

MILJØMINISTERIET
Internationalt sekretariat

2. oktober 2008

Samlenotat til Rådsmøde (miljø) den 20. oktober 2008 - Miljødelen

1.	Emissioner fra industrien (IPPC) <i>Politisk drøftelse</i>	<i>Side 2</i>
2.	Handlingsplan for bæredygtigt forbrug og produktion <i>Politisk drøftelse og vedtagelse af rådskonklusioner</i>	<i>Side 23</i>
3.	GMO'er – Eftersendes når dokument foreligger <i>Politisk drøftelse</i>	<i>Side 38</i>
5.	Euro VI for lastbiler <i>Tidlig forelæggelse</i>	<i>Side 39</i>
6.	Forslag om ændring af Brændstofkvalitetsdirektivet <i>Tidlig forelæggelse</i>	<i>Side 51</i>

PUNKT 1

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv - Integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (IPPC) (omskrivning af IPPC-direktivet m.fl.)

KOM (2007) 844 final

Politisk drøftelse

Nyt dokument

Resume

EU-kommissionens forslag til et nyt IPPC-direktiv sammenskriver IPPC-direktivet med 6 andre overlappende industridirektiver til et enkelt direktiv om industrielle emissioner. IPPC-direktivet handler om at forebygge og begrænse luft-, vand- og jordforurening fra industrielle kilder i Europa. En lang række store virksomheder er omfattet af direktivet og skal miljøgodkendes efter direktivets principper om BAT (bedste tilgængelige teknik).

Formålet med forslaget er at styrke de gældende regler for bl.a. at sikre en mere ensartet anvendelse af det nugældende IPPC-direktiv, idet det indskræpes, at afgørelser, der fastsætter godkendelsesvilkår uden for BAT-området, skal begrundes og dokumenteres. Endvidere strammes de nuværende mindstekrav til emissionsgrænseværdier for kraftvarmeværker og store fyringsanlæg for at sikre de fremskridt, der er nødvendige for at nå målene i temastrategien for luftforurening. Desuden indføres der minimumsbestemmelser for tilsyn, revision af godkendelsesvilkår og virksomhedernes egenkontrol. Der tages også højde for miljøinnovation og støtte til etablering af pionerområder. Endelig udvides IPPC-direktivets anvendelsesområde med visse aktiviteter (f.eks. fyringsanlæg mellem 20 og 50 MW) og tydeliggøres i visse sektorer (f.eks. affaldsbehandling) for at gøre den aktuelle godkendelsespraksis mere ensartet og sammenhængende.

1. Status

Kommissionen sendte den 21. december 2007 ovennævnte forslag til Rådet. Rådssekretariatet sendte forslaget til medlemslandene på engelsk den 8. januar 2008. Direktivet forelå på dansk den 29. januar 2008. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 175, og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

Kommissionen har anvendt en såkaldt ”Recast-teknik”, der indebærer, at kun væsentlige ændringer til den oprindelige tekst er åben for diskussion. Væsentlige ændringer er fremhævet med grå farve i forslaget.

Europa Parlamentet er i gang med at behandle forslaget. Miljøudvalget har diskuteret rapporteurens udkast til rapport den 9. september 2008.

Forhandlingerne i rådets arbejdsgruppe er på et indledende stadie. Der er afholdt tre arbejdsgruppemøder om forslaget. Det franske formandskab har sat forslaget på som et muligt punkt på dagsorden til Rådsmødet 20. oktober 2008.

Der er den 25. marts 2008 oversendt grundnotat om sagen til FMPU og FEU.

2. Formål og indhold

Kommissionen angiver følgende hovedårsager til revisionen:

- Behovet for juridisk klarhed ("Better regulation", jf. Lissabon Processen): Det overordnede formål er at revidere og samle syv eksisterende direktiver om industriemissioner i ét enkelt direktiv, herunder IPPC-direktivet. Ud over IPPC-direktivet drejer det sig om forbrændingsdirektivet (2000/76), direktivet om store fyringsanlæg (2001/80), direktivet om emission af organiske opløsningsmidler (1999/13) og tre direktiver rettet mod titaniumdioxid-industrien (78/176, 82/883 og 92/112). De tre sidstnævnte er ikke relevante for Regeringen. Kommissionen påpeger, at interaktionen mellem disse lovgivninger rejser en række spørgsmål vedr. omfanget, definitioner, operative krav, overvågning og rapportering fra medlemslandene.
- Fokus på at styrke implementeringen og gennemførelsen af de eksisterende industridirektiver i medlemslandene for at opnå et højere miljøbeskyttelsesniveau. Kommissionen peger bl.a. på, at kun ca. 50 % af de europæiske virksomheder, der er omfattet af IPPC-direktivet, er godkendt i overensstemmelse med direktivet. I Danmark er alle IPPC-virksomheder godkendt. Dvs. der kan opnås store miljø- og sundhedsmæssige effekter ved at få de sidste 50 % med. Ved at præcisere særlige lovgivningsmæssige og tekniske spørgsmål vil forslaget desuden kunne bidrage til, at medlemsstaterne faktisk lever op til de tematiske strategier på vand- og luftområdet, ligesom der lægges op til at skabe incitament til nye teknologier.
- En generel målsætning om regelforenklning. Kommissionen peger på, at det er muligt at reducere de administrative byrder for virksomheder og myndigheder bl.a. ved at forenkle rapporteringsforpligtelser og kravene til egenkontrol.

Direktivet indeholder følgende væsentlige forslag:

A. Kravet om anvendelse af bedste tilgængelige teknik (BAT) styrkes.

I 1996 vedtog EU IPPC-direktivet om godkendelse af større industrianlæg og intensive svine- og fjerkræbrug. Hovedprincippet i dette direktiv er, at forureningen fra virksomhederne skal begrænses til det, der er muligt ved anvendelse af den bedste tilgængelige teknik, også kaldet "*BAT-princippet*". Det betyder, at godkendelsesmyndigheden skal sikre, at de vilkår, som bliver stillet i godkendelsen, er baseret på den tilgængelige viden om bedste tilgængelige teknik (BAT). BAT-vurderingen baseres ikke mindst på de informationer og det materiale, der udsendes fra EU-Kommissionen i form af de såkaldte BREF-dokumenter (BAT-referencedokumenter). Disse dokumenter er resultatet af en omfattende informationsudveksling for hver enkelt branche, der samordnes af Det Europæiske IPPC-kontor i Sevilla. BREF-dokumenterne anbefaler ikke en bestemt teknologi.

Efter det gældende IPPC-direktiv *skal* disse dokumenter tages i betragtning ved myndighedernes godkendelse og senere revurdering af den enkelte virksomhed.

Kommissionen foreslår, at BREF-dokumenterne gøres bindende. BREF-dokumenterne er i praksis blevet anvendt meget forskelligt i Europa – ikke alle medlemslande har taget dem lige seriøst. Derfor foreslås det, at det klart og utvetydigt fremgår, at myndighederne skal anvende BREF-dokumentets anbefalinger om BAT, og at de som hovedregel ikke må fastsætte emissionsgrænseværdier, der overstiger de niveauer, som er forbundet med anvendelse af BAT som beskrevet i BREF-dokumenterne, og at der ikke skal tages lokale og individuelle hensyn.

Samtidig foreslås det, at Kommissionen fastsætter kriterier for, i hvilke tilfælde det er muligt at fravige BREF-dokumenterne. Eventuelle fravigelser skal desuden dokumenteres og gøres tilgængelige for offentligheden.

B. Skærpede minimumskrav til store fyringsanlæg.

Kommissionen foreslår, at for både nye og eksisterende fyringsanlæg med en samlet indfyret effekt på mere end 50 MW, som hovedregel skal gælde skrapere minimumskrav end de krav der gælder i dag. Minimumskravene afhænger af anlæggets alder og den samlede kapacitet.

Som noget nyt for ældre anlæg foreslås, at når røggas fra to eller flere særskilte fyringsanlæg udledes gennem én fælles skorsten, så anses denne kombination af anlæg for at være et enkelt fyringsanlæg, og emissionsgrænserne skal fastsættes ud fra den samlede kapacitet.

C. Skærpede minimumskrav til affaldsforbrændingsanlæg.

Kommissionen foreslår, at der fastsættes en europæisk standard for kontinuerte målinger for alle anlæg med mulighed for at lempe målekravene under visse betingelser. Desuden foreslås det, at anlæg, der medforbrænder affald, skal leve op til skærpede minimumskrav for udledning til luften.

D. Listen over IPPC-virksomheder udvides.

Kommissionen foreslår, at listen over godkendelsespligtige virksomheder bl.a. udvides med

- mindre fyringsanlæg med en samlet indfyret effekt fra 20 – 50 MW,
- alle anlæg til forgasning eller likvifaktion (fortætning) af brændsler,
- et mindre antal ikke-jernholdige metalstøberier
- kemiske anlæg, der anvender biologiske processer ved fremstillingen af kemikalier,
- kemiske anlæg, der fremstiller brændstoffer og smøreolier,
- anlæg til forbrænding af slam og andet ikke-farligt affald end husholdningsaffald,
- anlæg til nyttiggørelse af ikke-farligt affald (dvs. biologiske behandlingsanlæg, fysisk/kemiske behandlingsanlæg, slaggebehandlingsanlæg, anlæg til forbehandling af affald til medforbrænding og anlæg til behandling af metalskrot),
- anlæg til bortskaffelse af farligt affald samt udvidelse af antallet af anlæg, der nyttiggør farligt affald,
- produktion af træbaserede elementer som spånplader og fiberplader undtagen krydsfiner
- anlæg, der fremstiller dyrefoder,
- træimprægneringsvirksomheder
- et mindre antal fjerkræbrug.

Kommissionen skønner, at ændringerne vedrører ca. 4.400 virksomheder i EU.

E. Ændring af reglerne om den løbende revurdering af IPPC-virksomheder.

Efter de gældende regler skal godkendelser til IPPC-virksomheder løbende og mindst hvert 10. år tages op til revision og justeres i lyset af den teknologiske udvikling.

Kommissionen fastholder princippet om, at godkendelserne løbende skal revurderes, men foreslår for det første, at godkendelserne til IPPC-virksomheder skal revurderes senest 4 år efter at et BREF-dokument udsendes eller revideres. BREF-dokumenterne opdateres ca. hvert 6.-8. år.

For det andet foreslås det, at godkendelsesmyndigheden skal tage en meddelt godkendelse op til revision, hver gang der sker udviklinger i BAT, der muliggør betydelige nedbringelser af emissionerne, i modsætning til i dag, hvor godkendelsesmyndigheden kun er forpligtet til at tage godkendelsen op til revurdering ved væsentlige ændringer i BAT.

Endelig foreslås det, at godkendelsesmyndigheden skal tage en meddelt godkendelse op til revision, når det er nødvendigt at skærpe kravene i forhold til nye og skærpede miljøkvalitetskrav.

F. Krav til kortlægning af jordforurening.

Kommissionen foreslår, at virksomheder, der anvender farlige stoffer, skal foretage undersøgelser af kvaliteten af jord og grundvand, inden produktionen går i gang. Den dag produktionen ophører, skal virksomheden oprense jord og foretage eventuelle afværgeforanstaltninger, således at stedet mindst bringes tilbage til det niveau, der blev målt ved produktionens start. Desuden skal disse virksomheder løbende og mindst hvert 7. år udtage jord- og grundvandsprøver.

G. Virksomhedernes egenkontrol og afrapportering til myndighederne.

Kommissionen foreslår, at alle virksomhederne hvert år skal indsende en rapport til tilsynsmyndighed, der dokumenterer, at virksomheden overholder godkendelsens vilkår. I den rapport skal virksomheden desuden beskrive, hvordan virksomhedens indretning og drift forholder sig til det til enhver tid gældende BREF-dokument.

H. Krav til tilsynsmyndighedernes tilsyn

Kommissionen foreslår, at myndighederne forpligtes til følgende:

- Myndighederne skal udarbejde en tilsynsplan for alle virksomhederne, der omfatter en lang række specifikke vurderinger af bl.a. miljømæssige forhold, en vurdering af omgivelserne, krav til de rutinemæssige tilsyn, procedurer for ikke-rutinemæssige tilsyn.
- På baggrund af tilsynsplanen fastlægges et program for tilsynet, herunder frekvensen for tilsyn på den enkelte virksomhed. Hver virksomhed skal som minimum have et fysisk tilsyn hvert år, medmindre frekvensen kan nedsættes, hvis en konkret risikovurdering af det

enkelte anlæg giver belæg for det.

- Desuden foreslås det, at der skal foretages ”uplanlagte” tilsyn i forbindelse med klager og forud for hver revurdering. Tilsynsmyndigheden udarbejder en rapport om tilsynet, som offentliggøres.

I. Mulighederne for at anvende generelle regler som supplement til godkendelsen.

Kommissionen foreslår, at det tydeliggøres, at det er muligt at erstatte vilkårene i en godkendelse med bindende standardvilkår, under forudsætning af, at standardvilkårene er baseret på BREF-dokumenterne, og at standardvilkårene revideres senest 4 år efter at en ny BREF-note vedtages.

J. Innovative teknologier fremmes

Kommissionen foreslår, at medlemslandene skal etablere incitamenter, der fremmer udviklingen af nye teknologier på virksomhederne. Kommissionen vil i den forbindelse fastlægge de nærmere redskaber til at fremme denne udvikling, ligesom Kommissionen vil opstille vejledende målsætninger for medlemslandene. For at fremme udviklingen af ny teknologi på virksomhederne foreslås det desuden, at virksomhederne i kortere perioder får lov til at afprøve ny teknologi, også selvom det medfører overskridelser af de gældende emissionskrav.

K. Adskillelse mellem dyrket areal og IPPC-husdyrbrug

Kommissionen foreslår, at det tydeliggøres, at der kan fastsættes generelle regler for udspretningsarealer af husdyrgødning på dyrkningsarealer, som ikke er en del af selve IPPC-husdyrbruget (staldanlægget).

L. Komité-procedure

Kommissionens forslag lægger op til at anvende komitologi til at fastsætte

- kriterier for at opnå undtagelser for brug af BAT ved miljøgodkendelse.
- kriterier til at bestemme frekvensen for de periodiske kontrolmålinger på IPPC-virksomheder
- kriterier for indhold i ”baseline rapport” om kvalitet af jord og grundvand for virksomheder, der anvender farlige stoffer
- kriterier for vurdering af miljømæssige risici i forbindelse med tilrettelæggelse af tilsyn
- retningslinier for medlemsstaternes incitamenter for at fremme innovative teknologier
- krav til medlemslandenes rapportering til kommissionen
- ændringer i en lang række tekniske bilag på basis af BAT.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentets miljøudvalg har den 9. september 2008 behandlet rappoteuren Holger Krahmers udkast til rapport med 58 ændringsforslag. Rapporten støtter generelt kommissionens forslag især de mere strenge krav til anvendelsen af BAT. De for Danmarks væsentligste punkter i ændringsforslagene er:

A. Kravet om anvendelse af bedste tilgængelige teknik (BAT) styrkes.

EP foreslår, der etableres et ”europæisk sikkerhedsnet” for grænseværdier for alle brancher, som ikke må overskrides, dvs. minimumsgrænseværdier. Dette er parallelt til den nuværende regulering af store fyringsanlæg og affaldsforbrændingsanlæg.

D. Listen over IPPC-virksomheder udvides.

EP foreslår, at listen over godkendelsesvirksomheder ikke udvides med mindre fyringsanlæg med en samlet indfyret effekt fra 20-50 MW samt flere fjerkræbrug

E. Ændring af reglerne om den løbende revurdering af IPPC-virksomheder.

EP foreslår, at der ikke skal være en tidsgrænse for revision senest 4 år efter, at der er kommet en nyt BREF-dokument.

F. Krav til kortlægning af jordforurening.

EP foreslår, at der ikke skal udarbejdes rapport vedrørende jord og grundvand samt at der ikke skal være periodisk monitoring af jord og grundvand.

G. Virksomhedernes egenkontrol og afrapportering til myndighederne.

Der er generelt fokus på at lette de administrative byrder i forslaget, herunder at ændre frekvensen af rapportering fra 12 måneder til 36 måneder.

H. Krav til tilsynsmyndighedernes tilsyn

EP foreslår, at tilsynsfrekvensen ændres fra 12 måneder til 36 måneder samt at tilsynsprogrammer skal belønne virksomheder, som er EMAS registreret.

4. Nærhedsprincippet

Kommissionen begrundet for det første forslaget med, at de fleste industriemissioner (for eksempel til luft og vand) er grænseoverskridende, og at de enkelte medlemslande ikke kan løse forureningsproblemerne alene. Forslaget viderefører derfor, at der skal fastsættes minimumskrav for begrænsning af de væsentligste industriemissioner overalt i Fællesskabet.

For det andet er et af hovedformålene med forslaget at forenkle de gældende regler, således at de enkelte medlemslande bedre kan gennemføre og overholde direktiverne i praksis. Forslaget indeholder de overordnede rammer for reguleringen af industriemissioner, men overlader det til medlemsstaterne at finde den bedst egnede form i hvert enkelt medlemsland, under forudsætning af at minimumskrav overholdes.

Kommissionen konkluderer på denne baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringens nærhedsvurdering

Da forslaget vedrører potentielt grænseoverskridende forurening samt vedrører ændringer og tilpasninger af allerede gældende EU regulering på området, finder Regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, og kan således tilslutte sig Kommissionens vurdering.

5. Konsekvenser for Danmark

Gældende ret

De potentielt mest forurenende virksomheder i Danmark, herunder IPPC-direktivets husdyrbrug, skal miljøgodkendes. Kommunerne godkender og fører tilsyn med hovedparten af virksomhederne, mens de nye statslige miljøcentre har ansvaret for de mest miljøtunge af industrivirksomhederne.

Godkendelsespligtige virksomheder må ikke etableres, ændres eller udvides uden en miljøgodkendelse. Godkendelsen fastlægger de detaljerede vilkår for virksomhedens drift og for virksomhedens emissioner af eksempelvis støj, røg og spildevand etc. Herudover fastsættes vilkår for virksomhedens egenkontrol, dvs. vilkår der pålægger virksomheden at dokumentere, at virksomheden overholder miljøgodkendelsens emissionsgrænseværdier eller støjkrav f.eks. i form af løbende eller årlige målinger.

Godkendelsessystemet er opdelt i tre niveauer:

- Bilag 1-virksomheder skal igennem den mest omfattende procedure og vurdering.
- Bilag 2-virksomheder er omfattet af et forenklet godkendelsessystem.
- For visse bilag 2-virksomheder er der udarbejdet standardvilkår.

Bilag 1-virksomhederne, der bl.a. omfatter IPPC-virksomhederne (de (i)-mærkede virksomheder), skal godkendes på baggrund af en integreret vurdering af alle påvirkninger (affald, forurening af luft, vand og jord, støj, risici ved større oplag etc.). For at få en godkendelse kræves det, at der anvendes den bedste tilgængelige teknik (BAT), og at bindende miljøkvalitetsnormer ikke overskrides. Herudover gælder der specielt for de (i)-mærkede virksomheder, at BAT-vurderingen skal tage udgangspunkt i de såkaldte BREF-dokumenter, at offentligheden skal inddrages forud for godkendelsen, og at godkendelserne regelmæssigt og mindst hvert 10 år skal revurderes.

Bilag 2-virksomhederne er omfattet af det forenkledte godkendelsessystem, der udmærker sig ved, at virksomhederne bl.a. ikke skal fremsende en omfattende teknologiredegørelse.

For en række af Bilag 2-virksomhederne er der udarbejdet standardvilkår baseret på BAT, som erstatter den individuelle vurdering, som kommunerne ellers skulle foretage.

Den væsentligste retsvirkning af en miljøgodkendelse er, at virksomheden opnår retsbeskyttelse i en fredningsperiode på 8 år mod nye krav. Skærper af vilkårene kan dog finde sted inden udløbet af retsbeskyttelsesperioden, hvis det f.eks. viser sig, at der med ny teknologi kan opnås væsentlige miljøforbedringer for meget lave omkostninger.

Affaldsforbrændingsanlæg og store fyringsanlæg, der er omfattet af IPPC-direktivet, er underlagt BAT-princippet på linie med andre IPPC-virksomheder, men for disse er der herudover fastsat krav

for indretning og drift, herunder emissionsgrænseværdier for luftemissioner, der som minimum skal lægges til grund ved reguleringen af disse anlæg.

For en lang række anlægstyper er der krav om, at udslippet af organiske opløsningsmidler skal begrænses mest muligt. Kravet gælder både for godkendelsespligtige virksomheder og virksomheder, der ikke skal godkendes, men som reguleres med påbud.

De husdyrbrug, der er omfattet af IPPC-direktivet, skal godkendes efter den såkaldte ”husdyrgodkendelseslov”, der trådte i kraft den 1. januar 2007. For disse husdyrbrugs vedkommende gælder tilsvarende regler som nævnt ovenfor for de (i)-mærkede virksomheder.

De 7 omfattede direktiver er gennemført således i Danmark:

IPPC-direktivet (96/61):

Hovedprincippet i direktivet er, at en række industrielle aktiviteter, som er nærmere specificeret i direktivets bilag I, ikke må etablere sig eller foretage udvidelser eller ændringer, før de har fået en miljøgodkendelse. Ved denne forhåndsgodkendelse skal virksomhedens forurening vurderes samlet og i sammenhæng, således at der kan træffes de bedste valg for miljøet som helhed, og således at man ikke bare flytter rundt på problemerne. Godkendelsen skal omfatte emissionsgrænseværdier for forurenende stoffer, og emissionsgrænseværdierne skal baseres på, at virksomheden anvender den bedste tilgængelige teknik (BAT). Den danske godkendelsesordning for miljøgodkendelser indeholder krav, der sikrer at de virksomheder, der er omfattet af direktivet, også godkendes efter direktivets principper.

