samt cadmium i batterier til elektriske køretøjer.

Hvad angår bly i afbalanceringsklodser, har vurderingen bekræftet, at der findes erstatninger (stål, tin, zinklegeringer og polymerer). Substitutionen er allerede begyndt. Med henblik på en gradvis udfasning af afbalanceringsklodser med bly, hvor der tages hensyn til køretøjer, der er konstrueret og typegodkendt inden 1.7.2003, foreslås det imidlertid at indrømme midlertidig tilladelse til brug af bly i afbalanceringsklodser på køretøjsmodeller, der er typegodkendt inden 1.7.2003, og i afbalanceringsklodser til brug ved reparation og vedligeholdelse af

sådanne køretøjer. Disse undtagelser løber indtil 1.7.2005. Inden 1.1.2005 vurderer Kommissionen følgerne af denne undtagelse for trafikssikkerheden. Afbalanceringsklodser skal gøres identificerbare og fjernes før yderligere behandling af køretøjet.

Hvad angår elektriske komponenter, der indeholder bly bundet i en glas- eller keramikmatrix, bør der indrømmes undtagelse for bly i PZT-komponenter i motorer. For at undgå en stigning i brugen af bly til andre anvendelser og for at holde øje med mængden af bly i sådanne anvendelser foreslås det imidlertid at stille krav om afmontering, hvis mængden af bly i piezoelektriske komponenter andetsteds end i motoren og i loddemetal tilsammen overstiger 60 g pr. køretøj. Derved undgås det, at mængden af bly i shredderaffald stiger. Bly i tændrør og glas til lamper skal udfases senest 1.1.2005.

Ved vurderingen af cadmium i batterier til elektriske køretøjer er der som led i en overordnet miljøvurdering taget hensyn til, om der er erstatninger til rådighed, og at der fortsat skal være elektriske køretøjer til rådighed. Kommissionen finder det særlig vigtigt at sikre, at der fortsat er elektriske køretøjer til rådighed, da den samlede miljøvirkning af sådanne "nulemissionskøretøjer" er positiv. Blyakkumulatorer og nikkel-metalhydridbatterier (NiMH) er allerede i brug som realistiske alternativer til NiCd-batterier i køretøjer, der udelukkende drives elektrisk. NiMH-batterier skal som følge af deres sammensætning ikke klassificeres som farligt affald i henhold til EU-lovgivningen, og derfor er brug af sådanne batterier i overensstemmelse med miljøpolitikens grundlæggende principper om forebyggende indsats og indgreb over for miljøskader ved kilden (artikel 174, stk. 2, i EF-traktaten). At batterierne ikke indeholder farlige stoffer betyder tillige færre problemer ved indsamling og genvinding. Desuden vil fortsat brug af cadmium give problemer med genvindingen i fremtiden, da cadmium har negativ markedsværdi.

I øjeblikket anses NiMH-batterier for at være dyrere end cadmiumbatterier. Dog ventes prisforskellen mellem NiMH-batterier på den ene side og NiCd-batterier og blyakkumulatorer på den anden side at forsvinde som følge af større efterspørgsel efter alternativer til NiCd-batterier. Endvidere mener nogle uafhængige eksperter, at kravet om udfasning af NiCd-batterier inden 2003 vil forudsætte en så stor organisatorisk og økonomisk indsats fra nogle af de berørte virksomheders side, at disse midlertidigt indstiller produktionen af elektriske køretøjer.

For at sikre omstilling til cadmiumfrie elektriske køretøjer i alle medlemsstaterne og fortsat tilgængelighed af elektriske køretøjer anses det af ovennævnte grunde for nødvendigt at tillade markedsføring af elektriske køretøjer, der er baseret på cadmiumbatterier, indtil den 31. december 2005. Det anses desuden for nødvendigt at tillade, at køretøjer, der er markedsført inden 31.12.2005, kan vedligeholdes med NiCd-batterier, om nødvendigt også efter 31.12.2005. På den måde kan det undgås, at køretøjer, der er markedsført inden 31.12.2005, men stadig er i brug, må kasseres, fordi batteriet ikke kan skiftes ud. Endelig vil Kommissionen analysere, hvorledes cadmium i batterier til elektriske køretøjer gradvis kan

erstattes, på baggrund af behovet for fortsat at have elektriske køretøjer tilgængelige. Denne analyse afsluttes og offentliggøres inden den 31. december 2004, og Kommissionen kan, hvis analyseresultaterne berettiger dertil, fremsætte forslag om forlængelse af udfasningsperioden for NiCd-batterier til elektriske køretøjer.