Direktivet er gennemført i Danmark med

- Lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006 (miljøbeskyttelsesloven)
- Bekendtgørelse nr. 1640 af 13. december 2006 om godkendelse af listevirksomhed (godkendelsesbekendtgørelsen)
- Lov nr. 1572 af 20. december 2006 om miljøgodkendelse mv. af husdyrbrug.
- Bekendtgørelse nr. 648 af 18. juni 2007 om tilladelse og godkendelse mv. af husdyrbrug.

Forbrændingsdirektivet (2000/76):

Rådets direktiv 2000/76/EF af 4. december 2000 om forbrænding af affald fastsætter regler om indretning og drift af forbrændingsanlæg og medforbrændingsanlæg, herunder emissionsgrænseværdier, forbrændingsbetingelser og målemetoder. Direktivet er gennemført i bekendtgørelse nr. 162 af 11. marts 2003 om anlæg, der forbrænder affald. Bekendtgørelsen sikrer, at miljømyndighederne lægger direktivets krav til grund ved udstedelse af anlæggenes miljøgodkendelser.

Direktivet om store fyringsanlæg (2001/80)

Rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg fastsætter emissionsgrænseværdier og egenkontrolvilkår for store fyringsanlæg. Direktivet er gennemført i bekendtgørelse nr. 808 af 25. september 2003 om

begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg. Bekendtgørelsen sikrer, at miljømyndighederne lægger direktivets krav til grund ved udstedelse af en miljøgodkendelse.

Direktivet om emission af organiske opløsningsmidler – VOC-direktivet (1999/13)

Rådets direktiv 1999/13/EF om begrænsning af emissionen af flygtige organiske forbindelser fra anvendelse af organiske opløsningsmidler i visse aktiviteter og anlæg (VOC-direktivet) forpligter Danmark til at begrænse luftforurening med flygtige organiske forbindelser. Direktivet skal mindske udslippet af flygtige organiske forbindelser ved at begrænse industriens anvendelse af organiske opløsningsmidler. VOC-direktivet er gennemført med bekendtgørelse nr. 350 af 29. maj 2002 om begrænsning af emissionen af flygtige organiske forbindelser fra anvendelse af organiske opløsningsmidler i visse aktiviteter og anlæg.

Tre direktiver rettet mod titanium-dioxid-industrien (78/176, 82/883 og 92/112)

Rådets direktiv 92/112/EØF af 15. december 1992 om fastsættelse af nærmere regler for harmonisering af programmer for nedbringelse af forureningen fra affald fra titandioxidindustrien med henblik på at bringe den til ophør er gennemført ved bekendtgørelse nr. 832 af 15. oktober 1993 om forbud mod tilførsel og udledning af affald fra titandioxidindustrien til offentlige spildevandsanlæg, vandløb, søer eller havet.

De to andre direktiver er ikke gennemført i Danmark, da vi ikke har denne type virksomhed i Danmark.

Forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget griber i et vist omfang ind i det gældende danske godkendelsessystem, og forslaget må forventes at skulle medføre følgende ændringer:

- Udvidelse af listen over IPPC- virksomheder.
- Flytning af en række affaldsbehandlende virksomheder og kraftvarmeproducerende anlæg mellem 20-50MW fra det forenklede godkendelsessystem til bilag 1 på godkendelsesbekendtgørelsen.
- Ændring af reglerne om revision af godkendelser til bestående virksomheder.
- Væsentlig indskrænkning eller om nødvendigt ophævelse af de gældende regler om retsbeskyttelse.
- Udbygning af godkendelsesvilkår med krav om tilbageføring af virksomhedens areal til den oprindelige tilstand ved ophør af drift.
- Skærpede emissionskrav for store fyringsanlæg
- En lang række lovtekniske ændringer i øvrigt.

Forslaget griber i et vist omfang ind i de danske regler om grønne regnskaber, idet forslaget om årlig afrapportering fra virksomhederne ligger meget tæt op af de danske grønne regnskaber. Forslaget har muligvis også sammenhæng med den gældende jordforureningslov.

Forslaget må antages at medføre, at følgende love og bekendtgørelser skal ændres:

- Lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006 af bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse.
- Lov nr. 1572 af 20. december 2006 om miljøgodkendelse mv. af husdyrbrug.
- Bekendtgørelse nr. 1640 af 13. december 2006 om godkendelse af listevirksomhed.
- Bekendtgørelse nr. 1515 af 14. december 2006 om visse virksomheders pligt til at udarbejde grønne regnskaber
- Bekendtgørelse nr. 162 af 11. marts 2003 om anlæg, der forbrænder affald
- Bekendtgørelse nr. 808 af 25. september 2003 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg
- Bekendtgørelse nr. 350 af 29. maj 2002 om begrænsning af emissionen af flygtige organiske forbindelser fra anvendelse af organiske opløsningsmidler i visse aktiviteter og anlæg
- Bekendtgørelse nr. 621 af 23. juni 2005 om begrænsning af emission af nitrogenoxider, uforbrændte carbonhydrider og carbonmonooxid mv. fra motorer og turbiner.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

Kommissionen har ikke angivet de samlede økonomiske konsekvenser af forslaget. Kommissionen har koncentreret sig om en cost –benefit analyse på effekten af at stramme grænseværdierne for luftforurening fra store fyringsanlæg samt om at opgøre de administrative byrder og lettelser for erhvervslivet og medlemsstaterne. Andre økonomiske konsekvenser er forsøgt beskrevet i Impact Assessment, men ikke i deres helhed. For alle typer af anlæg, som medtages som nye anlægstyper under direktivet argumenter kommissionen med, at gevinsterne er større end omkostningerne. Man har dog kun for energianlæg fra 20MW-50MW forsøgt at beregne nettogevinsterne under forskellige forudsætninger.

Kommissionen angiver, at de samlede administrative lettelser til 105-255 mio. € pr. år som følge af direktivforslaget samt en handlingsplan, som skal lette medlemslandenes administrative byrder. Det vil dog variere fra medlemsland til medlemsland. Det skal bemærkes, at selve direktivforslaget isoleret set vil øge de administrative byrder for medlemslandene.

Kommissionen beregner, at der samlet vil kunne opnås en reduktion i de administrative byrder for virksomheder og myndigheder på i alt 32 mio. € pr. år i EU ved at gennemføre forslaget om at anvende kombinerede miljøtilladelser og strømlining af rapportering.

Forslaget om at udvide antallet af virksomheder omfattet af direktivet øger de administrative omkostninger for både virksomheder og myndigheder med knapt 20 mio. € pr. år, i alt 37 mio. € pr. år.

Forslagets dele om øget indsats for implementering af IPPC-direktivet samt øget tilsyn mv. beregnes til i alt 40 mio. € pr. år i EU, heraf ventes de 14 mio. € at belaste erhvervene.

Forslaget er koblet med en handlingsplan, der skal støtte medlemslandene i at reducere de administrative byrder på miljøområdet. Kommissionen vurderer, at der på EU-niveau kan spares 25 % eller 150-300 mio. € årligt i unødvendige administrative byrder. Endelig anfører Kommissionen, at en generel reduktion af erhvervenes administrative byrder på 25 % vil omsættes i en øget vækstrate i EU-landene.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes kun at have begrænsede statsfinansielle konsekvenser. Det er dog ud fra en forventning om, at det danske differentierede tilsyn kan opretholdes, og at kravet om mere fleksibel revurdering af virksomheder ikke vil ændre den samlede mængde revurderinger af miljøgodkendelser over tid.

Staten

Staten vil få en engangsudgift til at ændre love og bekendtgørelser, som vurderes til 1 årsværk. Direktivforslagets omdrejningspunkt er at gøre BREF-dokumenterne mere bindende i forbindelse med godkendelsesarbejdet. Indsatsen for at udarbejde og formidle BREF-dokumenterne har været meget nedprioriteret i Danmark i de seneste år. Der er behov for at styrke den centrale indsats for udarbejdelse og formidling af BREF-dokumenterne med 5 årsværk pr. år.

Kommunerne

Forslaget om at *udvide antallet af virksomheder omfattet* af direktivet vurderes til at berøre maksimalt ca. 500 bestående virksomheder i DK. De pågældende virksomheder har alle i forvejen en godkendelse. Derfor vil de øgede administrative byrder, der primært indbefatter forudgående offentlighed i forbindelse med revurdering eller en ny godkendelse, påhvile de kommunale myndigheder. Det vurderes samlet til 3-4 mio. kr. i overgangsperioden på 4-5 år, indtil alle de pågældende anlæg har fået en godkendelse efter IPPC-direktivet. Såfremt standardvilkår for de omfattede virksomheder kan videreføres evt. i modificeret form, vil det betyde, at ekstraudgifterne for godkendelsesmyndighederne vil kunne reduceres.

Erhvervsadministrative konsekvenser

Forslaget lægger op til øgede erhvervsadministrative omkostninger i form af øget rapportering, som dog i Danmark vurderes at kunne indeholdes i de eksisterende grønne regnskaber for de virksomheder, som er omfattet heraf. Men der vil være øgede udgifter for virksomheder, der i dag ikke er omfattet af denne regnskabspligt. Det drejer sig skønsmæssigt om ca. 1000 virksomheder (især husdyrbrug og energianlæg 20-50MW). Kommission har angivet de administrative omkostninger til 8 timer svarende ca. 3.900 kr. pr. rapport. Skønnet udgift ca. 4 mio. kr. pr. år.

Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Kommissionen har udarbejdet en vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser af dele af forslaget. Især forslaget om at skærpe grænseværdierne for store fyringsanlæg vil netto medføre en positiv cost-benefit (7-128 mia.€ pr. år i EU).

Cost-benefitrapporten for store fyringsanlæg angiver, at Danmark har NO_x-reduktionsomkostninger på ca. 650 mio.kr. årligt i forhold til direktivets krav. Der er ingen reduktionsomkostninger til SO₂ og partikler, da Danmark allerede overholder de foreslåede krav.

For at vurdere om Kommissionens rapport er dækkende for danske forhold, har COWI for Miljøstyrelsen vurderet de samfundsøkonomiske fordele og omkostninger ved strammere NO_x-krav for store fyringsanlæg (>50 MW indfyret brændsel) med udgangspunkt i data for de enkelte el- og varmeanlæg. Størrelsen af omkostninger og benefits er dog forbundet med stor usikkerhed på det foreliggende datagrundlag.

COWI vurderer, at forslaget med stor usikkerhed vil bidrage til en selvstændig NO_x-reduktion på omkring 1.700 tons NO_x årligt fra 2016. Reduktionsomkostningerne er vurderet til ca. 40 mio. kr. årligt. Den gennemsnitlige enhedsreduktionsomkostning knyttet hertil er beregnet til omkring 23 kr. pr. kg. NO_x ved benyttelse af såkaldte DeNO_x-anlæg.

Følsomhedsanalyser viser, at reduktionsomkostningerne varierer mellem 30-50 mio.kr. årligt og benefit mellem ca. 30-110 mio. kr. årligt. Benefit er værdisat ud fra EU's CAFE-studie med en enhedsværdi på ca. 33 kr. pr. kg NO_x baseret på værdien af tabt leveår. Der vil være en nettobenefit ved at gennemføre de skærpede grænseværdier for NO_x for store fyringsanlæg i Danmark.

Samlet set er konklusionen, at Kommissionens vurdering af årlige NO_x-reduktionsomkostninger på 650 mio.kr. for Danmark synes betydeligt overvurderet. Den udførte analyse - på det foreliggende grundlag - peger på, at de reelle omkostninger snarere er 5-10 pct. heraf, nemlig i størrelsesordenen 30-50 mio.kr årligt. Heri indgår ikke virkningen af en evt. NO_x afgift. Der vil samlet set være en nettogevinst for Danmark ved at gennemføre de skærpede grænseværdier for store fyringsanlæg, da især reducerede emissioner i vores nabolande af SO₂, partikler og NO_x vil give en gevinst for Danmark.

Virksomhederne

De økonomiske omkostninger til at udarbejde en baseline rapport for jord og grundvandstilstand for visse virksomheder er ikke opgjort af Kommissionen. Dette kan dog være en betydelig engangsudgift for virksomheden. Det er vanskeligt at opgøre, hvad udgifterne vil være for danske virksomheder, da det ikke er defineret, hvad tilstandsrapporten skal indeholde og da definitionen af hvilke virksomheder, der er omfattet, er uklar. Det tilsvarende gælder for analyseudgifter til den periodiske jord og grundvandsmonitoring mindst hver 7. år, som Kommissionen foreslår.

Omkostninger til reduktion af NO_x-udledning er som ovenfor nævnt overvurderet i Kommissionens cost-benefit rapport. COWI vurderer, at de reelle omkostninger for store fyringsanlæg er i størrelsesorden 30-50 mio.kr. årligt.

Borgerne

De økonomiske konsekvenser for borgerne vil ikke være mærkbare.

Beskyttelsesniveau:

Det forventes, at Kommissionens forslag – specielt de øgede krav til reduktion af emissionerne til luft fra forbrændingsanlæg – vil have positive virkninger på miljøet i Danmark. En væsentlig del af denne effekt vil komme via reducerede emissioner i vore nabolande.

6. Høring

Rammenotatet har været udsendt i skriftlig høring i EU-Specialudvalget for miljø med frist til den 6. marts 2008. Der er indkommet følgende bemærkninger:

Dansk Industri, OFR og Bryggeriforeningen understreger, at bindende BAT-noter ikke må medføre, at myndighederne pålægger virksomhederne at anvende en bestemt teknologi. Der bør fortsat være metodefrihed.

Dansk Industri og Bryggeriforeningen understreger, at det er afgørende for virksomhederne, at virksomhederne kan foretage investeringer og afskrivninger i tillid til en langsigtet tidshorisont. Hvis virksomhederne risikerer nye eller skærpede krav med kort varsel eller hyppige ændringer, vil det i sig selv medføre en tilbageholdenhed med at foretage større og langsigtede investering.

DAKOFA og Landbrugsrådet ønsker præciseret i indstillingen, at BREF-dokumenterne får en sådan udformning, at de bliver operationelle for virksomhederne og godkendelsesmyndighederne. Endvidere ønsker Landbrugsrådet, at det tydeliggøres, at BREF'erne udarbejdes i et samarbejde mellem industri og myndigheder.

Affald danmark udtrykker bekymring over selve den juridiske procedure for vedtagelse af BREF-dokumenterne og anmoder om, at Regeringen lægger vægt på, at bindende bestemmelser bør være genstand for en demokratisk kontrolmekanisme.

Landbrugsraadet udtrykker forbehold overfor at medtage kvægbrug som aktivitet under direktivet. Endvidere mener Landbrugsraadet, at Regeringen bør fokusere på de administrative byrder, der er forbundet med, at virksomhederne hvert år skal rapportere, om de lever op til BAT.

Energistyrelsen er uforstående overfor, at alle forgasningsanlæg foreslås medtaget i IPPC-direktivet og mener, at dette vil blokere for udvikling og udbygning af små-skala forgasningsanlæg. Energistyrelsen kan med henvisning til Dansk Energis høringssvar ikke afvise, at der kan være et problem for halmfyrede anlæg med at leve op til de foreslåede NOx grænseværdier i 2016.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen er enig i, at det er vanskeligt at identificere administrative forenklinger i direktivforslaget i forhold til Danmark og støtter, at Miljøministeriet i forhandlingerne har stor fokus på at lette de administrative byrder for erhvervslivet.

Forslaget blev udsendt i almindelig høring til 108 interessenter den 9. januar 2008. Ved høringsfristens udløb den 6. februar 2008 er der modtaget høringssvar fra 14 høringsparter: EnviNa Danmark (EN), Landbrugsraadet (LR), Dansk Landbrug (DL), Affald Danmark (AD), Force Teknologi (FT), Bryggeriforeningen (BF), Dansk Energi (DE), Plastindustrien (PI), Dakofa (DA), Det Økologiske Råd (DØR), Oliebranchens Fællesrepræsentation (OFR), Dansk Fjernvarme (DFV), Dansk Industri (DI), Kommunernes Landsforening (KL).

Kommentarerne kan inddeles som følger:

Generelle bemærkninger fra høringsparterne.
DØR støtter forslaget.

PI støtter som udgangspunkt intentionerne om at forenkle eksisterende regler og sikre en bedre implementering af BAT og håndhævelse af reglerne i alle medlemslande. PI mener dog, at forslaget vil betyde stramninger i forhold til det danske godkendelsessystem og dermed betyde ekstra administrative og økonomiske byrder for virksomhederne. PI opfordrer derfor den danske regering

til at arbejde videre med forslaget ud fra den forudsætning, at det veletablerede danske godkendelsessystem kan fastholdes.

DI støtter Kommissionens ønske om at styrke implementeringen af IPPC-reglerne i andre medlemslande ud fra det synspunkt, at det er helt uacceptabelt, at 50 % af de europæiske IPPC-virksomheder endnu ikke er godkendt, mens Danmark ligger helt i front med flest miljøgodkendte virksomheder. DI konstaterer, at forslaget bringer EU på omgangshøjde med Danmark, men understreger samtidig, at Dansk Industris tilslutning til forslaget er betinget af, at reglerne rent faktisk gennemføres og håndhæves i de øvrige EU-lande. DI kan således ikke støtte, at der stilles endnu skrappe krav, som risikerer kun at blive fuldt gennemført i lande som Danmark, der i forvejen er længst fremme med gennemførelsen. DI mener i øvrigt ikke, at der med styrkelsen af IPPC-direktivet er brug for de 6 sektordirektiver, som derfor foreslås ophævet med henblik på en yderligere forenkling af reglerne. DI tilslutter endvidere intentionen om at forenkle de eksisterende regler, men mener ikke, at forslaget i sig selv medfører administrative lettelser for virksomhederne, snarere tværtimod.

DE støtter Kommissionen i, at bedre styring af emissionerne fra europæiske IPPC-anlæg kan bidrage til, at målet om bedre luftkvalitet i Europa lettere nås. Dansk Energi er imidlertid ikke enig i hovedfilosofien i forslaget om at gøre BREF-dokumenterne mere bindende.

EN støtter forslaget, men med det forbehold, at en lang række problemer omkring udarbejdelsen af næste generation af BREF'er skal løses.

LR og DL støtter intentionerne i forslaget om at forenkle og afbureaukratisere reglerne, men mener at der ikke bør pålægges europæiske virksomheder så store krav, at det skader konkurrenceevnen i forhold til resten af verden. Trods de gode intentioner mener LR og DL, at forslaget burde lægge op til højere grad af forenkling end tilfældet er.

AD og OFR støtter Kommissionens intentioner om at sikre en mere ensartet implementering af de gældende direktiver, men sætter bl.a. spørgsmålstejn ved, om reduktionen af retsakter i sig selv bidrager til en bedre lovgivning. AD frygter snarere, at en så omfattende retsakt vil hæmme den teknologiske udvikling, fordi senere ændringer af direktivet er meget tidskrævende.

BF afviser forslaget med den begrundelse, at en sammenskrivning af 7 direktiver til ét ikke ses som en fordel i sig selv, ligesom der heller ikke ses nogen forenklinger eller lettelser for erhvervslivet i forslaget.

Ad A. Kravet om anvendelse af bedste tilgængelige teknik (BAT) styrkes.

DI støtter forslaget om at styrke BAT-princippet under forudsætning af, at BREF-dokumenterne får en bedre kvalitet, og at den individuelle vurdering af godkendelsesvilkårene for den enkelte virksomhed ikke svækkes.

LR, DL og BF afviser forslaget om at styrke BREF-dokumenternes status, dels fordi virkeligheden er mere kompleks end hvad der kan sammenfattes i BREF-dokumentet – flere af BREF-erne er i dag meget omfangsrige og derfor meget uoverskuelige -, dels fordi BREF-dokumenterne som mere bindende dokumenter modvirker den teknologiske udvikling.

KL afviser også forslaget om, at BREF-noterne gøres bindende, og mener, at det bør fastholdes, at myndighederne har mulighed for at tage hensyn til lokale og individuelle forhold, ikke mindst fordi BREF-dokumenterne ikke kan være tilpasset forholdene i alle lande.

LR og DL påpeger endvidere, at der flere steder i forslaget er fjernet gældende tekst om, at der ved fastsættelsen af BAT skal tages hensyn til økonomi og den sandsynlige miljøeffekt.

BF afviser den foreslåede procedure for vedtagelse af BREF-dokumenterne, hvor Kommissionen selv rent administrativt kan vedtage og opdatere dokumenterne.

AD, FT, DA og DE afviser Kommissionens forslag om at tillægge BREF-dokumenterne bindende karakter. Afvisningen begrundes bl.a. med, at BREF-dokumenternes referenceniveauer, dvs. de niveauer, der kan opnås ved anvendelse BAT, vil blive anvendt som emissionsgrænseværdier, hvilket vil medføre risiko for overskridelser af udledningskravene med deraf følgende krav om, at driften skal lukke ned, også i tilfælde hvor problemet kunne løses uden nedlukning.

EN afviser umiddelbart at gøre BREF-dokumenterne bindende, medmindre en lang række forhold tydeliggøres, herunder, at det præciseres i direktivforslaget, at BREF-dokumenterne skal forsynes med standardiserede målemetoder.

Ad B. Skærpede minimumskrav til store fyringsanlæg.

DFV støtter forslaget om skærpede krav for anlæg over 50 MW, da de gælder alle anlæg i EU.

DE og DFV afviser forslaget om, at de gældende regler om, at anlæg, der kan benytte en fælles skorsten, regnes som et enkelt anlæg, udvides til også at omfatte eksisterende anlæg. Desuden afvises forslaget om, at små fyringsanlæg med fælles skorstensføring fremover skal matche samme emissionskrav som de store og højeffektive forbrændingskedler.

DE ønsker endvidere lempelser i grænseværdierne for NO_x for halmfyrede kedler og hjælpedampkedler, da disse ikke umiddelbart kan opgraderes med de-NO_x-anlæg.

Ad C. Skærpede minimumskrav til affaldsforbrændingsanlæg.

DA støtter muligheden for at lempe målekravene under visse betingelser. Endvidere anføres, at betydningen af ændrede værdier til beregning af grænseværdier for medforbrændingsanlægs samlede emission bør vurderes i forhold til intentionerne om øget medforbrænding af affald på kulfyrede kraftværker.

Ad D. Listen over IPPC-virksomheder udvides.

DØR støtter forslaget om at udvide listen, men ønsker herudover, at kvægbrug og minkfarme af en vis størrelse skal omfattes af direktivet. Det skyldes, at visse kvægbrug og minkfarme udleder mere ammoniak end de svine- og fjerkræbrug, som er omfattet af direktivet.

AD og DA støtter udvidelsen af listen med flere affaldsbehandlende anlæg.

DFV støtter udvidelsen af listen med energianlæg mellem 20-50 MW under forudsætning af, at disse anlæg får lempeligere miljøkrav end BAT, da disse anlæg ikke vil kunne leve op til samme krav som anlæg større end 50 MW. Anlæggene anvendes normalt kun som reserve- og

spidslastanlæg og har derfor begrænset drift, men de er væsentlige i forhold til det samlede billede af miljøeffektiv varmeproduktion i Danmark.

BF, DL og LR afviser forslaget om at inddrage energianlæg mellem 20-50 MW, fordi forslaget inddrager visse bryggerier og malterier, som i dag er omfattet af det forenklede godkendelsessystem og gartnerier med decentrale kraftvarmeværker under IPPC-reglerne.

DL afviser endvidere forslaget om at reducere grænsen for, hvornår fjerkræproduktion er omfattet.

KL gør opmærksom på, at udvidelsen af listen vil have afgørende betydning for den måde godkendelsesordningerne er organiseret på i Danmark. Udvidelsen vil også få økonomiske konsekvenser for kommunerne, såfremt der fremover skal foretages flere individuelle godkendelser i stedet for at anvende standardvilkår for udvalgte brancher.

Ad E. Ændring af reglerne om den løbende revurdering af IPPC-virksomheder.

DL, LR, BF, DE, OFR og AD afviser forslaget om, at godkendelsesbetingelserne skal tages op til fornyet overvejelse inden 4 år efter offentliggørelsen af et nyt eller revideret BREF-dokument, og foreslår i stedet, at forslaget justeres, således at den danske retsbeskyttelse på 8 år bibeholdes.

DI påpeger, at forudsætningen for at udvikle BREF-dokumenterne dynamisk er, at de gælder ved nyanlæg og efter en konkret vurdering for større anlægsændringer eller udvidelser, men ikke for bestående anlæg, som lever op til BAT-niveauet på anlægstidspunktet.

KL peger på, at kravet om hyppigere revurderinger, flere tilsyn samt udarbejdelse af planer og programmer for tilsynene vil medføre en betragtelig større opgavebyrde for kommunerne, hvilket må kompenseres kommunerne økonomisk.

Ad F. Krav til kortlægning af jordforurening

BF, PI, DI, OFR, LR og DL afviser både forslaget om udarbejdelse af en tilstandsrapport (baseline rapport) for jord og grundvand for nye og eksisterende virksomheder, som håndterer farlige stoffer, samt de periodiske målinger. DI anfører bl.a., at forslaget næppe har hjemmel i EU-traktaten, at det vil være uden miljøeffekt, og at det vil flytte virksomhedernes ressourcer fra miljøbeskyttelse til formålsløse jordforureningsundersøgelser. Endvidere anføres, at alle relevante industrigrunde i Danmark allerede er jordforureningskortlagt på vidensniveau 1 og 2.

DI foreslår, at reglerne fjernes fra forslaget, eller at der som minimum åbnes mulighed for at fravige dem ved at etablere tilsvarende beskyttelse i nationale regler. DL foreslår, at det specielt for den primære landbrugssektor præciseres, at dyrkningsfladen ikke er omfattet af reglerne om baseline rapport og periodiske målinger.

Ad G. Virksomhedernes egenkontrol og afrapportering til myndighederne.

PI er betænkelige ved forslaget om, at virksomhederne årligt skal rapportere om overholdelse af samtlige godkendelsesvilkår, herunder BAT, idet forslaget opfattes som en stramning og ekstra

byrde for virksomhederne. Desuden vil det kunne modarbejde det danske arbejde med at forenkle bl.a. de grønne regnskaber.

AD, DL og LR afviser kravet om, at virksomheden årligt skal rapportere, om de lever op til BAT. AD fremhæver især affaldsforbrændingsanlæg, idet netop disse anlæg på trods af positive bidrag til integrerede affaldshåndteringssystemer mødes af stor modstand i mange medlemsstater.

Ad H. Krav til tilsynsmyndighedernes tilsyn

BF afviser forslaget om, at tilsynsrapporter skal offentliggøres, da rapporterne kan indeholde konkurrencefølsomme oplysninger.

PE afviser forslaget om, at der skal gennemføres et fysisk tilsyn på virksomhederne hver 12. måned med henvisning til, at det strider mod det differentierede tilsyn.

Ad I. Mulighederne for at anvende generelle regler som supplement til godkendelsen.

DI støtter forslaget om at fremme brugen af generelle regler/ standardvilkår som supplement til godkendelsen og ser det som en klar mulighed for at forenkle de danske godkendelser yderligere.

Ad J. Innovative teknologier fremmes

Ingen bemærkninger hertil.

Ad K. Adskillelse mellem dyrket areal og IPPC-husdyrbrug

LR og DL støtter forslaget om, at medlemsstaterne kan vælge at lade det dyrkede areal, hvor der udspredes husdyrgødning, der er produceret på et IPPC-husdyrbrug, være reguleret af generelle regler.

Ad L. Komité-procedure

KL og DI finder det bekymrende, at direktivforslaget giver kommissionen en lang række bemyndigelser til at udfylde væsentlige punkter i direktivet gennem kommitologiproceduren. KL og DI finder en række af disse beføjelser unødvendige og finder ikke, at proceduren sikrer, at væsentlige interessenter får mulighed for at bidrage til, at reglerne kan fungere i praksis.

AD afviser forslaget om, at kriterier for fravigelse af BAT fastlægges gennem kommitologi.

Sagen blev forelagt for miljøspecialudvalget den 23. september 2008 hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Energi & Olieforum (tidl. Oliebranchens Fællesråd) bemærkede til "Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser", at Kommissionen var lidt optimistiske i dens beregninger samt under de "Samfundsøkonomiske konsekvenser", at der ville være store udgifter i forbindelse med løbende monitorering.

Dansk Energi bemærkede til "Regeringens foreløbige generelle holdning", at i forbindelse med artikel 16.3 er det vigtigt både at have en top og bund i forhold til intervaller for emissionsniveauer i BREF-dokumenter.

Danmark skal lægge op til fleksibilitet i relation til den årlige driftstid for fyringsanlæg.

Danmark skal arbejde for, at virksomhederne er beskyttet mod nye udgiftskrævende krav de første 8 år.

Det Økologiske Råd bemærkede til "Regeringens foreløbige generelle holdning", at pelsdyrfarme burde inddrages under direktivet.

Dansk Landbrug bemærkede til "Regeringens foreløbige generelle holdning", at de ikke ønskede at husdyrbrug blev inddraget.

KL deltog ikke i mødet i specialudvalget men fremsendte følgende skriftlige kommentarer:

KL afviser forslaget om, at BREF-noterne gøres bindende, da tilsynsmyndigheden bør have mulighed for at tage hensyn til lokale og individuelle forhold. BREF-noterne kan ikke være tilpasset forholdene i samtlige lande. Dette problem kunne delvist imødekommes ved at trække på lokale myndigheders kompetencer, under udarbejdelsen af BREF-noterne.

KL gør opmærksom på, at udvidelsen af listen vil have afgørende betydning for den måde godkendelsesordningerne er organiseret på i Danmark. Udvidelsen vil også få økonomiske konsekvenser for kommunerne, såfremt der fremover skal foretages flere individuelle godkendelser i stedet for at anvende standardvilkår for udvalgte brancher. KL forventer, at der vil blive taget højde for kommunernes ekstraudgifter i de almindelige økonomiske forhandlinger.

KL peger på, at kravet om hyppigere revurderinger, flere tilsyn samt udarbejdelse af planer og programmer for tilsynene vil medføre en betragtelig større opgavebyrde for kommunerne, hvilket må kompenseres økonomisk. KL forventer, at der vil blive taget højde for kommunernes ekstraudgifter i de almindelige økonomiske forhandlinger. KL er enig i regeringens ønske om tilsynet i Danmark fortsat kan gennemføres som et differentieret tilsyn.

KL er enig i regeringens bekymringer i forhold til anvendelsen af komitéprocedurer. KL finder det bekymrende, at forslaget om at anvende komitologi til at fastsætte en lang række kriterier, giver kommissionen omfattende bemyndigelse til at udfylde væsentlige punkter i direktivet. Denne procedure vil placere politikere og lokale myndigheder på sidelinjen, og giver anledning til bekymring i forhold til eventuelle beslutningers gennemsigtighed.

7. Forhandlingssituationen

Der er afholdt tre arbejdsgruppemøder i Rådet om forslaget. Formandskabet har valgt at gennemgå forslaget tematisk og har derfor opdelt forslaget i 7 emneområder, hvor de tilhørende artikler gennemgås.

Foreløbig har arbejdsgruppen diskuteret to emneområder (BAT og styrkelse af tilsynet). Forhandlingerne er endnu på et indledende stadie, og det er derfor ikke muligt at oplyse, hvordan landene stiller sig til forslagets centrale elementer. Det franske formandskab har sat forslaget på som et muligt punkt på dagsorden til Rådsmødet 20. oktober 2008.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Generelt

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment, især de elementer der sikrer et højere miljø- og sundhedsbeskyttelsesniveau i EU. Regeringen er enig i behovet for en forenkling af de direktiver, der vedrører industrielle udledninger, herunder IPPC-direktivet, og at området bør strammes op, således at der er lige konkurrencevilkår i hele EU. Regeringen har dog vanskeligt ved at finde de administrative forenklinger i direktivforslaget i forhold til Danmark, og Regeringen vil derfor i forhandlingerne have stor fokus på at lette de administrative byrder for erhvervslivet.

Regeringen kan overordnet støtte hovedprincipperne i forslaget:

Regeringen er generelt positiv over for forslaget om at styrke BREF-dokumenternes anvendelse, der bl.a. har til hensigt at tvinge alle medlemslande til at anvende BREF-dokumenterne. Regeringen har noteret sig, at Kommissionen vil iværksætte en handlingsplan for perioden 2008-2010, hvor der vil blive sat ekstra pres på medlemslandene for at leve op til det nuværende IPPC-direktiv.

Regeringen har noteret sig, at visse dele af industrien er så skeptiske over for forslaget om, at BREF-dokumenterne skal gøres bindende, at de overvejer ikke længere at ville bidrage med informationer om BAT til Kommissionens BAT-bureau i Sevilla. Desuden problematiseres proceduren for vedtagelsen af BREF-dokumenterne. Regeringen mener imidlertid, at BREF-erne fortsat er omdrejningspunktet for virkeliggørelsen af IPPC-direktivets intentioner, idet BREF-erne indeholder en helt unik og opdateret information om BAT og dertil associerede referenceniveauer. Oplysningerne udgør udover dokumenternes værdi som informationskilde i EU en meget væsentlig kilde til information for lande udenfor EU. Det er derfor vigtigt at fortsætte dette uvurderlige arbejde med at udarbejde og vedligeholde BREF-dokumenterne.

Regeringen har tillid til Sevilla-processen og forventer, at BREF-dokumenterne vil få en højere kvalitet end de har i dag. Regeringen ser det som en udfordring for Miljøministeriet at bidrage til arbejdet med at udarbejde BREF-dokumenter i Sevilla. Med de statslige miljøcentres spidskompetencer som godkendende myndigheder for de mest forurenende IPPC-virksomheder på industriområdet vil det være helt naturligt, at centrene sammen med Miljøstyrelsen får en fremtrædende rolle som aktører i Sevilla-arbejdet.

Regeringen deler visse dele af industriens bekymring for, at BREF-dokumenterne vil blive anvendt på en sådan måde, at virksomhederne regelmæssigt vil overskride grænseværdierne med deraf følgende krav om nedlukning af anlæggene. Regeringen mener derfor, at en afgørende forudsætning for, at BREF-dokumenterne i praksis kan anvendes som bindende dokumenter er, at 2. generation af BREF-dokumenterne får en sådan udformning, at de bliver operationelle for virksomheder og godkendelsesmyndigheder, og at det afklares, hvilke emissionsgrænseværdier, der skal anvendes, når der er angivet intervaller for emissionsniveauer i et BREF-dokument. Desuden skal det afklares, hvordan en virksomhed, der er omfattet af flere BREF-dokumenter, skal håndteres.

Regeringen kan endvidere støtte de foreslåede skærpede minimumskrav til emissioner fra store fyringsanlæg, da det har betydelige miljø- og sundhedsmæssige fordele at nedsætte luftforureningen for disse anlæg på EU niveau. Det giver medlemsstaterne et redskab til at opnå målene i den tematiske strategi for luftforurening. Regeringen lægger derfor vægt på dette element i forslaget bevares.

Regeringen kan endvidere støtte, at anlæg, der medforbrænder affald, skal leve op til skærpede minimumskrav til luftforurening. Regeringen er også positiv over for muligheden for at lempe målekravene for affaldsforbrændingsanlæg under visse betingelser, da det vil reducere anlæggenes udgifter til målinger, og da det er miljømæssigt ubetænkeligt.

Regeringen kan støtte, at IPPC direktivets anvendelsesområde udvides med visse aktiviteter, idet forslaget vil sikre mere ens konkurrencevilkår for danske virksomheder omfattet af forslaget og desuden fremme udvikling og ibrugtagning af ny teknologi. Alle de nye virksomhedstyper er i forvejen omfattet af det forenkledte godkendelsessystem og flytter dermed til det godkendelsessystem, som IPPC-virksomhederne er omfattet af. Enkelte af de nye virksomhedstyper er i dag omfattet af standardvilkår, men forslaget vil ikke være til hinder for, at eksisterende virksomheder fortsat reguleres med standardvilkår. For så vidt angår husdyrbrug bør der dog anlægges et højere ambitionsniveau, således at store kvægbrug også omfattes af IPPC-reglerne. I Danmark er dette allerede tilfældet som følge af reglerne i husdyrbrugsloven.

Regeringen er opmærksom på, at forslagets definition af fyringsanlæg, herunder beregning af samlet indfyret effekt især i forhold til nød anlæg og opstarts anlæg, skal præciseres under forhandlingerne. Endvidere skal præciseringen sikre større fleksibilitet, således at anvendelsen af hjælpekedler i opstarts- og nødsituationer ikke vil medføre meget store omkostninger uden nævneværdig miljøeffekt. Ligeledes skal det under forhandlingerne præciseres, hvilke typer af forgasningsanlæg, som er omfattet af direktivet.

Regeringen er positiv over for forslaget om at stramme op på proceduren omkring revurdering af eksisterende IPPC-virksomheder, men mener, at forslaget kan være i konflikt med den danske fredningsregel, hvorefter en virksomhed er beskyttet mod nye udgiftskrævende krav de første 8 år efter modtagelsen af en miljøgodkendelse. Det er dog regeringens foreløbige vurdering, at antallet af revurderinger samlet ses ikke vil øges, da BREF-dokumenter typisk revideres hvert 6.-8. år. For at imødekomme industriens behov for rimelige afskrivningstider på allerede foretagne investeringer bør det præciseres i forslaget, hvornår virksomhederne skal opfylde nye krav i forbindelse med udgivelsen af nye eller reviderede BREF-dokumenter.

Regeringen støtter en bedre håndhævelse af miljøgodkendelser udstedt under IPPC-direktivet, og derfor er en rapportering om anlæggets emissioner og oplysninger om overholdelse af vilkår vigtig, men Regeringen ser samtidig en udfordring i at få forslaget indarbejdet i de eksisterende forhandlinger om den næste generation af grønne regnskaber, som pågår for tiden. Regeringen lægger vægt på, at denne rapporteringen udføres effektivt og samordnes med eksisterende forpligtigelser f.eks. PRTR-forordningen. Endvidere bør rapporteringsforpligtigelsen samordnes med den kommende revision af EMAS forordningen.

Regeringen er positiv overfor stramningen i reglerne om tilsyn med virksomhederne i EU i forventning om, at tilsynet i Danmark fortsat kan gennemføres som et differentieret tilsyn. Regeringen lægger særlig vægt på, at det differentierede tilsyn kan opretholdes.

Regeringen ser forslaget som et incitament til at supplere godkendelsen med standardvilkår for IPPC-virksomhederne. Forslaget ligger helt i tråd med det arbejde, som i øjeblikket pågår med at udarbejde standardvilkår for ikke-IPPC-virksomheder, og regeringen ser forslaget som en mulighed for at overføre de gode erfaringer med standardvilkår til IPPC-virksomhederne. Regeringen kan derfor støtte forslaget.

Generelt er regeringen enig i, at det er væsentligt at fremme udviklingen af ny teknologi og kan derfor støtte Kommissionens forslag hertil. Hele BAT-tankegangen er baseret på en dynamisk forbedring af miljøpræstationen. Det er derfor centralt, at der udvikles teknologi, der kan muliggøre en dynamisk stramning af BAT. Det er derfor fornuftigt at forpligte medlemslandene til en indsats for at fremme innovative teknologier. Dette gør Danmark allerede i form af regeringens indsats for miljøeffektiv teknologi.

Regeringen stiller sig dog kritisk over for visse dele af forslaget:

Regeringen af den opfattelse, at kravet om en tilstandsrapport for jord og grundvand går langt videre end nødvendigt, når man sammenligner med de gældende danske jordforureningsregler. Med jordforureningslovens regler om kortlægning er der taget hånd om at få konstateret, på hvilke arealer, der er jordforurening, som truer miljø eller sundhed. Kortlægningen forventes at være slut ca. med udgangen af 2016. Regeringen ser ikke et behov for her i slutningen af det store kortlægningsarbejde at introducere et krav om, at alle de omhandlede virksomheder, der håndterer farlige stoffer, ved nyetablering eller revision af en gældende miljøgodkendelse skal foretage en ”ny kortlægning” af jordforureningsforholdene. Oven i købet går den forlangte tilstandsrapport langt videre end blot at få konstateret, om der er en forurening. P.t. er ca. 20.000 arealer kortlagt som muligt forurenede (V1), og ca. 20.000 arealer er kortlagt som forurenede (V2). Denne kortlægning er ikke en egentlig beskrivelse af arealernes tilstand, som forudsat i direktivet. Afhængigt af, hvilke krav tilstandsrapporten vil skulle opfylde, kan det blive særdeles dyrt at få lavet en tilstandsrapport.

Regeringen mener, at indsatsen for at forebygge jord- og grundvandsforurening, skal koncentreres om at forebygge jordforurening, og at dette sker gennem vilkårene til miljøgodkendelserne og håndhævelsen af disse. Den strategi har haft stor effekt i Danmark..

Regeringen er endvidere skeptisk over for en obligatorisk forpligtigelse til periodisk monitorering af jord og grundvand på de omfattede anlæg. Den miljømæssige effekt vurderes at være ringe, men omkostningsfuld for virksomhederne. Regeringen mener, at indsatsen skal koncentreres på forebyggende tiltag vedrørende jord- og grundvandsforurening.

Regeringen finder den foreslåede omfattende anvendelse af komitéprocedurer problematisk. Det vurderes, at en række af de elementer, der foreslås underlagt komitéprocedure: 1) undtagelser for brug af BAT ved miljøgodkendelser, 2) indhold af tilstandsrapport for jord og grundvand, 3) tilrettelæggelse af tilsyn, 4) medlemslandenes rapportering, er centrale elementer, der vedrører selve direktivets anvendelsesområde og omkostninger i forbindelse med implementering. Det er derfor vigtigt at sikre, at sådanne centrale elementer fastsættes under iagttagelse af den fælles beslutningsprocedure.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Der er den 25. marts 2008 fremsendt grundnotat om sagen til FMPU og FEU.

PUNKT 2

Rådskonklusioner til Kommissionens handlingsplan for bæredygtigt forbrug, bæredygtig produktion og bæredygtig industripolitik

KOM(2008) 397 endelig, KOM(2008) 397/3, KOM(2008), 401 final KOM (2008) 400 samt KOM (2008) 402

Politisk drøftelse og vedtagelse af rådskonklusioner

Nyt notat

Resumé

Kommissionens handlingsplan for bæredygtigt forbrug, bæredygtig produktion og bæredygtig industripolitik har til formål at samtænke Lissabonstrategiens målsætninger om vækst og beskæftigelse med EU's overordnede mål om at sikre en bæredygtig udvikling. Kommissionen har fremsendt en meddelelse om handlingsplanen samt forslag til ændring af Direktivet om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energiforbrugende produkter, forslag til ændring af Miljømærkningsforordningen, forslag til ændring af EMAS¹-forordningen og meddelelse om Miljøvenlige Offentlige Indkøb.

I meddelelsen om handlingsplanen peger Kommissionen på tre indsatsområder: Et sæt dynamiske politiske rammer for klogere forbrug og bedre varer, en mere effektiv og miljøvenlig produktion samt markeder for bæredygtige produkter på verdensplan. Meddelelsen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsadministrative konsekvenser for Danmark.