Andre anvendelser

På baggrund af Kommissionens tekniske vurdering af, at brug af tungmetaller til visse anvendelser stadig er uundgåelig, foreslås det at bibeholde følgende undtagelser (som allerede er opført i bilag II):

- Bly (maks. 0,35 vægtprocent) i stål til spåntagende bearbejdning og galvaniseret stål. Det foreslås at ændre beskrivelsen en smule og direkte anføre "til spåntagende bearbejdning", da bly i denne anvendelse har til formål at gøre stålet lettere at bearbejde.
- Bly (maks. 4 vægtprocent) i kobberlegeringer.
- Bly/bronze i lejevøsninger og lejepander.
- Bly i svingningsdæmpere i chassiset.
- Bly i vulkaniseringsmidler til højtryks- og brændstovslanger (indtil 1.7.2005, idet nummeret revurderes inden denne dato). Det foreslås at ændre formuleringen, således at undtagelsen også omfatter stabilisatorer til elastomerer, der benyttes til væsker og i drivaggregatet.
- Bly i stabilisatorer i beskyttelsesmaling (indtil 1.7.2005).
- Bly i loddemetal i elektroniske kredsløbsplader og andre elektriske bestanddele (dog således, at der, hvis den samlede mængde af bly i loddemetal og i piezoelektriske komponenter andetsteds end i motoren overstiger 60 g pr. køretøj, stilles krav om mærkning og fjernelse af den overskridende mængde).
- Hexavalent chrom i korrosionshindrende malinger på en række komponenter. Det foreslås at lade grænsen på 2 g pr. køretøj udgå og kræve udfasning af chrom(VI) genest 1.7.2007.
- Kviksølv i elektriske pærer og display i instrumentpaneler. Det foreslås at ændre formuleringen til "kviksølv i udladningslamper og instrumentbrætdisplays".

Følgende anvendelser bør indsættes i bilag II:

- Bly i kulbørster til elmotorer, men kun til køretøjer, der er typegodkendt inden 1.7.2003, og til vedligeholdelse af sådanne køretøjer. Disse undtagelser løber indtil 1.1.2005.
- Bly i pyrotekniske detonatorer (indtil 1.7.2007).
- Bly i kobber i friktionsmaterialer til bremsebelægninger til køretøjer, der er typegodkendt inden 1.7.2003 (og til vedligehold af sådanne køretøjer) indtil 1.7.2004. Der tillades en vis mængde utilsigtede urenheder (op til 0,4%) af bly i kobber til bremsebelægninger indtil 1.7.2007. Ved denne anvendelse kræves der fjernelse inden yderligere behandling.
- Bly i ventilsejler i motorer, der er udviklet før 1.7.2003 (indtil 1.7.2006).
- Hexavalent chrom i absorptionskøleskabe i campingbiler.
- Cadmium i tykfilmpasta (indtil 1.7.2006).

Følgende anvendelse bør udgå af bilag II:

- Bly i belægning på indersiden af benzintanke.

Maksimale koncentrationsværdier (artikel 4, stk. 2, litra b, nr. i)

Denne bestemmelse vedrører mulig utilsigtet tilstedeværelse af tungmetaller i materialer som uønskede urenheder.

Det er indlysende, at et tungmetalindhold på nul i visse tilfælde er umuligt at opnå. Det foreslås derfor, at der i bilag II indsættes en bestemmelse om, at der accepteres et maksimalt indhold af bly, hexavalent chrom og kviksølv i homogene materialer på 0,1 vægtprocent og et maksimalt indhold af cadmium i homogene materialer på 0,01 vægtprocent, forudsat at disse stoffer ikke er tilsat til de pågældende materialer med forsæt. Under samme forudsætninger tillades der også op til 0,4% bly i aluminium.

Ovennævnte tærskelværdier er i overensstemmelse med EU-lovgivningen om farlige stoffer og præparater, og der er taget hensyn til, at genvinding af affald ikke må hæmmes (f.eks. sekundær aluminium).

Det er tanken, at genbrug af dele af køretøjer, der allerede var på markedet på det tidspunkt, hvor undtagelsen ophørte med at gælde, er ubegrænset tilladt, da dette ikke er omfattet af bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, litra a.

Kommissionen foreslår, at fabriksnye reservedele til reparation af dele af køretøjer, der er undtaget fra bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, litra a, er omfattet af de samme undtagelser indtil 1.7.2007. Denne bestemmelse gælder for reservedele og ikke for komponenter til normal vedligeholdelse af køretøjer. Den gælder ikke for afbalanceringsklodser, kulbørster til elmotorer og bremsebelægninger, eftersom disse komponenter er opregnet særskilt i bilag II.