Kommissionens forslag til ændring af Direktivet om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energiforbrugende produkter (Eco-designdirektivet) har til formål at reducere energiforbruget og nedbringe anden miljøbelastning fra i energiforbrugende produkter og nedbringe anden miljøbelastning fra disse produkter. Forslaget indebærer en udvidelse af direktivet, således at det fremover kommer til at omfatte energirelaterede produkter, i stedet for som nu hvor det alene omfatter energiforbrugende produkter. I handlingsplanen lægges desuden vægt på etablering af en dynamisk stramning af mindstekravene og brug af benchmark af de bedste produkter som sigtelinie for fremtidig reguleringen.

Med forslag til ændring af Miljømærkningsforordningen vil Kommissionen forenkle kriterieudvikling og ansøgningsprocedure samt sikre øget brug af EU's miljømærke, Blomsten.

Med forslag til ændring af EMAS-forordningen vil Kommissionen styrke ordningen ved at gøre den mere effektiv og attraktiv, således at flere organisationer og virksomheder tilslutter sig, og miljøpræstationerne dermed forbedres.

Kommissionen vil med meddelelse om Miljøvenlige Offentlige Indkøb, at medlemslandene skal fremme indsatsen for offentlige miljøvenlige indkøb. Det skal ske ved at styre efter et fælles europæisk mål om, at 50 % af indkøbet i den offentlige sektor skal indeholde miljøkriterier senest i 2010. Målet omfatter i første etape ti produktområder.

Foruden omtale af de medfølgende retsakter vil der efterfølgende blive fremsat forslag om 1)

¹ EMAS står for "Eco-Management and Audit Scheme" og er EU's miljøledelses og miljørevisionsordning.

udvidelse af energimærket til at omfatte flere produkter og udvidelse til andre relevante miljøaspekter. 2) Etablere minimumskrav til offentlige indkøb baseret på parametrene under det udvidede energimærke, 3) Analyse af mulighederne for at indføre fiskale instrumenter på EU niveau. 4) Etablering af et verifikationssystem for miljøteknologi, 5) Analyse af reguleringsbarriere og markedsfejl, der hindre udbredelse af miljøteknologi og grønne produkter.

Pakken af meddelelser samt direktiv- og forordningsforslag forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering forud for Konkurrenceevnerådsmødet den 25.-26. september og Miljørådet den 20.-21. oktober 2008, hvor den samlede pakke skal drøftes med henblik på vedtagelse af overordnede rådskonklusioner.

1. Baggrund og indhold

På konkurrenceevnerådsmødet den 25.-26. september 2008 og Miljørådet den 20.-21. oktober 2008 skal Kommissionens fremlagte handlingsplan om bæredygtigt forbrug, bæredygtig produktion og bæredygtig industripolitik drøftes med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner. Folketingets Europaudvalg forelægges derfor sagen til orientering. Der er tale om en sammenfatning af til de grundnotater om pakken, der tidligere er oversendt til Folketingets Europaudvalg. Kursiveret tekst markerer ændringer ift. grundnotatet om meddelelsen om handlingsplanen.

Kommissionen fremsendte den 16. juli 2008 meddelelse om handlingsplan om bæredygtigt forbrug, bæredygtig produktion og bæredygtig industripolitik. Sammen med Kommissionens meddelelse om handlingsplanen følger:

- Forslag til ændring af Direktivet om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energiforbrugende produkter (Eco-designdirektivet).
- Forslag til ændring af Miljømærkningsforordningen.
- Forslag til ændring af EMAS-forordningen.
- Meddelelse om Miljøvenlige Offentlige Indkøb.

Senere vil ifølge Kommissionen følge:

- Forslag til ændring af Energimærkningsdirektivet.
- Forslag til EU retsakt om en verifikationsordning for miljøeffektiv teknologi.
- Herudover følger initiativer rettet mod at fremme ressourceeffektivitet, fremme eco-innovation, udvikling af initiativer for at fremme miljøvirksomheder, sektortilgange, fremme best practise, fremme international handel med miljøvenlige varer og services.

Handlingsplanens tre indsatsområder præsenteres nedenfor herunder også de fire dokumenter, der er fremsendt sammen med handlingsplanen:

1) Et sæt dynamiske politiske rammer for klogere forbrug og bedre varer

En række EU-politikker har til formål at forbedre produkters energieffektivitet og miljøvenlighed. Det er imidlertid Kommissionens opfattelse, at de forskellige frivillige og lovgivningsmæssige instrumenter ikke i tilstrækkelig grad er forbundne, hvorfor de potentielle synergier og det indre markeds fulde potentiale ikke bliver udnyttet. Kommissionen vil med en række tiltag integrere de forskelle politikker i en mere dynamisk ramme, hvor de forskellige virkemidler spiller sammen for at skabe et vedvarende incitament for klogere forbrug og bedre varer. Tiltagene beskrives i det efterfølgende:

Dynamiske produktkrav

Kommissionen fremsender sammen med meddelelsen forslag om at udvide rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energiforbrugende produkter (Eco-designdirektivet) til at omfatte energirelaterede produkter. Energirelaterede produkter bliver defineret som produkter, der i forbrugsfasen har en betydning for energiforbruget. Udover de energiforbrugende produkter er det ikke-energiforbrugende produkter som f.eks. vinduer og isoleringsmateriale. I dag omfatter direktivet alene produkter, som er energiforbrugende i brugsfasen. Bortset fra denne ændring og en udskydelse af en revision af direktivet fra 2010 til 2012, hvor det bl.a. skal vurderes om direktivet også skal omfatte ikke-energirelaterede produkter, opretholdes de gældende bestemmelser i Eco-designdirektivet. Transportmidler er fortsat undtaget. Direktivet sætter ikke i sig selv bindende krav for specifikke produkter. Det fastsætter regler for, hvordan sådanne krav skal fastlægges i form af gennemførelsesforanstaltninger. Direktivet giver således Kommissionen mulighed for i en såkaldt komité-procedure at fastlægge krav for specifikke produkter og deres miljøpåvirkning på baggrund af en konsekvensvurdering og høring af interessenter.

Produktmærkning

Handlingsplanen behandler to former for mærkning: Et obligatorisk mærke, som på den ene side angiver energiforbrug/-besparelser og på den anden side relevante miljøparametre samt EU's frivillige miljømærke Blomsten.

I forhold til det obligatoriske mærke foreslår Kommissionen i meddelelsen om handlingsplanen, at det nuværende obligatoriske energimærke udvides til at omfatte en bred vifte af produkter, herunder energiforbrugene og andre energirelaterede produkter, således at det reviderede energimærkningsdirektiv dækker de samme produkter, som det reviderede Eco-designdirektiv samt udvides til også at vise produkternes andre relevante miljøpåvirkninger. Kommissionen fremlægger senere forslag til ændring af Energimærkningsdirektivet.

Med handlingsplanen følger et forslag om ændring af Miljømærkningsforordningen. Kommissionen finder, at EU's miljømærke Blomsten fortsat skal være et frivilligt supplement til den obligatoriske mærkning. Med forslaget ønsker Kommissionen at øge forbrugernes kendskab til mærket, at udvide antallet af produktgrupper (fra 26 til 40-50 i 2015), at sikre enkle og troværdige kriteriedokumenter, der er nemme at bruge, også for offentlige indkøbere, at forenkle harmoniseringen med andre miljømærker, og at gøre det lettere og billigere for virksomheder at erhverve mærket. Fastsættelsen af kriterier for at opnå Blomstmærket vil fortsat være uafhængig af fastsættelsen af kriterier under Eco-designdirektivet og den obligatoriske mærkningsordning, men Kommissionen vil sikre, at data og viden bliver brugt effektivt, så minimumskrav fastsættes i henhold til Eco-designdirektivet, mens miljømærket udgør frivillige skrappe krav. Både under Eco-designdirektivet og i forbindelse med vurdering af mærkning med Blomsten ses energi- og miljøbelastningen i hele produktets livscyklus.

Miljørigtige offentlige indkøb

Kommissionen foreslår i den overordnede meddelelse om handlingsplanen, at offentlige indkøbere ved køb af produkter omfattet af den obligatoriske mærkning skal være forpligtede til at købe produkter over en bestemt mærkningsklasse. Kommissionen mener, at et sådant niveau er nødvendigt for at undgå forskelligartede krav til produkter i det indre marked som følge af forskellige indkøbspraksisser i medlemslandene. Det vil stimulere et mere bæredygtigt forbrug og skabe et større marked for energieffektive og miljøvenlige produkter. Kommissionens hensigt er, at der under det reviderede Energimærkningsdirektiv skal fastlægges harmoniserede bestemmelser for offentlige indkøb og for EU's og medlemsstaternes incitamenter for at fremme udbredelsen af energieffektive og miljørigtige produkter baseret på en konsekvensanalyse.

Miljørigtige offentlige indkøb foreslås endvidere styrket i meddelelse om 'Offentlige indkøb for et bedre miljø'. Meddelelsen dækker alle offentlige indkøb, både under og over tærskelværdien for EU udbud. Følgende elementer i meddelelsen vurderes at være de væsentligste:

EU kommissionen har udviklet forslag til fælles miljøkriterier for indkøbet inden for 10 produktområder, der er blevet vurderet til at være de mest relevante at starte med ud fra tilgængelighed, finansielle og miljømæssige betragtninger. Der er tale om følgende produktområder:

1. Byggeri
2. Fødevarer og catering services
3. Transport
4. Elektricitet
5. Pc'ere og kontorudstyr
6. Arbejdstøj
7. Papir
8. Møbler
9. Rengøringsmidler og services
10. Udstyr til sundhedssektoren

De udviklede kriterier for de 10 produktgrupper skelner mellem kernekriterier og udvidede kriterier. Kernekriterierne omfatter de væsentligste miljøforhold ved produktet. Hvis et produkt eksempelvis både bærer Energy Star mærket² og Blomstmærket, så vil Energy Star udgøre kernekriterierne, mens Blomstens mere omfattende og detaljerede krav, vil udgøre de udvidede kriterier. Hvis kernekriterierne er opfyldt så, er der tale om et 'miljøvenligt indkøb', og disse er tænkt som minimumskrav ved offentlige indkøb i EU. Mens de udvidede kriterier kan anvendes som tildelingskriterier, hvorved der gives konkurrencemæssigt fortrin til produkter og leverandører, der kan honorere kravene, men det er ikke et minimumskrav for at indgå kontrakt. Endvidere fungerer tildelingskriterier som et vigtigt signal til producenter og leverandører. Hvert land vil blive bedt om at bakke op om de foreslåede miljøkriterier for indkøb og sikre en effektiv implementering. Kriterierne skal først godkendes af Kommissionen og vil som led i det komme i endelig høring.

Kommissionen ønsker, at senest i 2010 skal 50% af alle udbudsprocedurer være miljøvenlige, hvor der med 'miljøvenlig' forstås at indkøbet er i overensstemmelse med de udviklede kernekriterier i Kommissionens Toolkit til miljøvenlige indkøb. Andelen på 50% udtrykkes både i antallet og værdien af de indgåede kontrakter.

I 2010 vil Kommissionen gøre status for de offentlige miljøvenlige indkøb i alle medlemslandene ved at måle på antallet af udbudsforretninger, hvor miljøkriterier er anvendt. De bedst præsterende lande vil danne baseline for de fremtidige mål på området. Kommissionen vil gennemføre en måling hver femte år.

Andre incitamenter for fremme af miljøvenlige produkter

Medlemslandene opfordres i den overordnede meddelelse til at etablere forskellige incitamenter til, at flere forbrugere vælger de mindst miljøbelastende produkter. Incitamenterne skal være baseret på informationer tilvejebragt under den obligatoriske mærkningsordning. Kommissionen

² Energy Star-mærket er en international standard for energieffektive forbrugsprodukter.

tilkendegiver endvidere at ville analysere mulighederne for at ændre rammerne for brug af energibeskatning samt fordele og ulemper ved brug af fiskale incitamentsstrukturer på EU-niveau.

Samarbejde med detailhandlere og forbrugere

Et forum for detailledet er ved at blive oprettet. Det skal se på, hvordan detailhandlen kan bidrage til at sætte bæredygtighed på dagsorden i forhold til både deres leverandørkæde og forbrugerne.

2) En mere effektiv og miljøvenlig produktion

Kommissionen ønsker at fremme en mere effektiv og miljøvenlig produktion, hvor ikke værdigivende aktiviteter såsom bivirkningerne fra produktionen i form af affald, forurening og andre elementer er mindst mulige.

Kommissionen peger på produktionens ressourceeffektivitet som helt centralt for en mere smidig og bæredygtig produktion. Kommissionen ønsker at øge ressourceeffektiviteten med mindst det samme som gennem de sidste 10 år. Kommissionen vil udarbejde detaljerede målsætninger senere, bl.a. på baggrund af materialestrømsanalyser og udvikle værktøjer til at hjælpe med at nå målsætningerne.

Kommissionen understreger også innovation inden for miljøområdet som et centralt element for implementeringen af handlingsplanen. Kommissionen foreslår bl.a. etablering en verifikationsordning for miljøteknologier, udvikling af redskaber til monitorering, benchmarks samt fremme af miljøinnovationer og deres optag i EU.

Til at styrke erhvervslivets muligheder for at skabe resultater på miljøområdet, foreslår kommissionen tre ting:

For det første at der gennemføres undersøgelser af lovmæssige hindringer og markedsfejl, der skader miljøteknologiers konkurrencedygtighed og udbredelse i forskellige sektorer. Der lægges særlig vægt på sektorer omfattet af Lead Market initiativet.

For det andet at der gøres en ekstra indsats for at oplyse og sprede viden blandt små og mellemstore virksomheder, som det blandt andet er sket med Kommissionens meddelelse om "a small business act for Europe".

For det tredje at EMAS-forordningen³ bliver ændret med det formål at højne antallet af deltagende virksomheder og reducere de administrative omkostninger ved EMAS. Forslag hertil er fremsendt sammen med handlingsplanen.

Forslag til ændring af EMAS-forordningen

Fællesskabets ordning for miljøledelse og miljørevision (EMAS) blev indført i 1993 og revideret i 2001. Mere end 4.100 organisationer dækkende mere end 6.100 anlægsområder/virksomheder i EU deltager i dag i EMAS ordningen. Revisionsforslagets formål er at styrke ordningen ved at gøre den mere effektiv og attraktiv, således at flere organisationer tilslutter sig, og således at organisationernes miljøpræstationer forbedres. Målet er 35.000 registrerede organisationer efter 10 år og 23.000 registrerede anlægsområder efter 5 år.

³ EMAS står for "Eco-Management and Audit Scheme" og er EU's miljøledelses og miljørevisionsordning.

Den nuværende registrering af enkeltorganisationer suppleres med muligheden for at registrere hele koncerner samlet eller klynger af organisationer. Desuden kan organisationer uden for EU fremover registreres.

Forslaget lægger op til en styrkelse af miljørapporteringen gennem krav om anvendelse af nøgleindikatorer vedrørende energieffektivitet, ressourceeffektivitet/materialeudnyttelse, vand, affald, emissioner og biodiversitet/arealanvendelse. Disse indikatorer vil senere blive suppleret gennem udvikling af referencedokumenter med branchespecifikke indikatorer, som organisationerne kan benytte.

Reglerne og procedurerne for akkreditering og verifikation harmoniseres og tilpasses Europa-Parlamentets og Rådets nye forordning om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter, der indeholder regler om akkreditering på nationalt og europæisk plan. Forslaget supplerer med EMAS-specifikke forhold, herunder at enkeltpersoner skal kunne akkrediteres som miljøverifikatorer.

Samtidig skærpes vægningen af, at alle lovbestemte miljøkrav overholdes af de EMAS registrerede organisationer.

Den fulde miljøredegørelse skal fremover kun foreligge hvert tredje år, mens der i de mellemliggende år alene skal udarbejdes en miljøpræstationsrapport. Kravet om trykte miljøredegørelser udgår; elektroniske offentliggørelser vil være tilstrækkelige.

Kommissionen vil med forslaget gøre EMAS mere attraktiv for små og mellemstore virksomheder. Den forslår derfor, at frekvensen for indsendelse af verificerede rapporter kan ændres for små og mellemstore virksomheder efter ansøgning til henholdsvis 5 og 2 år. I mellemliggende år indsendes ikke-bekræftede miljøpræstationsrapporter, der først valideres det følgende år. Derudover vil Kommissionen forenkle enklere verifikationsprocessen for små virksomheder med henblik på rimelige omkostninger.

Medlemsstaternes pligt til at fremme EMAS gennem incitamenter suppleres ved, at de ifølge forslaget skal udarbejde en årlig strategi for, hvordan en EMAS-registrering kan inddrages ved udvikling af ny lovgivning og kan anvendes som værktøj i forbindelse med tilsyn og håndhævelse af lovgivning. De forpligtes til at indføre lettelser, således at EMAS registrering automatisk indebærer overholdelse af visse miljøkrav. De skal udpege områder, hvor de administrative byrder for EMAS-registrerede organisationer kan mindskes i forbindelse med miljøregler. Som led i at styrke overholdelse af lovgivningen forpligtes medlemslandene også til at etablere et system, der kan levere information og bistand vedr. lovbestemte miljøkrav, og som kan etablere kontakt med de relevante tilsynsmyndigheder.

Kommissionen foreslår en forenkling af EMAS-logoet, så det er nemmere at bruge, og så det bliver et attraktivt kommunikations- og markedsføringsværktøj.

Forordningens tekst er endvidere forenklet, idet den hidtidige forordning og de supplerende retningslinier nu er samlet i ét dokument. Det foreslås afslutningsvist, at bilagene til forordningen skal kunne ændres af Kommissionen efter forskriftsproceduren med kontrol.

3) Markeder for bæredygtige produkter på verdensplan

Handlingsplanen har også et globalt udsyn, hvor Kommissionen foreslår handling i forhold til bl.a. at støtte en sektortilgang i forhold til de fremtidige internationale klima-forhandlinger. Derudover

vil Kommissionen promovere god praksis internationalt samt arbejde for en liberalisering af handlen med miljøteknologi.

Kommissionen vil overvåge fremskridt og rapporterede implementeringen af handlingsplanen i 2012.

Det franske formandskabs udkast til overordnede rådskonklusioner

Der skal vedtages overordnede rådskonklusioner vedrørende den samlede pakke af meddelelser og forslag på både Konkurrenceedvnerådet og Miljørådet. De forventes at bestå af en del for Konkurrenceedvnerådet og en del for Miljørådet. Det seneste udkast til konklusioner fra den 24. juli 2008 refereres nedenfor.

Miljødelen

Udgangspunktet for denne del af konklusionsteksten er, at der er behov for grundlæggende ændringer i forbrug og produktionsmønstre, hvis EU skal bevæge sig i retningen af en bæredygtig udvikling. Teksten støtter overordnet skabelsen af synergi mellem miljømærkningsordningen, energimærkningsdirektivet, grønne offentlige indkøb og EMAS, samt forslagene til ændring af Eco-designdirektivet, Miljømærkningeforordningen og EMAS-forordningen. Konklusionerne lægger vægt på behovet for at etablere indikative mål for bæredygtigt produktion og effektivitet i brug af naturressourcer og ønsker, at Kommissionen skal arrangere en benchmarking mellem medlemslandene. Derudover udtrykkes ønske om de nye mærkningsinitiativer i forbindelse med revision af Eco-designdirektivet træder i kraft før 2012 og beder i den forbindelse Kommissionen studere ny miljømærkningsinstrumenter konsistente med energimærkningen, særligt produkters "carbon footprint" enten gennem ændring af eksisterende tekster eller gennem nye reguleringer. Udkastet til konklusioner omfatter understregning af og støtte til forenkling af miljømærke procedurer samtidig med en fastholdelse af troværdighed. Der erindres om, at det er et frivilligt mærke, og at dette skal tages i betragtning, f.eks. i forbindelse med offentlige grønne indkøb. Udvidelsen af Energimærkningsdirektivet støttes, herunder tilføjelsen af andre miljøparametre samt forslaget om, at etableringen af minimumskrav for offentlige indkøb vurderes. Konklusionsudkastet peger desuden på, at Kommission kan undersøge, om direktivet om urimelig handelspraksis kan udbredes til miljøområdet, og at Kommissionen kan igangsætte studier om den cirkulære økonomi. Ligeledes peges der på, at den sociale dimension af produktion og forbrug også omfattes af EU-politik, når der er blevet arbejdet mere med sociale kriterier.

Konkurrenceedvnedelen

Udgangspunktet for denne del af konklusionsteksten er, at effektivitet og produktivitet i ressourceforbrug og eco-innovation er afgørende faktorer for den europæiske økonomis konkurrenceedvne og bæredygtighed. Den udtrykker overordnet støtte til meddelelsen om handlingsplanen. Konklusionerne lægger vægt på, at energieffektiviteten og ressourceeffektiviteten skal forbedres. Den nuværende fragmentering af initiativer i det indre marked skal erstattes af et harmoniseret sæt af ikke-bindende effektivitetsnormer for producenter. Kommissionen og medlemsstater bedes fremme præcise, bindende og opnåelige sektorbaserede aftaler inden for rammen af de internationale klimaforhandlinger ved især at tage højde for problemet med "carbon leakage". Med hensyn til meddelelsen vedrørende "Offentlige Indkøb for et bedre miljø" udtrykker konklusionerne generel støtte til meddelelsens målsætninger og en formel procedure for fælles målsætninger for grønnere offentlige indkøb. De støtter også en gradvis introduktion af rimelige målsætninger, som foreslået gennem en ændring af Energimærkningsdirektivet.

3. Europa-Parlamentets holdning

Europa Parlamentet har ikke udtalt sig om meddelelsen.

4. Nærhedsprincippet

Overvejelser om nærhedsprincippet er ikke relevant i forhold til meddelelsen om handlingsplanen samt meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø', idet der er tale om meddelelser. Ift. de konkrete forslag, der følger meddelelsen, er nærhedsprincippet vurderet i de oversendte grundnotater herom.

5. Gældende dansk ret

Meddelelsen om handlingsplanen har i sig selv ingen konsekvenser for gældende dansk ret, idet der er tale om en meddelelse. Det samme gælder meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø'. Ift. de konkrete forslag, der følger meddelelsen, er gældende vurderet i de oversendte grundnotater herom.

6. Høring

Økonomi- og Erhvervsministeriet har sendt meddelelsen om handlingsplanen og meddelelsen om Miljøvenlige Offentlige Indkøb i høring i EU-specialudvalg for konkurrenceevne og vækst den 21. juli 2008 med frist den 15. august og sendt rammenotat om meddelelsen om handlingsplanen i høring i EU-specialudvalg for konkurrenceevne og vækst den 21. august med frist den 25. august 2008. Miljøministeriet har sendt meddelelsen om handlingsplanen, forslag til ændring af forordningen om EU's miljømærke Blomsten, forslag til ændring af EMAS-forordningen og meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø' ekstern høring i EU-specialudvalg for miljø den 4. august 2008 med frist den 20. august og sendt rammenotat om meddelelsen om handlingsplanen i høring i EU-specialudvalg for miljø den 21. august med frist den 25. august 2008. Endelig har Energistyrelsen sendt forslaget til ændring af Eco-designdirektivet i ekstern høring den 6. august 2008 med frist for kommentarer den 20. august 2008.

Der redegøres her for høringen af den overordnede meddelelse. Der er modtaget høringssvar fra Bryggeriforeningen, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, DI, Danske Maritime, Dansk Skovforening, LO, Landbrugsrådet og Rådet for Bæredygtig erhvervsudvikling. Høringen af de forslag, der følger meddelelsen, er fremlagt Folketingets Europaudvalg i forbindelse med grundnotater om disse.

Bryggeriforeningen

Bryggeriforeningen udtrykker store forbehold overfor at etablere mindstekrav til produkter baseret på LCA-vurderinger (Livscyklusanalyse). Bryggeriforeningen mener ikke, at LCA er anvendelig som beslutningsgrundlag, da der ikke kan gives entydige konklusioner. Desuden giver en LCA kun et statisk billede ud fra de anvendte forudsætninger. Bryggeriforeningen mener derfor, at den foreslåede ramme vil indebære en produktharmonisering. Endelig fremhæver Bryggeriforeningen, at rammen under alle omstændigheder er uegnet for fødevarer og drikkevarer og frabeder, at de omfattes.

Dansk Byggeri

Dansk Byggeri kan tilslutte sig Kommissionens overordnede ønske om at integrere de energi- og klimapolitiske målsætninger i industripolitikken og ser de fire forslag i forlængelse heraf som relevante og nødvendige.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv deler Kommissionens ambition om en bæredygtig erhvervspolitik, hvor hensynet til mennesker og miljø bliver integreret med hensynet til økonomisk vækst. Ikke mindst for små og mellemstore virksomheder kan der være udfordringer forbundet med at leve op til krav og ny lovgivning om bæredygtig udvikling. Dansk Erhverv finder det positivt, at Kommissionen med handlingsplanen søger at samle og samordne de mange forskellige initiativer inden for bæredygtigt forbrug og bæredygtig produktion. Dansk Erhverv understreger, at det er organisationens opfattelse, at politiske initiativer inden for virksomheders bæredygtighed og ansvarlighed i videst mulig omfang bør tage udgangspunkt i et princip om frivillighed fra virksomhedernes side. Dansk Erhverv påpeger, at bæredygtigt forbrug ikke kun afhænger af detailhandlen og producenterne, men i sidste ende om forbrugerne vælger at købe de bæredygtige produkter. Derfor skal fremme af bæredygtigt forbrug ikke kun fokusere på detailhandlens rolle, men også på forbrugernes rolle og ansvar. Dansk Erhverv gør endvidere opmærksom på, at kravene til detailhandelen kan få afsmittende effekt på de øvrige brancher, hvorfor disse brancher skal inddrages i Kommissionens arbejde på området.

Dansk Industri (DI)

DI støtter overordnet handlingsplanens centrale elementer om etablering af en dynamisk ramme. DI lægger især vægt på, at den globale dimension fremmes og mener ikke, at Kommissionens forslag gør det i tilstrækkelig omfang. DI opfordrer til, at der anvendes harmoniserede EU-standarder og ideelt set internationale standarder for at sikre bedre konkurrenceevne. DI er enige i integrationstilgangen mellem de forskellige politiske instrumenter og peger på, at det er vigtigt, at der sikres tæt sammenhæng i gennemførelsen. DI efterlyser mere konkrete tiltag i forhold til miljøteknologi, særligt mangler relationen til andre centrale initiativer som IPPC-direktivet om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening og EU's plan for miljøteknologi (ETAP). DI støtter forslaget om udvidelse af Eco-designdirektivet til også at omfatte energirelaterede produkter og peger i den sammenhæng på, at det skal ske inden for det Europæiske Fællesskab og afvente den planlagte revision i 2012. DI udtrykker tilfredshed med, at der ikke sker andre ændringer i rammedirektivet, da sådanne kan skabe usikkerhed og forsinke det eksisterende implementeringsarbejde. DI er forbeholdent over for bindende mål for offentlige indkøb og overfor, at offentlige indkøb skal ligge på et fastsat minimumsniveau. DI støtter hensigten med revisionen af Miljømærkeforordningen og EMAS-forordningen, ligesom etablering af et detailhandelsforum støttes med henvisning til at gøre brug af danske erfaringer fra produktpanelerne.

Danske Maritime

Danske Maritime ser gerne, at Eco-designdirektivet bliver begrænset til forbrugerprodukter. De finder, at selvom transportmidler og dermed skibe er undtaget fra direktivet, er en udvidelse til "other environmentally significant products" af så bred art, at det er vanskeligt at se begrænsningen i de muligheder, Kommissionen gives for at indføre krav til produkter. Derudover ønsker Danske Maritime det foreslået i forbindelse med fremme af sektortilgang til klimaregulering efter 2012, at regulering af den maritime sektor bør ske i den internationale maritime organisation, IMO. Begrundelsen er, at såvel en regional tilgang i EU som en særlig aftale blandt interesserede lande vil indebære, at skibe kan skifte flag til ikke-deltagende stater med den virkning, at eksisterende internationale regler vil forhindre de deltagende stater i at håndhæve krav til disse skibe. Danske Maritime påpeger, at IMO systemet tillader globale løsninger uden eksplicit accept fra hver eneste stat i verden.

Dansk Skovforening

Skovforeningen er enig i, at der er behov for bedre koordinering og harmonisering af de forskellige instrumenter for at skabe en dynamisk og effektiv implementering, men vil generelt henlede opmærksomheden på uhensigtsmæssigheder ved kun at inkludere kriterier for nogle ressource områder frem for andre, da andre ressourcer, som ikke nødvendigvis er bedre miljø og

energimæssigt, kan for en konkurrencefordel. Skovforeningen er principielt imod at indføre bindende krav til det offentlige indkøb, men har svært ved at vurdere konsekvenserne af opstillingen af sådan pga. af mærkningskategorierne og henstiller derfor til, at der gennemføres grundige analyser af dette herunder specielt, at nogle råmaterialer ikke stilles uforholdsmæssigt bedre end andre. Skovforeningen finder det imidlertid positivt at styrke det offentlige grønne indkøb på frivillige basis men er igen usikker på, hvad målsætningerne får af betydning. Skovforeningen finder det endeligt positivt, at der arbejdes på at strømline og simplificere Blomsten.

Landbrugsrådet

Landbrugsrådet finder, at handlingsplanen et vigtigt politisk signal i retning mod at fremme bæredygtigt forbrug og bæredygtig produktion. Landbrugsrådet savner dog, at handlingsplanen fokuserer endnu mere på forskning og udvikling i nye metoder, systemer og teknologier til optimering af produktion og samtidig nedsætter miljøbelastningen. Der efterlyses samtidig en sammenhæng til IPPC-direktivet om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening styrkes. Landbrugsrådet støtter en styrkelse af sammenhængen mellem den traditionelle regulering og de øvrige politiske instrumenter, så de spiller sammen men mener, at handlingsplanen i større grad kunne støtte og medvirke til at udvikle virksomhedernes egne aktiviteter for at tage ansvar for et bæredygtigt samfund herunder deres CSR arbejde. Sektorintegration er ligeledes centralt, men handlingsplanen og de konkrete initiativer kunne godt styrkes her.

Landsorganisationen i Danmark (LO)

LO finder det positivt, at Kommissionen med handlingsplanen tager skridt til at skabe en ramme for at fremme bæredygtigheden i såvel produktions- og forbrugsled. LO bakker op om denne helhedsorienterede tilgang. Som en overordnet betragtning mener LO, at der i handlingsplanen også bør nævnes tiltag, der sikrer den sociale bæredygtighed. Det er vigtigt for LO at understrege, at begrebet bæredygtighed består af tre ligeværdige ben, det sociale aspekt, det økonomiske aspekt og det miljømæssige aspekt. LO mener, at det er vigtigt, at der i meddelelsen om selve handlingsplanen tydeligt gøres opmærksom på, hvilke tiltag der konkret indgår i handlingsplanen. Eksempelvis mener LO, at den beskrivelse, der er af livscyklusbegrebet i Eco-designdirektivet, bør gengives i meddelelsen om handlingsplanen. LO hilser det velkomment, at der er fokus på ressourceeffektivitet i handlingsplanen, men mener også, at der bør opstilles planer for egentlig energi- og ressourcereduktion. LO mener, at det bør sikres, at fælles EU-kriterier for offentlige indkøb omfatter såvel miljømæssige som økonomiske og sociale aspekter, og der bør arbejdes på en model, hvor også arbejdsmiljø indgår som et kriterium ved offentligt udbud for at sikre den sociale bæredygtighed.

Rådet for bæredygtig erhvervsudvikling (RBE)

RBE finder det glædeligt, at Kommissionen udarbejder en sammenhængende politik på området med brug af livscyklusperspektivet og markedsmekanisme, men efterlyser også konkrete mål og tidsfrister for deres realisering. RBE støtter etablering af dynamik og sammenhæng mellem de forskellige ordninger, og støtter brugen af progressive krav. De foreslår derfor proceduren under Eco-designdirektivet ændret således, at de europæiske forkantsvirksomheder og NGO har større vægt frem for europæisk industri som helhed. RBE støtte også udveksling af data, men finder at der mangler konkrete planer. Dog er det positivt, at kriterier under de forskellige mærkningsordninger bruges bredere bl.a. i relation til bæredygtigt indkøb af det offentlige. RBE anbefaler, at kriterierne formidles bredt til den private sektor som benchmark. RBE støtter en udvidelse af Eco-designdirektivet, men mangler en plan for tilvejebringelsen af data og henviser til Ispra's ELCD⁴ database, som kunne gives ekstra ressourcer. RBE støtter en afbureaukratisering af Blomsten, men

⁴ ELCD står for "European Reference Life Cycle **D**atabase"

understreger at det ikke må ske på bekostning af mærkets troværdighed. Desuden efterlyses en evaluering af Blomstens effekt som benchmark i produktudviklingen. I forhold til det offentlige grønne indkøb savner RBE mere forpligtende mål, mens de mener, at detailforumet er alt for løst formuleret. I forhold til aktiviteterne for ressourceeffektivitet er RBE positive, men efterlyser konkretisering og mere fokus på spredningen af miljøteknologier. RBE støtter revision af EMAS og støtter, at Kommissionen gennemfører en analyse af barrierer for miljø/energitilpassede varer.

Sagen blev forelagt for miljøspecialudvalget den 23. september 2008 hvor Det Økologiske Råd, bemærkede til afsnit 1 - Baggrund og indhold - at 'Energy Star' er et uambitiøst mærke

7. Forhandlingssituationen

Der er generel opbakning til konklusionsteksten blandt medlemslandene. Dog har flere medlemslande bemærket, at konklusionerne mangler mere fokus på teknologi, forbrugerpolitikken, små og mellem store virksomheder, bedre regulering i form af reducere af administrative byrder, den eksterne dimension samt det indre marked. Der har desuden været løbende diskussioner af omtalen af 'carbon footprint' og 'carbon audits'. Konklusionerne behandles på Konkurrenceevnerådsmødet den 25.-26. september 2008.

8. Dansk holdning

Danmark hilser Kommissionens meddelelse velkommen. Danmark finder ligesom Kommissionen, at det er hensigtsmæssigt at samtænke Lissabonstrategiens målsætninger om vækst og beskæftigelse med målsætningen om en bæredygtig udvikling. Mere bæredygtige forbrugs- og produktionsmønstre er afgørende for, at EU når sine miljø- og klimamæssige målsætninger. Danmark kan derfor overordnet bakke op om intentionerne i Kommissionens handlingsplan og dermed udkastet til rådskonklusioner på Konkurrencerådsmødet den 25.-26. september 2008 og på Miljørådet den 20.-21. oktober 2008.

Et sæt dynamiske politiske rammer

Danmark er meget positiv overfor, at Kommissionen med handlingsplanen ønsker at sikre en dynamisk sammenhæng mellem de forskellige frivillige og lovgivningsmæssige instrumenter, som har til formål at skabe mere bæredygtige forbrugs- og produktionsmønstre i EU. Danmark støtter, at udvekslingen af data og fælles metodeopbygning imellem de enkelte ordninger styrkes, herunder specielt Eco-designdirektivet, det obligatoriske mærke og miljømærket Blomsten. Det kan begrænse de administrative byrder både for erhvervslivet og for offentlige institutioner samtidig med, at det indre markeds potentiale bliver udnyttet fuldt ud.

Danmark støtter udviklingen af en dynamisk reguleringsramme, der bl.a. bidrager med at etablere sigtelinjer for fremtidige ændringer og rangerer produkter i forhold til deres miljø og energi performance samt etablerer rammer for fremme af de bedre produkters konkurrenceevne.

Danmark støtter således, at der på fællesskabsniveau sikres øget forbrugerinformation om produkters energi- og miljøbelastning gennem udvidet brug af mærkningsordninger og ser frem til Kommissionens forslag til ændring af Energimærkningsdirektivet herunder en præcisering af udvidelsen af anvendelsesområdet.

Danmark støtter, at den reguleringsramme, som Eco-designdirektivet udstikker, finder anvendelse på ikke-energiforbrugende produkter, som, når de bruges, har betydning for energiforbruget. Danmark støtter endvidere, at vurderingen af en evt. revisionen af eco-designdirektivet udskydes fra 2010 til 2012, og at det i den forbindelse vurderes om det vil være relevant at udvide direktivets

dækningsområde yderligere. Danmark finder ikke, at der er behov for yderligere energi- eller miljømærkningsordninger og at problemstillinger relateret til CO₂ skal indgå i de eksisterende. Evt. initiativer vedr. Carbon Footprint skal som minimum baseres på livscyklustankegang, men Danmark kan ikke støtte en egentlig mærkningsordning, som kun fokuserer på klimaforhold, da andre relevante miljøaspekter dermed bliver overset.

Danmark vil også gå åbent ind i drøftelser omkring anvendelse af miljørigtige offentlige indkøb som yderligere incitament for at fremme udviklingen af bæredygtige produkter og bæredygtigt forbrug, herunder drøftelse af fælles kriterier og målsætninger. Den endelige danske holdning vil imidlertid afhænge af eventuelle statsfinansielle konsekvenser, som igen afhænger af hvilken mærkningsklasse, der vil skulle udgøre den nedre grænse for offentlige indkøb, samt hvilken fælles målsætning, der vælges.

Danmark afventer med interesse Kommissionens analyser af mulighederne for at ændre rammerne for brug af energiskatter og -afgifter samt fordele og ulemper ved brug af fiskale incitamentsstrukturer på EU-niveau. Det er imidlertid Danmarks generelle holdning, at beskatning er medlemsstaternes kompetence.

Endelig støtter Danmark initiativet med etablering af et detailhandelsforum, således at der tages højde for detailhandel og forbrugernes viden og interesser i EU's bestræbelser på at etablere bæredygtigt forbrug og produktion.

En mere effektiv og miljøvenlig produktion

Danmark bakker op om Kommissionens bestræbelser på at reducere de ikke værdiskabende dele af produktionen og dermed forbedre ressourceeffektiviteten. Det vil både gavne miljøet i form af mindre affald og forurening samt økonomien gennem bedre udnyttelse af ressourcerne. Danmark finder etablering af konkrete målsætninger hensigtsmæssig og foreslår, at det f.eks. relateres til de enkle sektorer og/eller materialestrømme.

Danmark finder det også væsentligt fortsat at have et stærkt fokus på miljøinnovationer og miljøteknologi i relation til både forskning og udvikling, men også udformning af regulering. Regeringen er positiv overfor etablering af en verifikationsordning for miljøteknologi og udarbejdelsen af redskaber til at monitorer og fremme indsatsen, men afventer Kommissionens endelige forslag.

Danmark støtter en analyse af reguleringsbarrierer og markedsfejl, som kan hindre udvikling og optag af miljøeffektiv teknologi. Et perspektivrigt bidrag fra en sådan analyse kunne være anvisninger på, hvorledes miljølovgivning kan understøtte udvikling og optag af miljø- og energieffektiv design og teknologier. Danmark finder det vigtigt, at Kommissionen i forbindelse med konkrete initiativer for at fremme miljørelaterede virksomheders konkurrenceevne og udbredelse af deres varer fokuserer på at skabe gode rammebetingelser for erhvervslivet bl.a. gennem koordination og regelforenkling i højere grad end ved at tilføre økonomiske midler til de udvalgte sektorer. Endvidere kan en sådan analyse afdække om, og i hvilket omfang europæisk miljølovgivning påvirker miljøforhold i tredjelande.

Danmark kan tilslutte sig, at Kommissionen tager initiativ til en ekstra indsat for at rådgive og vejlede små og mellemstore virksomheder om gældende regler og normer m.m. på miljøområdet.

Markeder for bæredygtige produkter på verdensplan

Danmark er enig i, at EU ikke kan sikre en bæredygtig udvikling alene, hvorfor aktiviteter på verdensplan er nødvendig. Danmark er åben over for en sektortilgang i de fremtidige internationale klima-forhandlinger. Danmark bifalder både, at Kommissionen vil promovere god europæisk praksis internationalt og arbejder for en liberalisering af handlen med miljøteknologi, via både bilaterale handelsaftaler og så vidt muligt globalt via WTO.

9. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Meddelelsen om handlingsplanen har i sig selv ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser, idet der er tale om en meddelelse.

Ift. de konkrete forslag, der følger meddelelsen, er de lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser vurderet i de oversendte grundnotater herom.

Meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø' har ikke i sig selv lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser, idet der er tale om en meddelelse, men en fremadrettet udmøntning af de enkelte elementer af meddelelsen kan have det. En vurdering heraf præsenteres i det følgende:

Potentielle lovgivningsmæssige konsekvenser af meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø'

I dag har alle offentlige myndigheder, jf. Miljøbeskyttelsesloven § 6, pligt til at virke for lovens formål ved anlæg og drift af offentlige virksomheder samt ved indkøb og forbrug. Danmark har et cirkulære for miljøkrav i statens indkøb (1995) og et cirkulære om energieffektivisering i statens institutioner (2005) for energieffektive indkøb i staten. Der er derudover indgået en aftale mellem KL og staten om kommunale indkøb af energieffektive produkter (2007). Regeringen ønsker en offensiv dansk indsats inden for de miljøvenlige indkøb. I regeringsgrundlaget for VK III fra november 2007 er det beskrevet, at alle relevante statslige indkøbsaftaler systematisk skal inddrage miljøkrav, samt at regeringen vil samarbejde med kommuner og regioner arbejde for at inddrage miljøkrav i indkøb i hele den offentlige sektor. Miljøministeren har i maj 2008 udsendt en plan for styrkelse af grønne indkøb i Danmark. Planen pålægger ikke kommuner og regioner konkrete målsætninger for deres niveau inden for miljøkrav ved indkøbet. Indsatsen for miljøvenlige indkøb bygger dermed på et frivilligt grundlag. EU's forslag vil udbygge den frivillige tilgang med mere overordnede politiske målsætninger. Meddelelsen lægger således op til, at medlemslandene bør tilslutte sig forpligtende mål for offentlige miljøvenlige indkøb, når de konkrete kriterieforslag fremsættes. Danmark er blandt de 7 bedste performende EU lande inden for offentlige miljøvenlige indkøb. Forslaget har til formål at løfte de mindre gode landes niveau op på vores niveau. Det offentlige indkøb kan for en stor dels vedkommende formentlig leve op til kravene i forslaget, men inden for visse af produktområderne vil målet på 50 % formentlig kræve en skærpet indsats. Kommissionen gennemfører i øjeblikket en survey blandt danske offentlige indkøbere, hvilket i oktober 2008 forventes at resultere i en vurdering af, hvor langt Danmark er inden for de 10 foreslåede produktgrupper.

Potentielle statsfinansielle konsekvenser af meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø'

Der er tale om et frivilligt mål på 50%, som Kommissionen søger medlemslandenes politiske opbakning til. Implementeringen af et politisk vedtaget mål for offentlige miljøvenlige indkøb bør følge den samme strategi, som Miljøministeriet hidtil har arbejdet ud fra på dette område: Den frivillige vej. Således forudsætter en tilslutning fra dansk side, at regioner og kommuner ligeledes bakker op om målet byggede på en frivillig strategi.

Kommissionens intention er at løfte de øvrige lande op på det niveau som blandt andet Danmark har for sine offentlige miljøvenlige indkøb. Kommissionen peger på, at indkøbet inden for flere af indsatsområderne ud fra totalomkostningsbetragtninger og levetidsbetragtninger ikke bliver dyrere.