3. Nærhedsprincippet & proportionalitetsprincippet

I præambelen til direktivet er det anført,

- at de forskellige lovgivninger om udrangerede køretøjer bør harmoniseres, for det første for at formindske udrangerede køretøjers påvirkning af miljøet, for derigennem at medvirke til at beskytte, bevare og forbedre miljøet og nedsætte energiforbruget, og for det andet for at sikre det indre markeds funktion og undgå forvridning af konkurrencen i Fællesskabet og
- at der er behov for på fællesskabsniveau at sikre indbyrdes sammenhæng mellem de nationale tiltag, som sættes i værk for at opnå ovennævnte mål. Det gælder især design af køretøjer med henblik på genvinding og nyttiggørelse, krav til indsamling og behandlings-

virksomheder samt virkeliggørelse af målene for genbrug, genvinding, og nyttiggørelse, idet der tages hensyn til subsidaritetsprincippet og princippet om at forureneren betaler.

Kommissionen anfører, at forslaget sigter mod at erstatte flg. EU-lovgivning: Bilag II i Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer.

Ifølge direktiv 2000/53/EF skal medlemsstaterne sikre, at materialer og komponenter i køretøjer, der markedsføres efter den 1. juli 2003, ikke indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, bortset fra de tilfælde, der er opregnet i bilag II, og på de deri anførte betingelser (artikel 4, stk. 2, litra a).

Idet der er tale om en gennemførelsesforanstaltning af et EU-direktiv er den danske regering enig i Kommissionens betragtninger vedrørende nærheds- og proportionalitetsprincippet.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser: Der eksisterer bekendtgørelser om forbud mod anvendelse af bly, kviksølv og cadmium. Bekendtgørelse nr. 1012 af 13.11.2000 om forbud mod import og salg af produkter der indeholder bly, bekendtgørelse nr. 1199 af 23.12.1992 om forbud mod salg, import og fremstilling af cadmiumholdige produkter og bekendtgørelse nr. 692 af 22.9. 1998 om forbud mod salg og eksport af kviksølv og kviksølvholdige produkter.

Disse bekendtgørelser indeholder generelle forbud om anvendelse af tungmetallerne, idet der dog i bilag til bekendtgørelserne er angivet hvilke anvendelser, der fortsat er tilladt under hensyn til at der ikke eksisterer stoffer, der kan erstatte tungmetallerne på specifikke anvendelsesområder.

Forslaget vil indebære, at der skal gennemføres ændringer af bilagene til de tre bekendtgørelser eller udarbejdes en særskilt bekendtgørelse om forbud mod anvendelse af bly kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i person- og varebiler.

Økonomiske og administrative konsekvenser: Det skønnes at forslaget generelt ikke vil have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, forbrugerne og offentlige myndigheder

Forslaget forventes ikke at have væsentlige administrative konsekvenser for offentlige myndigheder.

Beskyttelsesniveau: Forslaget vurderes samlet set at have en neutral indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark.

På den ene side medfører ændringen vedrørende anvendelse af nikkel-cadmium batterier i elektriske biler en negativ indvirkning på beskyttelsesniveauet for så vidt angår anvendelsen og affaldshåndteringen af cadmiumholdige batterier. På den anden side kan en udskydelse af

tidspunktet fra d. 1. juli 2003 til d. 31. december 2005 for forbuddet mod anvendelse af nikkkel-cadmium batterier i elektriske biler have en positiv indvirkning på miljøet, fordi der i så fald vil være et større udbud af elektriske køretøjer. Det skal i den forbindelse bemærkes, at vedtagelsen af direktivet med tilhørende bilag II i 2000 vil medføre en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet, idet det blandt andet vil medføre at blyindholdet i shredderaffaldet, der fremkommer ved skrotning af biler på længere sigt vil blive reduceret med mere end 90 % til ca. 200 ppm.

Forslaget vurderes samlet set at have en neutral indvirkning på beskyttelsesniveauet i EU.

5. Høring

Forslaget har været i høring i EF-Miljøspecialudvalget.

Forsikring & Pension, Landbrugsrådet, SID og Dansk Transport og Logistik har meddelt at man ikke har kommentarer til forslaget.

Det Økologiske Råd anbefaler, at nikkkel-cadmium batterier ikke tilføjes på direktivets bilag II, der vil indebære, at ikrafttrædelsestidspunktet for forbuddet udskydes fra d. 1. juli 2003 til d. 31. december 2005.