En del af de foreslåede varegrupper vurderes ud fra en totalomkostningsbetragtning være udgiftsneutrale at stille miljøkrav for, især de energiforbrugende eller brændstofforbrugende produkter.

Produktområderne IT- udstyr, Beklædning, Møbler, Rengøring og Transport⁵ har Danmark arbejdet med gennem en årrække, og det vurderes, at den danske offentlige sektor er godt med her. Det er i midlertidigt vigtigt, at eventuelle miljømæssige minimumskrav afstemmes med teknologi- og markedsudviklingen og ikke sættes så højt, at de reducerer konkurrencen, hvilket vurderes at føre til dyrere miljøvenlige produkter. Inden for andre varegrupper kan det angiveligt blive vanskeligere at leve op til 50% målet. Umiddelbart er vurderingen, at især fødevarer, byggeri og certificeret elektricitet vil medføre meromkostninger for det offentliges indkøb. Dog afhængende af, hvad kriteriedokumenterne ender med at definere som et 'miljøvenligt indkøb'.

For så vidt angår køb af certificeret elektricitet vurderes 50 %-målet at ville føre til unødige offentlige ekstraomkostninger til el. Såfremt det offentlige bindes til at købe 50 % el baseret på vedvarende energi (VE), vurderes det ikke at bringe VE-andelen på det samlede elforbrug over målsætningen fra Kommissionens klimapakke fra 2008. Dermed kan konsekvensen blive, at andelen af VE-el blandt andre elforbrugere vil blive reduceret med hvad der svarer til det offentliges andel, og ikke at der produceres mere VE-el.

Det offentlige Danmark køber årligt ind for 140 milliarder. Det vurderes tentativt, at meddelelsens ti produktgrupper – hvor Danmark i dag angiveligt ikke lever helt op til 50 % målet - dækker omkring 40 milliarder af det offentliges indkøbsbudget. En overordnet vurdering er, at prisforskellen på de miljøvenlige og ikke-miljøvenlige produkter i gennemsnit er 5%, idet visse miljøvenlige produktgrupper ikke er væsentlig dyrere, mens andre er økonomisk tungere. Et studie⁶ fra Kommissionen udreder prisforskellen mellem miljøvenlige og ikke-miljøvenlige produkter, og anfører, at der i nogle tilfælde er besparelser ved køb af de miljøvenlige produkter.

Kommissionen har fastsat 50 % målet på baggrund af niveauet for miljøvenlige indkøb i 'The Green 7' landene, hvilket inkluderer Danmark. Uden at kende det præcise produktspecifikke niveau for miljøvenlige indkøb i Danmark er et estimat, at Danmark i gennemsnit (når det nuværende niveau for miljøvenlige indkøb inden for alle 10 produktgrupper summeres) mangler 10 % for at nå målet. Det medfører, at de offentlige merudgifter ved en tvungen ordning vil blive 125 mio. kr. årligt over 2 år (frem til 2010) for den danske offentlige sektor. Herefter vil teknologiudvikling og prisudligning medføre, at tallet falder.

Uagtet at de skitserede tal angiveligt er worst case, så involverer det offentlige indkøb så væsentlige summer, at selv mindre prisforøgelser vil slå voldsomt ud på prisen.

For så vidt angår forslagets tilgang med faste målsætninger for offentlige miljøvenlige indkøb end de aktuelle frivillige danske krav, så vil disse inden for visse produktgrupper være forbundet med omkostninger.

⁵ Hvad angår indkøb af transportydelser lægger Kommissionen op til, at der er tale om køb af busser og biler til kollektiv trafik samt offentlige tjenester, fx renovationskøretøjer. Produktområdet dækker ikke køb af tog/skinnebåren trafik.

⁶ 'Study on cost/benefits of Green Public Procurement in Europe', by Öko-Institut and ICLEI for EC, July 2007

Overfor kommuner og regioner kan det blive vanskeligt at implementere krav til, at fx 50 % af alle udbudsprocedurer – i kontraktværdi og antal - skal være miljøvenlige, idet staten ikke i dag har overblik over antal af udbud mv. i kommuner og regioner. Samtidig har staten ikke et samlet overblik over, hvor meget den offentlige sektor indkøber for inden for hver af de 10 produktgrupper. Såfremt kravene bliver bindende, vil man skulle indføre en målemetode samt et registreringssystem, der vil medføre administrative omkostninger.

10. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Meddelelsen om handlingsplanen har i sig selv ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet der er tale om en meddelelse.

Meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø' har ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en meddelelse, men en fremadrettet udmøntning af de enkelte elementer af meddelelsen kan have det. Miljøstyrelsen har tidligere fået udarbejdet en analyse af de miljømæssige konsekvenser af øgede grønne indkøb (Miljøprojekt nr. 1218, 2008). Analysen viste, at inden for mange produktområder er der væsentlige energi- og miljømæssige effekter at hente, hvis det offentlige Danmark stiller systematiske miljøkrav ved det årlige indkøb på 140 milliarder kr.

Ift. de konkrete forslag, der følger meddelelsen, er de samfundsøkonomiske konsekvenser vurderet i de oversendte grundnotater herom.

11. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Meddelelsen om handlingsplanen har i sig selv ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet der er tale om en meddelelse.

Ift. de konkrete forslag, der følger meddelelsen, er administrative konsekvenser for erhvervslivet vurderet i de oversendte grundnotater herom.

Meddelelsen 'Offentlige indkøb for et bedre miljø' har ikke i sig selv administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet der er tale om en meddelelse, men en fremadrettet udmøntning af de enkelte elementer af meddelelsen. Eksistensen af ensartede kriterier for, hvad der er et miljøvenligt indkøb, vil kunne mindste den administrative byrde for de virksomheder, der skal levere til den offentlige sektor. I dag bliver de ofte præsenteret for meget forskelligartede miljøkriterier og ønsker til deres leverancer. Især virksomheder, der opererer i flere lande, kan få gavn af kriterierne. Med forslaget er det ambitionen, at hele den samlede offentlige sektor i EU skal indkøbe de miljømæssigt bedste produkter. Dette kan give danske producenter og leverandører en styrkeposition på baggrund af deres miljøvenlige produkter og et skub til en yderligere udvikling af dansk miljøteknologi og dermed styrke danske virksomheders konkurrenceevne. Forslaget kan dog have negative konsekvenser for indtjeningen i de virksomheder, der sælger produkter, som ikke lever op til de fælles kriterier for offentlige indkøb

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt grundnotater til Folketingets Europaudvalg den 29. august 2008 vedrørende henholdsvis den overordnede meddelelse, forslag til ændring af Direktivet om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energiforbrugende produkter, forslag til ændring af Miljømærkningsforordningen, forslag til ændring af EMAS-forordningen samt meddelelse om 'Offentlige indkøb for et bedre miljø'.

PUNKT 3

GMO'er

Politisk drøftelse

Eftersendes – dokument foreligger endnu ikke

PUNKT 5

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

KOM(2007)851

Politisk enighed

Revideret notat

Resumé

Forslaget indeholder skærpede krav (Euro VI) til udstødningsgasser og partikler fra tunge køretøjer med ikrafttrædelse i 2013. Det væsentligste element i forslaget er, at der indføres krav til partikeludslip, som med den nuværende teknologi vil forudsætte anvendelse af partikelfiltre på nye køretøjer. Der foreslås samtidig en 80 % skærpelse af gældende krav til udslip af kvælstofoxider (NO_x) og en 70 % skærpelse af kravene til udslip af kulbrinter (HC) fra dieselmotorer. Vedtagelse af forslaget forventes at medføre en forøgelse af produktionsprisen på dieseldrevne køretøjer på 20-30.000 kr afhængig af køretøjets størrelse, svarende til en samlet merudgift i Danmark af størrelsesordenen 120-180 mio. kr. pr år. En cost-benefit beregning viser, at forslaget medfører et samfundsøkonomisk overskud.

1. Status

Kommissionen vedtog den 21. december 2007 ovennævnte forslag og oversendte til Rådet og Parlamentet den 9. januar 2008. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 95 (harmonisering vedrørende det indre marked), og skal vedtages efter proceduren om fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Grundnotat er oversendt til Folketinget den 31. januar 2008.

Europa Parlamentets miljøudvalg stemte om forslaget den 15. juli 2008.

Punktet er sat på dagsordenen for Rådsmøde (miljø) den 20. oktober som muligt punkt for politisk enighed.

2. Formål og indhold

Formål

Kommissionen angiver, at formålet er at fastsætte harmoniserede produktnormer for fremstilling af motorkøretøjer for at sikre et velfungerende indre marked samtidigt med, at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau med hensyn til luftforurenende stoffer.

Kommissionen anfører, at selvom luftkvaliteten er blevet bedre i løbet af de sidste 10 år har luftforureningen fortsat en skadelig indvirkning på menneskers sundhed. Kommissionen peger på

skærpede krav til tunge køretøjers udslip af partikler og af stoffer, der fører til dannelse af ozon (HC og NO_x) som en af de vigtigste foranstaltninger til forbedring af luftkvaliteten.

Den foreslåede retsakt er en forordning. Tidligere regler om biler og motorers forurening er udarbejdet som direktiver. Det betyder, at de nye regler ikke skal implementeres i medlemsstaternes lovgivning, men har direkte retsvirkning. Kommissionen begrundet det med, at det skaber større ensartethed og større sikkerhed for overholdelse.

Forslaget lægger op til, at en række eksisterende direktiver om emissioner fra tunge erhvervskøretøjer ophæves og indføres i forordningen.

Indhold

Det vigtigste aspekt i forslaget er, at der gennemføres en stramning i grænseværdierne for køretøjers udslip af partikler og ozondannede stoffer (NO_x og HC).

a) Partikler

For dieseldrevne køretøjer reduceres grænseværdien for partikler med 66 % i forhold til Euro V. Der er ikke krav om anvendelse af en specifik teknologi, men i realiteten vil opfyldelse af grænseværdien kræve brug af partikelfiltre.

b) Ozondannende stoffer

Med hensyn til NO_x foreslås, at Euro V-værdierne reduceres med 80 %. Det vil med den nuværende teknologi kræve brug af SCR katalysator på nye køretøjer.

Samtidig foreslås grænseværdien for HC (kulbrinter) for dieseldrevne køretøjer reduceret med 71 % og for gasdrevne køretøjer foreslås grænseværdien for methan (CH₄) reduceret med 55 %.

Grænseværdien for CO (kulilte) er uændret. Omkring 2 % af alle tunge køretøjer i EU drives af gas. De foreslåede værdier fremgår af nedenstående tabel (enhed g/kWh).

	Drivmiddel	Euro V	Euro VI	Reduktion (%)
Partikler	Alle	0,03	0,01	66 %
NO _x	Alle	2,0	0,4	80 %
HC	(Diesel)	0,55	0,16	71 %
CH ₄	(Gas)	1,1	0,5	55 %

Kommissionen anfører, at de foreslåede grænseværdier er på niveau med de amerikanske regler for tunge køretøjer, der træder i kraft i 2010. Amerikanske og europæiske grænseværdier kan imidlertid ikke direkte sammenlignes, da den amerikanske regulering tillader nogle køretøjer at forurene mere end grænseværdierne, blot dette modsvares af andre køretøjer med en lavere forurening.

c) Ikrafttrædelse

Det foreslås, at reglerne om typegodkendelse af køretøjer og motorer samt om adgang til

reparations- og vedligeholdelsesinformationer skal træde i kraft den 1. april 2013 for nye modeller og den 1. oktober 2014 for alle nye køretøjer og motorer. Allerede fra direktivets ikrafttrædelse (på tyvendedagen efter offentliggørelse i EU-tidende) vil der imidlertid kunne udstedes Euro VI-typegodkendelse til køretøjer og motorer, der opfylder forordningens krav.

d) Holdbarhedskrav

Holdbarhedskravet for forureningsbegrænsende udstyr (f.eks. partikelfiltre) foreslås ændret som angivet i nedenstående tabel. Kravet gælder antal kørte km eller antal år, afhængig af hvilken hændelse der først indtræffer.

Køretøjstype	Holdbarhedskrav, Euro V	Holdbarhedskrav, Euro VI
Små lastbiler (op til 3,5 tons) Små busser (op til 5 tons)	100 000 km / 3 år	160 000 km / 3 år
Lastbiler (3,5 til 16 tons) Busser (5 – 7,5 tons)	200 000 km / 5 år	300 000 km / 5 år
Lastbiler (over 16 tons) Busser (over 7,5 tons)	500 000 km / 7 år	700 000 km / 7 år

De nye holdbarhedskrav betyder efter Kommissionens opfattelse i praksis, at det forureningsbegrænsende udstyr skal fungere i hele køretøjets levetid.

e) Adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformation

Forslaget indeholder endvidere krav om, at reparations- og vedligeholdelsesinformationer skal gøres tilgængelige i standardiseret form. Det sker for at sikre uafhængige værksteder adgang til denne information på lige fod med autoriserede forhandlere og reparatører.

f) Økonomiske incitamenter

Som i tidligere direktiver om bilforurening indgår der i forslaget en mulighed for, at medlemslandene kan anvende økonomiske incitamenter for at fremme en tidligere indførelse af mere miljøvenlige køretøjer. Det er angivet, at incitamenterne ikke må overstige de faktiske meromkostninger. Adgangen til at anvende økonomiske incitamenter omfatter også eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr på eksisterende køretøjer.

g) Partikel antal

Det indgår i forslaget, at de foreslåede grænseværdier for partikelmasse på et senere tidspunkt skal suppleres med en grænseværdi for antallet af partikler. Ifølge Kommissionen vil en grænseværdi for partikelantal sikre anvendelse af lukkede partikelfiltre, hvorved også ultrafine partikler begrænses. Kommissionen anfører, at forskning indikerer at ultrafine partikler er særlig skadelige for helbredet. Fremsættelsen af forslag afventer afslutningen af undersøgelser inden for rammerne af FN's Economic Commission for Europe (ECE). Det foreslås derfor, at fastsættelsen af grænseværdien for partikelantal skal ske ved komitéprocedure.

h) Måling af brændstofforbrug og CO₂ udslip

Som et nyt element foreslås, at Kommissionen som en del af de tekniske forskrifter bør fastlægge procedurer til måling af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for motorer til tunge køretøjer.

i) Grænseværdi for NO₂-udslip

Det foreslås desuden, at der på et senere tidspunkt eventuelt kan fastsættes en grænseværdi for det tilladelige niveau for andelen nitrogendioxid (NO₂) i udstødningsgassen. Det direkte udslip af NO₂ fra dieselmotorer bidrager til NO₂-forureningen, der er et særligt problem på tæt befærdede gadestrækninger.

j) Global harmonisering af prøvningsmetoder

Det foreslås at indføre globalt harmoniserede prøvningsmetoder, der er udviklet indenfor rammerne af FN's Economic Commission for Europe (ECE). Herved undgås, at et køretøj skal gennemgå forskellige prøvningsmetoder alt efter om køretøjet skal sælges i EU, USA eller Japan.

k) Komitéprocedure

Forordningen fremsættes som et led i en todelt fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet efter fælles beslutningstagen, mens de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser vedtages af Kommissionen i komité-procedure. Denne fremgangsmåde blev også anvendt ved seneste revision af udstødningsnormerne for person- og varebiler i 2007. Punkterne e)-j) ovenfor foreslås vedtaget i komité procedure.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen angiver, at målsætningen ikke i tilstrækkeligt grad kan opfyldes gennem nationale foranstaltninger fra medlemsstaternes side pga. behovet for at undgå hindringer for det indre marked og pga. luftforureningens grænseoverskridende implikationer.

Kommissionen anfører således, at et fællesskabsinitiativ er bedre egnet til at opfylde målsætningen, fordi man derved undgår den opsplittning af det indre marked som ellers ville finde sted, såfremt produktnormer ville blive fastsat nationalt. Gennem ensartede normer for grænser for motorkøretøjers forurenende emissioner, som fastsat i forslaget, sikres en bedre luftkvalitet i EU, og der gøres en indsats mod problemet med grænseoverskridende forurening. Atmosfæriske modeller viser, at forurening, der udledes i én medlemsstat, bidrager til den forurening, der måles i andre medlemsstater, hvorfor der er behov for initiativer på EU niveau for at løse problemer med luftforurening.

Kommissionen konkluderer, at forslaget på denne baggrund er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Da forslaget vedrører indsats overfor grænseoverskridende forurening og da formålet vedrører realiseringen af det indre marked og i øvrigt vedrører tilpasninger af allerede gældende EU

lovgivning på området, finder Regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen kan således tilslutte sig Kommissionens vurdering.

4. Konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser

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

Forslagets økonomiske konsekvenser

Gennemførelse af forslaget vil medføre øgede produktionspriser for de omhandlede køretøjer. EU-kommissionen har vurderet, at det fremlagte forslag vil medføre en stigning i produktionsprisen for tunge motorkøretøjer på 20-30.000 kr. afhængig af køretøjets størrelse. Merprisen må forventes væltet over på erhvervslivet. Med et samlet årligt bilkøb for erhvervslivet på omkring 5200 køretøjer betyder det en samlet årlig merudgift på omkring 130 mio. kr. hvis der antages en merpris pr. køretøj på 25.000 kr. Merudgiften må helt eller delvis forventes væltet over på forbrugere af transportydelser.

Der vil være økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner ved indkøb af nye tunge køretøjer. Stat, regioner og kommuner skønnes årligt at indkøbe eller lease omkring 400 busser og 400 lastbiler. Nedenstående tabel viser fordelingen af merudgifterne på stat, regioner og kommuner idet der er antaget en merpris pr. køretøj på 25.000 kr. Kommissionen forventer, at merprisen vil falde med tiden når de nye teknologier til rensning af udstødningsgassen er etableret og produktionsomkostningerne falder.

	Lastbiler		Busser		I alt
	Køb/Leasing	Merudgift mio. kr	Køb	Merudgift mio. kr.	
Stat	50	1,3	75	1,875	3,1
Regioner*	40	1,0	250	6,25	7,3
Kommuner	310	7,8	75	1,875	9,6
	400	10	400	10	20,0

* Regionerne må forventes at vælte merudgiften til nye busser over på kommunerne.

Da prisstigningerne indgår i selve bilpriserne og ligger inden for rammerne af almindelige udsving i markedspriserne, skønnes der ikke at ville blive tale om DUT-kompensation til kommunerne og regionerne. Der forventes ingen administrative konsekvenser for staten og kommunerne.

Forslagets miljømæssige konsekvenser

Kommissionens vurdering

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

	Reduktion (ton)	Procent
NO _x	226929	37
PM	3290	22

EU-Kommissionen har i sin konsekvensvurdering beregnet de samfundsmæssige omkostninger og gevinster ved forslaget i 2020. Omkostningerne består primært af øgede produktionsomkostninger til køretøjerne. De væsentligste gevinster ved forslaget er færre antal af for tidlig død samt sparede sygedage og hospitalsindlæggelser. Værdisætningen af disse gevinster (angivet som Euro pr. ton sparet forurenende stof) er den samme som anvendes i CAFE-programmet (Clean Air for Europe). Beregningerne viser, at Kommissionens forslag under de angivne forudsætninger kan antages at medføre en samfundsøkonomisk gevinst.

Omkostninger	954 mio. Euro
Gevinster	3981 mio. Euro
Samlet samfundsmæssig gevinst	3027 mio. Euro

Kommissionen anfører, at forslaget på nuværende tidspunkt vurderes at føre til en stigning i brændstofforbruget og dermed i CO₂ udslippet på 2-3 % for de omfattede køretøjer. Kommissionen forventer dog, at stigningen vil blive reduceret allerede inden ikrafttrædelsen som følge af tekniske forbedringer.

Danske forhold

For danske forhold vurderes Euro VI forslaget i 2020 at føre til et fald i NO_x og PM udslip fra tunge køretøjer på hhv. 2900 ton og 115 tons årligt svarende til en reduktion på hhv. 34 og 23 % sammenlignet med at alle køretøjer fortsat havde overholdt Euro V. Beregningen er baseret på data fra DMU og antages at Euro VI normerne træder i kraft i 2014 for alle tunge køretøjer.

Den gennemsnitlige, samfundsmæssige gevinst ved forslaget for ét køretøj er omkring 25.000 kr. beregnet over hele køretøjets levetid. Der er tale om en gennemsnitsberegning. Beregningen fremgår af nedenstående tabel:

Samlet nettogevinst ved Euro VI - beregning over ét køretøjs levetid.

Køretøjets levetid	7 år
Sparet NO _x pr år	100 kg

Sparet PM _{2,5} pr år	0,9 kg
Total sparet NO _x	700 kg
Totalt sparet PM	6,3 kg
Pris – Kr. pr. kg NO _x ¹	86 kr
Pris – Kr. pr. kg PM _{2,5} ²	629 kr
Gevinst (nutidsværdi)	50164 kr
Omkostning (= merpris)	25000 kr
Samlet nettogevinst	25164 kr

1: Fra DMU (Andersen et al). (2004)

2: Fra TRM (2004)

Beskyttelsesniveau

Forslaget vil medføre en positiv påvirkning af beskyttelsesniveauet.

Forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget medfører ingen nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Høring

Forslaget er udsendt i almindelig høring den 17. januar 2008 med frist til den 14. februar 2008.

Ved høringsfristens udløb var der modtaget 7 høringssvar.

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD) og Danmarks Automobilforhandlere (DAF) meddeler, at de bifalder Kommissionens forslag.

Danske Bilimportører (DBI) støtter generelt forslaget, herunder særligt at der indføres ét sæt krav fra en bestemt dato. DBI anfører, at der bør være mindst 36 måneder fra forslaget vedtages til de nye regler træder i kraft for at sikre industrien den nødvendige tid til at udvikle de nye produkter. Med hensyn til adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer mener DBI, at OASIS formatet er forældet i flere henseender og at alternativer til OASIS formatet bør overvejes. Der bør endvidere tages hensyn til, at der er stor forskel på reparation af tunge køretøjer og person- og varebiler.

Dansk Transport og Logistik (DTL) støtter generelt forslaget og finder det væsentligt at grænseværdierne ligger tæt op ad de amerikanske EPA 2010 krav. DTL udtrykker bekymring mht. de prisstigninger på køretøjer, som de nye normer vil medføre og anfører at der er behov for økonomiske incitamenter for at sikre, at transportbranchen vælger de mest miljømæssige køretøjer.

DTL lægger vægt på, at forslaget ikke fører til højere brændstofforbrug og dermed til øget udslip af CO₂. DTL støtter forslaget om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer, da det vil lette den daglige vedligeholdelse. Endelig anfører DTL, at hvis NO_x-kravene i Euro VI medfører anvendelse af SCR-katalysatorer skal det sikres, at det nødvendige tilsætningsstof (AdBlue) kan købes i alle EU-lande.

Autobranchens hus (AUTIG) hilser forslaget velkommen og støtter særligt reglerne om adgang til reparations- og vedligeholdelsesomkostninger baseret på OASIS-standarden. Efter AUTIG's opfattelse vil det styrke konkurrencen på reparation og vedligeholdelse til fordel for forbrugerne. Desuden vil udvikling af komponenter til opfyldelse af normerne være til gavn for små og mellemstore virksomheder i Danmark.

Færdselsstyrelsen finder det positivt at kravene til emissioner fra tunge køretøjer skærpes, herunder særligt at kravene vil føre til anvendelse af partikelfilter. Færdselsstyrelsen støtter, at der indføres en grænseværdi for partikelantal og anfører, at der bør fastsættes en tidsfrist for hvornår der senest skal fremsættes forslag til grænseværdi for partikelantal efter at FN/ECE har afsluttet programmet for partikelmåling på tunge køretøjer.

Det Økologiske Råd (DØR) støtter generelt forslaget men finder at muligheden for at give op til 100% tilskud til emissionsbegrænsende udstyr bør opretholdes. DØR anfører desuden at det straks bør indføres et krav til partikelantal, og hvis dette ikke er muligt bør grænseværdien fastlægges i komité-procedure for ikke at forsinke forslaget.

Sagen blev forelagt for miljøspecialudvalget den 6. februar 2007 hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Danmarks Naturfredningsforening (DN) og Greenpeace ønskede en tydeliggørelse af sammenhængen til ikrafttræden af grænseværdierne i luftkvalitetsdirektivet for så vidt angår ikrafttrædelsestidspunktet.

I relation til fastsættelse af grænseværdi for partikelantal, fremførte Det Økologiske Råd (DØR), at, at grænseværdier bør fastsættes allerede nu og at krav om fælles beslutningstagen i øvrigt vil betyde en unødigt forsinkelse, hvorfor de anbefaler komité-procedure.

Vedrørende dansk holdning til økonomiske incitamenter, fremførte DØR, at de ser forslaget som et fremskridt

Hovedstadens Trafik Selskab (HTS) opfordrede til at bringe afgiftsmuligheden i anvendelse.

Sagen blev forelagt for miljøspecialudvalget den 23. september 2008 hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Som supplement til det der blev fremført mundtligt på mødet afleverede Det Økologiske Råd skriftlige bemærkninger som også er reflekteret nedenfor.

Det Økologiske Råd bemærkede, at de ikke så muligheden for at anvende økonomiske incitament i form af støtte op til 100 procent af prisen på emissionsbegrænsende udstyr, som en begrænsning. Rådet mente i stedet, at der er tale om en udvidelse af muligheden for at bruge økonomiske incitament.

Formanden bemærkede, at Regeringen ikke ønsker skatte- eller afgiftskonstruktioner i direktiver, der vedtages med kvalificeret flertal. Formanden bemærkede desuden, at hvis der i et forslag ikke er noget om brugen af økonomiske incitament, da er det op til medlemsstaterne selv at afgøre, hvilke instrumenter, der anvendes. Derfor ser Regeringen forslagens mulighed for at anvende økonomiske instrumenter som en begrænsning.

Det Økologiske Råd ønsker komiteproceduren anvendt, hvis der ikke fastsættes en grænseværdi for partikelantal i direktivet under de nuværende forhandlinger samt en tidsfrist for, hvornår en sådan grænseværdi skal fastsættes. Det Økologiske Råd bemærkede i den forbindelse, at man syntes, at det var uklart hvorvidt Regeringen i dette tilfælde ville acceptere komitéprocedure, eller om Regeringen mener, at der skal fremsættes et nyt forslag, som skal vedtages af Råd og Parlament. Hertil bemærkede Formanden, at Regeringen ønsker en bestemmelse med en grænseværdi for partikelantal. Hvis det ikke er muligt at få i forbindelse med forhandlingerne, da må den fastsættes senere ved enten en rådsbeslutning eller ved komiteprocedure. Man ønsker ikke at sænke vedtagelsen af direktivet, hvis det ikke på nuværende tidspunkt er muligt at fastsætte en grænseværdi for partikelantal. Principielt ser Regeringen helst, at det sker ved en Rådsbeslutning, idet man ønsker, at det skal være en politisk beslutning, men man kan acceptere, at grænseværdien fastsættes ved komiteprocedure.

EP's baggrund for at hæve grænseværdien for NO_x udslip fra 0,4 g/kWh til 0,5 g/kWh på baggrund af Ricardo-rapporten, der peger på et forhøjet CO₂-udslip på 8 % med en grænseværdi på 0,4 g/kWh. Det Økologiske Råd ønsker i den forbindelse, at Regeringen tager kontakt til europaparlamentarikerne for at gøre opmærksom på, at denne rapport ikke kan lægges til grund. Hertil oplyste Formanden, at Regeringen ikke ændrer holdning og stadig ønsker en grænseværdi for NO_x-udslip på 0,4g/kWh.

Danmarks Naturfredningsforening påpegede, at man ikke ønskede regulering som i USA, da der er forskel på europæiske og amerikanske forhold. Formanden bekræftede, at der er forskel, og at man ikke ønsker at regulere som i USA.

6. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentets miljøudvalg vedtog den 15. juli 2008 en række ændringsforslag til forslaget. Miljøudvalget er generelt positiv overfor Kommissionens forslag, men foreslår en række ændringer:

b) Ozondannende stoffer

Det foreslås at grænseværdien for NO_x-udslip sættes op fra 0,4 g/kWh til 0,5 g/kWh

c) Ikrafttrædelse

Fremrykning af ikrafttrædelsestidspunktet for alle nye køretøjer til 1. april 2013 og for typegodkendelser til 1. april 2012.

f) Økonomiske incitament

Artiklen om økonomiske incitament udgår

k) Komitéprocedure

Miljøudvalget foreslår at de tekniske forskrifter inklusive målemetode og grænseværdi for partikelantal og NO₂ skal foreligge senest 1. april 2009.

7. Forhandlingssituationen

Formandskabet har fremlagt en kompromistekst, som støttes af bredt antal af medlemslande.

Kompromisforslag fremrykker ikrafttrædelsestidspunktet for alle nye køretøjer til 1. oktober 2013 og for typegodkendelser til 1. oktober 2012.

I kompromisforslaget opfordres ligeledes til, at Kommissionen på et senere tidspunkt skal fremkomme med et forslag for definition og måling af brændstofforbrug og CO₂ emissioner for hele køretøjer og ikke kun for motorer i tunge køretøjer.

Endvidere har formandskabet foreslået, at datoen for færdiggørelsen af de tekniske forskrifter fastsættes inklusiv målemetode og grænseværdi for partikelantal til den 1. april 2010.

8. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Regeringen er enig i behovet for en regulering af emissioner fra tunge køretøjer og stiller sig generelt positiv over for hovedelementerne i Kommissionens forslag.

a) Partikler

Danmark støtter at der gennemføres en væsentlig skærpelse i grænseværdierne for partikler, som vil medføre anvendelse af partikelfiltre. Ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt er det især luftforurening med partikler, der har betydning for luftkvaliteten i Danmark. Partikelforurening kan forårsage hjertekarsygdomme, luftvejssygdomme, allergi og kræft. Det vurderes, at partikelforureningen årligt er skyld i ca. 3400 for tidlige dødsfald i Danmark.

b) Ozondannede stoffer

Danmark støtter at grænseværdierne for ozondannende stoffer (NO_x og HC) skærpes væsentligt. Ozon og kvælstofdioxid (NO₂) giver anledning til sundhedseffekter, men i Danmark vurderes disse effekter at være langt mindre alvorlige end effekten af partikelforureningen. Ozon og kvælstofoxider (NO_x) har en skadelig virkning på miljøet, særligt i form af skader på vegetation og overgødsning.

For så vidt angår grænseværdien for NO_x udslip betyder reduktionen på 80 %, at man med den nuværende teknologi skal anvende SCR katalysator.

c) Ikrafttrædelse

Efter Dansk opfattelse bør Euro VI træde i kraft tidligere end foreslået af Kommissionen. Med en tidligere ikrafttrædelse vil forslaget i højere grad kunne bidrage til overholdelse af luftkvalitetsdirektivet.

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

d) Holdbarhedskrav

Danmark kan støtte at holdbarhedskravene til emissionsbegrænsende udstyr forlænges som foreslået af Kommissionen. De nye holdbarhedskrav vil i praksis sikre, at det emissionsbegrænsende udstyr skal holde i hele køretøjets levetid.

e) Adgang til reparations- og vedligeholdelsesomkostninger

Danmark kan støtte, at der fastsættes regler om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer i forordningen. Kravet vurderes særligt at være til gavn for små og mellemstore autoværksteder i Danmark.

f) Økonomiske incitamenter

Begrænsninger vedrørende muligheden for at anvende skatteincitamenter som formuleret i forslagets artikel 10, hvorefter økonomiske incitamenter ikke må overstige merudgiften til de tekniske anordninger, der er anvendt for at sikre overholdelse af forordningens emissionsgrænser, inklusive udgiften til montering på køretøjet, hører efter dansk opfattelse ikke hjemme i bestemmelser baseret på artikel 95, som vedtages med flertalsafgørelser. Traktaten forhindrer ikke de lande, der måtte ønske det, i at anvende skatteincitamenter, blot de er i overensstemmelse med traktaten. Spørgsmålet om skatteincitamenter har været et gennemgående diskussionsemne ved forhandlingen af tidligere bil-direktiver. Resultatet har hidtil været, at der var flertal for at bevare bestemmelsen.

g) Partikelantal

Danmark støtter, at der indføres en grænseværdi for partikelantal. En sådan grænseværdi vil sikre anvendelse af særligt effektive partikelfiltre, der også tilbageholder de ultrafine partikler. Det er af afgørende betydning at nedbringe udslippet af de ultrafine partikler, da meget tyder på at disse er de særlig sundhedsskadelige.

Efter Dansk opfattelse skal der indarbejdes en forpligtelse til at indføre en grænseværdi for partikelantal, så snart der foreligger en tilstrækkelig afprøvning af den testmetode, som er udviklet inden for ECE. Der bør fastsættes en tidsfrist for, hvornår grænseværdien senest skal fastsættes.

h) Måling af brændstofforbrug og CO₂ udslip

Danmark støtter, at der fastsættes en procedure til måling af CO₂ udslip og energiforbrug fra motorer til tunge erhvervskøretøjer. Efter Dansk opfattelse bør der imidlertid udvikles en metode til at opgøre CO₂ udslip og energiforbrug for hele køretøjer.

i) Grænseværdi for NO₂-udslip:

Danmark støtter at der fastsættes en grænseværdi for NO₂-udslippet. Efter dansk opfattelse bør grænseværdien fastsættes så snart som muligt og der bør være en tidsfrist på, hvornår grænseværdien senest skal fastsættes.

j) Global harmonisering af prøvningsmetoder:

Danmark støtter de globalt harmoniserede prøvningsmetoder indføres i forordningen.

k) Komitéprocedure:

Danmark kan støtte, at forordningen vedtages som et led i en todelt fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet efter fælles beslutningstagen, mens de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser vedtages af Kommissionen i komité-procedure. Efter Dansk opfattelse bør fastlæggelse af grænseværdi for partikelantal samt grænseværdi for NO₂-udslippet (punkt g) og i) ovenfor) dog ske ved fælles beslutningstagen, hvis det er muligt uden at forsinke vedtagelsen af direktivet. Alternativt bør der sættes en tidsfrist for, hvornår Kommissionen skal fremsætte forslag til grænseværdierne.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat er oversendt til Folketinget den 31. januar 2008.

PUNKT 6

SAMLENOTAT TIL EU-UDVALGET OG REGERINGENS UDENRIGSPOLITISKE UDVALG

Kommissionens forslag til ændring af Rådets og Parlamentets Direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie, dels ved indførelse af en mekanisme for overvågning og nedsættelse af emissionerne af drivhusgasser som følge af brug af brændstoffer til vejtransport, om ændring af Rådets Direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationer for brændstof, der benyttes i fartøjer til indlandstransport, og om ophævelse af Direktiv 93/12/EØF. (Brændstofkvalitetsdirektivet).

KOM(2007)18 endelig

Tidlig forelæggelse

Revideret notat

Resumé

Kommissionen fremsætter en række ændringsforslag til Direktiv 98/70/EF, der fastsætter kravspecifikationer til benzin og dieselolie, der anvendes til vejtransport og ikke-vejgående maskiner, bl.a.:

- 1) Det maksimalt tilladte svovlindhold i diesel- og gasolie foreslås reduceret til 10 ppm (0,001 vægt-%) i 2009 for dieselolie til vejtransport og i 2010 for gasolie til ikke-vejgående maskiner.*
- 2) Procentgrænsen for iblanding af biobrændstof i benzin sættes op fra 5 til 10 volumen bioethanol, eller tilsvarende mængder af andet biobrændstof.*
- 3) Det maksimalt tilladte damptryk for benzin foreslås hævet for at muliggøre markedsføring af benzin med op til 10 % bioethanol.*
- 4) Den europæiske standardiseringsorganisation CEN opfordres til samtidig at hæve den maksimalt tilladte iblanding af biodiesel i dieselolie fra 5 til 10 %.*

Endelig foreslår Kommissionen som et nyt element, at oliebranchen skal overvåge udledningen af drivhusgasser fra brændstoffer fra hele brændstoffets livscyklus fra 2009, og at udslippet af drivhusgasser fra 2011 og frem til 2020 skal nedbringes med 1 % om året i forhold til niveauet i 2010.

Forslaget forventes samlet set at føre til en positiv påvirkning af beskyttelsesniveauet.

1. Status

Kommissionen sendte den 31. januar 2007 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 175 samt i artikel 95 og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

Grundnotat om forslaget er oversendt til FMPU og FEU den 5. marts 2007. Revideret grundnotat er oversendt til FMPU og FEU 18. juni 2007 og et revideret notat om forslaget indgår i samlenotat af 17. oktober 2007 om rådsmøde (miljø) 30. oktober 2007 til brug for samråd herom i Europaudvalget den 26. oktober 2007.

Europa Parlamentets Miljøudvalg har den 27. november 2007 stemt om udkast til 1.læsningsrapport. Afstemning i Plenum afventer Rådets behandling idet der stræbes efter 1. læsningsaftale med Rådet. Formandskabet sigter mod en 1. læsningsaftale med Parlamentet i

| efteråret 2008.

2. Formål og indhold

Direktiv 98/70/EF, senest ændret ved Direktiv 2003/17/EF, fastsætter kravspecifikationer til benzin, dieselolie og gasolie til vejgående trafik og ikke-vejgående maskiner. Specifikationerne er fastsat af miljø- og sundhedsmæssige årsager.

Det fremgår af artikel 9 i Direktiv 98/70/EF, at udviklingen i udstødningsnormer (Euro-normer), strategien for CO₂ udslip fra biler samt udviklingen af alternative brændstoffer kan gøre det nødvendigt at foretage en revision af Direktivet. Kommissionen skal derfor inden udgangen af 2006 foretage en gennemgang af Direktivet med henblik på eventuel revision.

De væsentligste ændringsforslag i forhold til det eksisterende direktiv som foreslås af Kommissionen gennemgås nedenfor under pkt. a-g. Under punkt h gennemgås det element, der er nyt i Kommissionens forslag i forhold til den eksisterende regulering.

a) Svovlindhold i dieselolie til vejtransport

Ifølge Direktiv 98/70/EF må dieselolie til vejtransport maksimalt indeholde 10 ppm (0,001 vægt-%) svovl fra 31. december 2008. Datoen for fuldstændig indførelse af dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 ppm (kaldet svovlfri dieselolie) er imidlertid i Direktiv 98/70/EF betinget af, at det ikke må føre til samlet stigning i udslippet af drivhusgasser.

Fremstilling af dieselolie med lavere svovlindhold kræver mere energi og fører dermed til et øget udslip af CO₂. Svovlfri dieselolie gør det imidlertid muligt at udvikle mere effektive efterbehandlingssystemer til dieselmotorer (f.eks. partikelfiltre), hvorved energiforbruget og dermed CO₂-udslippet kan nedbringes. Kommissionen anfører, at der ikke kan drages en entydig konklusion med hensyn til det samlede udslip af drivhusgasser ved overgang til svovlfri diesel den 31. december 2008. Men da svovlfri diesel bl.a. fører til lavere partikeludslip, konkluderer Kommissionen, at det samlet set vil være en fordel at fastholde den dato for fuldstændig overgang til svovlfri dieselolie, der fremgår af Direktiv 98/70/EF.

b) Indhold af PAH i dieselolie til vejtransport

Samtidig med overgangen til svovlfri dieselolie foreslår Kommissionen, at det maksimalt tilladte indhold af polyaromatiske kulbrinter (PAH) i dieselolie nedsættes fra 11 % til 8 %. Kommissionen anfører, at denne ændring kan nedbringe udslippet af såvel PAH som partikler fra dieslbiler, om end omfanget af reduktionen er usikker.

c) Svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner og fartøjer til sejlads

Kommissionen foreslår, at det maksimalt tilladte svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner fra den 31. december 2009 nedsættes fra 1000 ppm til 10 ppm. Dette vil dels føre til et lavere partikeludslip, dels muliggøre udviklingen af renere og mere effektive motorer.

Det foreslås desuden, at det maksimalt tilladte svovlindhold i gasolie til fartøjer til sejlads på indre vandveje nedsættes fra 1000 ppm til 300 ppm fra 31. december 2009 og yderligere til 10 ppm fra 31. december 2011. Ifølge definitionen i Direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 findes der ikke indre vandveje i Danmark.

d) Højere andel af biobrændstof i benzin

Direktiv 98/70/EF tillader iblanding af op til 5 % (volumen) bioethanol i benzin. Kommissionen foreslår, at det skal tillades at blande op til 10 % bioethanol i benzin. Den maksimalt tilladte iblanding af andre iltholdige biobrændstoffer i benzin, f.eks. ETBE (ethyl-tertiær-butyl-ether)

justeres tilsvarende, idet det maksimalt tilladte indhold af ilt i benzin øges fra 2,7 vægt-% til 3,7 vægt-%.

Kommissionen anfører, at det pt. er nødvendigt at markedsføre benzin med 5-10 % bioethanol som en særskilt brændstofkvalitet, idet en række bilproducenter af tekniske årsager ikke tillader brug af benzin med mere end 5 % bioethanol, hvis garantien skal opretholdes.

e) Damptryk for benzin

Når der tilsættes bioethanol til benzin, stiger benzinens damptryk, fordi ethanol er mere flygtigt end benzin. Derfor foreslår Kommissionen, at det maksimalt tilladte damptryk for benzin, der indeholder bioethanol, hæves til fra 60 kPa til 64-68 kPa afhængig af indholdet af bioethanol. Det svarer til en stigning i damptrykket på 7-13 %.

Forøgelse af det maksimalt tilladte damptryk af benzin vil føre til øget fordampning af flygtige organiske kulbrinter (VOC) fra bilernes tanksystem. Kommissionen vurderer, at brug af benzin med 5-10 % bioethanol vil medføre en stigning i udslippet af VOC fra biler på op til 1 % af det samlede VOC udslip fra vejtransporten.

Kommissionen anfører, at der er flere muligheder for at begrænse det øgede udslip af VOC.

Bioethanol kan f.eks. omdannes til ETBE, der ikke fører til forøget damptryk af benzin.

Kommissionen forventer desuden, at udviklingen i motorteknologi og biobrændstoffer indenfor en årrække vil muliggøre højere iblanding af biobrændstof, uden at det fører til forøget fordampning af VOC.

Kommissionen påpeger endvidere i sin konsekvensanalyse, at det er teknisk muligt at bringe benzin tilsat op til 10 % ethanol til at overholde den gældende grænseværdi for det maksimalt tilladte damptryk for benzin ved at fjerne det flygtige stof butan fra benzinen. Denne metode er dog ikke generelt anvendelig i hele EU. Således er kun de færreste skandinaviske raffinaderier indrettet på en måde, der gør det muligt at anvende denne metode til at sænke damptrykket for benzin.

Direktiv 98/70/EF indeholder en undtagelse, der tillader et maksimalt damptryk for benzin på 70 kPa (mod normalt 60 kPa). Undtagelsen kan anvendes af lande med såkaldt arktiske eller strenge klimatiske forhold. Kommissionen anfører, at der er behov for en præcisering af "arktiske eller strenge klimatiske forhold" og foreslår følgende definition: "Gennemsnitlig vinter temperatur, der ligger under gennemsnittet i hele EU." Danmark anvender på nuværende tidspunkt denne undtagelse.

f) Begrænsning af VOC udslip fra benzinstationer

For at undgå en samlet stigning i udslippet af VOC fra biler varsler Kommissionen desuden et nyt direktivforslag i 2007 om regulering af VOC udslip ved tankning af biler. Dette område er reguleret i dansk lovgivning via Bekendtgørelse nr. 507 af 30. maj 2001 om begrænsning af udslip af dampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer.

g) Biodiesel

Kommissionen anfører, at den eksisterende grænse på maksimalt 5 % biodiesel i diesel, der er fastsat i CEN standarden, er begrundet i tekniske og ikke i miljø- eller sundhedsmæssige årsager. Derfor anmoder Kommissionen CEN om at tillade 10 % biodiesel i diesel. Kommissionen vurderer, at det er muligt at overholde det nuværende krav til maksimal vægtfylde for diesel med 10 % indhold af biodiesel.

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Kommissionen foreslår, at udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer (beregnet for hele brændstoffets livscyklus) fra 1. januar 2009 skal opgøres og rapporteres af oliebranchen, og at udslippet af drivhusgasser fra 2011 skal nedbringes med 1 % om året frem til 2020. Kommissionen anfører, at en sådan forpligtigelse vil medvirke til at nedbringe udslippet af drivhusgasser fra vejtransport. Samtidig vil det sikre, at biobrændstofdirektivet fører til den størst mulige reduktion i udslippet af drivhusgasser med de lavest mulige omkostninger. Kommissionen vurderer, at forslaget vil medføre en reduktion på 500 mio. tons CO₂ i 2020.

Kommissionen vil i 2008 fremkomme med forslag til et fælles system for opgørelse af livscyklusvurdering af udslippet af drivhusgasser for brændstoffer og henviser til, at sådanne systemer allerede finder anvendelse bl.a. i UK og NL.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentets Miljøudvalg har den 27. november stemt om udkast til 1. læsnings rapport. Miljøudvalget er generelt positiv overfor forslaget, men foreslår følgende ændringer til Kommissionens forslag:

b) Indhold af PAH i dieselolie til vejtransport

Miljøudvalget foreslår, at det maksimalt tilladte indhold af polyaromatiske kulbrinter (PAH) i dieselolie nedsættes fra 11 % til 6 %.

e) Damptryk for benzin

Det foreslås, at det maksimalt tilladte damptryk for benzin reduceres til 56 kPa (66 kPa i lande med strenge klimatiske forhold). Miljøudvalget ønsker ikke, at der gives et tillæg på op til 4-8 kPa hvis benzinen indeholder ethanol, som foreslået af Kommissionen.

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Miljøudvalget foreslår, at reduktion af udslippet af drivhusgasser fra brændstoffer skal reduceres med 2 % for hver to år frem for 1 % hvert år som foreslået af Kommissionen.

i) Kriterier for bæredygtighed

Miljøudvalget foreslår, at retningslinier for opgørelse af udslippet af drivhusgasser og for vurdering af biobrændstoffers bæredygtighed fastlægges i direktivet. Det er opfattelsen, at biobrændstoffer skal være bæredygtige for at tælle med i reduktion i udslippet af drivhusgasser.

Miljøudvalget foreslår følgende bæredygtighedskriterier:

- 50 pct. drivhusgasfortrængning
- Ingen negative effekter på biodiversitet, skovdrift, kulstoflagring, vandressourcer, vandkvalitet, luft, jordkvalitet og ændret arealanvendelse.
- Sociale kriterier

Endelig mener Miljøudvalget, at basis for beregningen af reduktionen i udslip af drivhusgasser skal være gennemsnittet af de bedste producenter, mens Kommissionen har foreslået, at basis skal være gennemsnittet af fossile brændstoffer i 2010.

4. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at forslagets målsætninger ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes gennem foranstaltninger fra medlemsstaterne, da der er et stort EU marked for vej køretøjer, og den tilgængelige brændstofkvalitet er et væsentligt aspekt for køretøjernes funktionalitet. Handling fra medlemsstaterne alene ville medføre, at det indre marked for brændstof til vej køretøjer ville ophøre. Det ville have negative økonomiske såvel som sikkerhedsmæssige konsekvenser, da hvert medlemsland ville blive afhængig af forsyning produceret til landets specifikationer og ikke længere kunne udveksle på det indre marked i tilfælde af sammenbrud.

Miljø- og sundhedsfordelene vil blive større til lavere omkostninger ved en fælles EU brændstofkvalitet pga. luftforureningens grænseoverskridende implikationer. Et fællesskabs initiativ vil endvidere bedre kunne opfylde direktivets målsætninger. Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering.

5. Konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser

De forslåede ændringer forventes at kunne gennemføres som ændringer til bekendtgørelsen om kvaliteten af benzin og dieselolie samt til bekendtgørelsen om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser

a) Svovlindhold i dieselolie til vejtransport

Fuldstændig overgang til svovlfri dieselolie til vejtransport forventes ikke at føre til øgede produktionsomkostninger i Danmark. Det skyldes, at Danmark overgik til svovlfri brændstoffer fra den 1. januar 2005, idet der fra denne dato blev indført en afgiftslettelse for benzin og dieselolie med maksimalt 10 ppm svovl til vejtransport på 2 øre pr liter dieselolie og 4 øre pr liter benzin. Størrelsen på afgiftsfritagelsen blev fastsat ud fra en vurdering af de miljømæssige gevinster ved at fremme svovlfri brændstoffer.

b) Indhold af PAH i dieselolie til vejtransport

Kommissionen vurderer, at reduktionen af indholdet af PAH i dieselolie fra 11 % til 8 % ikke vil føre til forøgede produktionsomkostninger.

c) Svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner og fartøjer på indre vandveje

Med hensyn til ikke-vejgående maskiner vurderede den danske oliebranche i 2003, at merproduktionsomkostningerne for svovlfri diesel til vejtransport ville være af størrelsesordenen 5 øre pr. liter dieselolie. Med det nuværende forbrug af dieselolie til ikke-vejgående maskiner (ca. 700.000 m³ pr år) svarer det til en årlig meromkostning på 35 mio. kr. Det faktum, at det danske produktions- og distributionssystem allerede er indrettet til svovlfri diesel til vejtransport vil imidlertid betyde, at omkostningen i dag vil være lavere. Kommissionen vurderer således, at de øgede produktionsomkostninger udgør omkring 2 øre pr. liter brændstof svarende til en årlig meromkostning på 14 mio. kr. primært for erhvervslivet.

d) Højere andel af biobrændstof i benzin

Kommissionen anfører, at markedsføring af en ny benzinkvalitet med maksimalt 10 % biobrændstof i form af bioethanol vil komplicere distributionssystemet for brændstoffer, men angiver ikke nogen omkostning herfor.

e) Damptryk for benzin

I forbindelse med forslaget om at hæve grænsen for iblanding af bioethanol i benzin til 10 % forslås, at det maksimalt tilladte damptryk for benzin sættes op. Stigningen forventes dog at blive lavere i Danmark bl.a. fordi Danmark i forvejen har et højere maksimalt tilladt damptryk end de øvrige EU-lande. Vedrørende Kommissionens forslag om en nærmere præcisering af strenge klimatiske forhold, er det Miljøstyrelsens umiddelbare vurdering, at Danmark fortsat kan anvende specifikationen for lande med strenge klimatiske forhold.

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Kommissionen fremlægger ikke en specifik vurdering af omkostningerne ved at nedbringe udslippet af drivhusgasser fra brændstoffer med 1 % årligt over 10 år. Kommissionen har i stedet foretaget en beregning af, hvad det koster at reducere CO₂ udslippet med 1 T ved anvendelse af bioethanol og biodiesel. Kommissionen anfører, at forslaget vil sikre en omkostningseffektiv implementering af biobrændstofdirektivet og bidrage til at opfylde EU's målsætning om at anvende 10 % biobrændstoffer i 2020. Kommissionen anfører, at forslaget vil fremme udvikling af nye typer af biobrændstoffer (2. generation), idet omkostningen for reduktion af CO₂ ved brug af biobrændstof forventes at blive lavere for 2. generations biobrændstoffer end for 1. generation. Effektivisering af produktion og distribution af brændstoffer vil antagelig også i et vist omfang kunne bidrage til at nedbringe udslippet af drivhusgasser beregnet for brændstoffets livscyklus. Omkostningerne hertil er ikke kendt.

Statsfinansielle konsekvenser

a) Svovlindhold i dieselolie til vejtransport

Den 31. december 2008 bortfalder afgiftsfritagelsen på 4 øre pr. liter svovlfri benzin og 2 øre pr. liter diesel som følge af beslutning om at indføre afgiftsfritagelse i en 4-årig periode. Det vil medføre en statsfinansiell gevinst på ca. 140 mio. kr. årligt baseret på 2006-niveauet, når brug af svovlfri brændstoffer til vejtransport bliver obligatorisk fra den 1. januar 2009. Der er ikke taget højde for eventuelle adfærdsændringer i form af nedsat brændstofforbrug p.g.a. dyrere brændstof.

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Ved øget brug af biobrændstof vil der modsat være et provenutab som følge af fuld fritagelse for CO₂-afgift på biobrændstof iblandet brændstof. CO₂ afgiften udgør 150 kr. pr ton CO₂ svarende til 40 øre pr. liter diesel og 36 øre pr liter benzin. Provenutabet ved 1 % reduktion af CO₂ udslippet fra transportbrændstoffer ved frivillig brug af biobrændstoffer forventes at udgøre omkring 25 mio. kr. år baseret på salget af benzin og diesel i 2006. Hvis udslippet af drivhusgasser fra brændstoffer skal nedbringes med 1 % årligt over 10 år ved brug af biobrændstoffer, vil det fra 2020 medføre et årligt betydeligt provenutab. I den udstrækning forslaget kan sidestilles med en obligatorisk EU-forpligtelse til at blande biobrændstof i motorbrændstofferne til vejtransportformål vil adgangen til at fritage disse fra CO₂ afgift – i medfør af energibeskatningsdirektivet – bortfalde. Dette vil alt andet lige eliminere et eventuelt provenutab.

Erhvervsadministrative konsekvenser

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Indføring af en rapporteringsforpligtigelse vil medføre øgede omkostninger, primært for olieselskaber og i mindre grad for Regeringen. Kommissionen refererer et engelsk studie, der anslår udgiften til dataindsamling og verifikation til 0,0015 Eurocent pr. liter brændstof i tilfælde af en 5 % iblanding af biobrændstof. For danske forhold vil det svare til omkring 0,5 mio. kr. pr. år, hvis al benzin og dieselolie indeholder 5 % biobrændstof. Tilsvarende forventes iblanding af 10 %

biobrændstof at medføre årlige udgifter på omkring 1 mio. kr. Forslaget vurderes på den baggrund at have begrænsede erhvervsadministrative konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

c) Svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner og fartøjer på indre vandveje

Det forventes, at den forslåede reduktion af svovlindholdet fra ikke-vejgående maskiner vil give en reduktion på ca. 65 tons partikler pr. år. i Danmark. Det svarer til en miljøgevinst på 16 mio. kr. De øgede produktionsomkostninger for brændstoffet er 13,5 mio. kr., hvilket giver en samlet nettogevinst på 2,5 mio. kr.

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

I Kommissionens konsekvensanalyse angives prisen på reduktion af drivhusgasudslippet med 1 ton ved brug af biobrændstoffer at være af størrelsesordenen 1000 kr. På den baggrund vurderes de samlede omkostninger ved at reducere CO₂-udslippet fra transportbrændstoffer med 1 % om året i Danmark at være af størrelsesordenen 150 mio. kr. pr. år baseret på salget af benzin og diesel i 2006. Hvis omkostningerne væltes over på forbrugerne, vil det svare til en merpris på omkring 3 øre pr. liter brændstof pr. år, mens f.eks. en 10 %'s iblanding i 2020 vil betyde en merpris på 30 øre pr liter brændstof.

Beskyttelsesniveau

Forslaget forventes samlet set at føre til en positiv påvirkning af beskyttelsesniveauet.

6. Høring

Forslaget blev udsendt i almindelig høring den 7. februar 2007 med frist til den 7. marts 2007.

Der er indkommet 7 høringssvar med kommentarer, mens 7 interessenter har meddelt, at de ikke har kommentarer til forslaget.

Dansk Industri (DI) finder det positivt, at forslaget åbner mulighed for et højere indhold af biobrændstoffer i benzin. DI finder imidlertid, at direktivet ikke på tilfredsstillende måde baner vejen for øget anvendelse af biodiesel og anfører, at Direktivet bør bidrage til en harmonisering af reglerne om biodiesel.

Oliebranchens Fælles Repræsentation (OFR) mener, at en eventuel opgørelse af CO₂ udslippet fra brændstoffer bør begrænses til biobrændstoffer og anfører, at et sådant system bør være simpelt og ubureaukratisk, og at hver part i forsyningskæden skal gøres ansvarlig. OFR vurderer, at med de nuværende teknologier vil kravet om at reducere livscyklus udslippet af drivhusgasser fra brændstof kræve op til 20-30 % biobrændstoffer i 2020, hvilket ikke harmoniserer med rådskonklusionerne fra februar 2007 om 10 % biobrændstof i 2020. OFR anfører desuden, at kravet om en reduktion på 1 % om året kan blive ensbetydende med, at der skal iblandes biobrændstof før der er udviklet tilstrækkeligt samfundsøkonomisk konkurrencedygtige og miljømæssigt bæredygtige biobrændstoffer, således som det påpeges i Regeringens energiplan. DI udtrykker ligeledes skepsis overfor, at medlemslandenes ret til selv at bestemme tempoet for introduktion biobrændstoffer synes at bortfalde.

Handel Transport og Service (HTS) og Dansk Transport og Logistik (DTL) udtrykker ligeledes bekymring over, at kravet om reduktion af udslippet af drivhusgasser fra brændstoffer med 1 % om året kan medføre at det vil blive nødvendigt at iblande mere biobrændstof end de 10 volumen som forslaget lægger op til. HTS og DTL finder det afgørende, at direktivet samlet set ikke fører til krav om anvendelse af biobrændstof, der overstiger hvad der kan opnås med den bilpark der eksisterer på et givet tidspunkt. DTL forudser, at tilsætning af over 10 % biobrændstof i perioden 2011 til 2020 kan føre dels til tekniske problemer for bilparken, dels til højere og mere svingende brændstofpriser.

Endelig påpeger OFR, at markedsføring af benzin med 5-10 % bioethanol som en særskilt brændstofkvalitet kan skabe problemer for lagerberedskabet for olie.

OFR mener ikke, at indførelsen af svovlfri gasolie til ikke-vejgående maskiner vil medføre nogen særlige fordele, bl.a. fordi ikke vejgående maskiner næppe vil blive udstyret med efterbehandlingssystemer som partikelfilter i nær fremtid.

Afslutningsvis anfører OFR, at fastholdelse af det forhøjede damptryk for benzin, der på nuværende tidspunkt gælder i Danmark, er en forudsætning for, at den danske oliebranche fortsat kan markedsføre 95-oktan benzin uden MTBE, der er et uønsket stof pga. fare for forurening af grundvand.

UdviklingsRåd Sønderjylland og Bio-Energipark Tønder mener, at direktivet bør ændres mere visionært for så vidt angår muligheden for at iblande bioethanol i benzin. I stedet for en ændring fra 5 – 10 % foreslår de, at det hæves til et sted mellem 25 – 30 % og ser endvidere gerne mulighed for at iblande op til 85 % bioethanol i benzin. Dette begrundes bl.a. i, at der allerede er udviklet biler, som kan kører på benzin med høj andel af bioethanol og dels at flere europæiske lande allerede sælger benzin med høj andel af bioethanol. Herudover bemærkes det også, at benzin iblandet 85 % bioethanol kan reducerer CO₂-udslippet op til 80 %. Man er enig i, at oliebranchen skal rapportere om vugge-til-grav emissionerne af drivhusgasser.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) og Det Økologiske Råd (DØR) støtter, at der bør gøres noget i forhold transportsektorens udslip af drivhusgasser og syntes det er positivt, at der i direktivet er lagt op til en stramning af svovlindholdet i diesel. DN og DØR påpeger imidlertid, at ved at åbne op for at 10 % af benzin kan indeholde biobrændstoffer, er der stor fokus på biobrændstoffer og forslår at fokus flyttes til reduktion af CO₂ udslip. DN og DØR mener, at der på nuværende tidspunkt er stor usikkerhed om hvorvidt biobrændstoffer, medvirker til reduktion af CO₂ udslip og, at en kvantitativ målsætning om 10 % biobrændstoffer ikke er et udtryk for at transportsektorens CO₂ udslip reduceres.

DN og DØR mener, at der skal stilles skrappe krav til de biobrændstoffer der i givet fald skal blandes med benzin, bl.a. at de medfører en reel reduktion i CO₂ udslip og, at produktionen ikke betyder andre negative påvirkninger af natur, landskab og miljø. For at fremme biobrændstoffer med det bedste miljøregnskab foreslår DN og DØR, at der udvikles et certificeringssystem. DN og DØR mener desuden, at der bør være en max grænse for, hvor stor en del af de 10 %, der må være 1. generations biobrændstoffer for at undgå uacceptable konsekvenser, og at der åbnes op for alternative brændstofmuligheder f.eks. biogas. Endvidere synes DN og DØR, at det er en god ide, at CO₂ emissionerne skal reduceres med 1 % årligt i et livscyklus perspektiv for at udvikle mere energieffektivitets i branchen men påpeger, at det ikke må være en undskyldning for at bruge endnu flere biobrændstoffer i sektoren.

Sagen blev drøftet i EU Specialudvalget for miljø den 6. juni 2007, hvilket gav anledning til følgende bemærkninger:

Greenpeace fandt det uhensigtsmæssigt, at det i dansk holdning er angivet: ”Næstefter skærpede krav til nye bilers brændstofeffektivitet er biobrændstof forventeligt det umiddelbart vigtigste middel til reduktion heraf”.

NOAH, WWF og Nepenthes tilsluttede sig synspunktet fra Greenpeace.

I forlængelse af EU Specialudvalget for miljø den 6. juni 2007, er der modtaget skriftlig bemærkning fra Oliebranchens Fællesråd (OFR), som støtter målet for 10 % biobrændstoffer i 2020. Samtidigt støtter OFR regeringens ønske om at etablere et overvågningssystem. OFR giver endvidere udtryk for, at det bør tydeliggøres, at regeringen ikke støtter forslaget om et årligt CO2 reduktionsmål på 1 %, da det vil overstige EU-målet på 10 % i 2020.

På EU Specialudvalget for miljø den 10. oktober 2007 fremkom følgende bemærkninger:

Oliebranchens Fælles Repræsentation (OFR) anførte, at reduktion af PAH i dieselolie til vejtransport fra 11 til 8 pct. muligvis giver miljømæssige fordele, men at yderligere reduktion til 6 pct. ikke giver forbedret miljøeffekt. DØR imødegik denne konklusion, men henvisning til, at partikelfiltre ikke er implementeret i det forudsatte omfang med Euro 5 normen.

Desuden efterlyste OFR en teknisk begrundelse for Danmarks støtte til reduktion i svovlindholdet i gasolie til mobile ikke-vejgående maskiner. OFR problematiserede endvidere, at Kommissionens forslag vedrørende drivhusgas reduktion ikke er ledsaget af kriterier for bærerdygtighed for biobrændstoffer. DØR og Greenpeace understregede det hastende i udviklingen af bærerdygtighedskriterier for biobrændstoffer og efterlyste et moratorium vedrørende anvendelsen af biobrændstoffer indtil kriterier er på plads. NOAH og Greenpeace efterlyste importforbud mod biomasse fra 3. lande til brug for biobrændstoffer.

Dansk Transport og Logistik efterlyste belysning af de økonomiske konsekvenser forbundet med at øge grænsen for tilladelig andel af biobrændstof i diesel.

Sagen blev drøftet i EU-specialudvalget for miljø den 6. februar 2008, hvilket gav anledning til følgende bemærkninger:

OFR gjorde opmærksom på en særskilt dansk problemstilling – i relation forslaget om at tillade iblanding af op til 10 %. bioethanol i benzin: Ældre biler kan af tekniske årsager ikke køre på benzin med 10. %. bioethanol men kun med 5 pct. bioethanol. Dét problem tænkes løst i andre lande ved at lade højoktan benzin (benzin over 95 oktan) tilføre 5 pct. oktan 92 og 95 tilføre 10 %. Alle biler uanset alder kan således køre på højoktan benzin. Da højoktan benzin kun har en begrænset udbredelse i Danmark p.g.a. indhold af MTBE, er det i en dansk kontekst relevant at markedsføre begge typer benzin – altså oktan 92 og 95 med både 5. og 10 % iblanding af bioethanol.

OFR påpegede endvidere det skisma, der ligger i en reduktionsmålsætning, der fordrer væsentlig højere iblanding af biobrændstoffer, end de 10 % som direktivet tillader i relation til visse – men ikke alle benzin- og dieseltyper.

Greenpeace fremførte, vedrørende bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, at man ikke må løse et CO₂ problem på bekostning af miljøet – og at det derfor er afgørende, at bæredygtighedskriterierne er ambitiøse på miljøets vegne. De anførte, at en fortrængning på 35 % er for lav til at sikre en klimapositiv effekt. Fortrængningsprocenten skal op på 60 % – og skal gradvist forøges - for at klimaeffektivitet og bæredygtighed er sikret. De gjorde i den sammenhæng opmærksom på, at beregningerne i VE-direktivets bilag VII, efter deres opfattelser ikke var korrekte. Desuden påpegede de, at sociale aspekter og aspektet vedrørende utilsigtede konsekvenser af ændret arealanvendelse mangler i kriterierne. Endelig opfordrede Greenpeace til at droppe reduktionsmålsætningen for transportsektoren som foreslået af Kommissionen og i stedet fokusere på bæredygtighedskriterierne og kravene hertil. Greenpeace vurderer således, at koblingen af disse to elementer er til skade for miljøambitionerne på kriteriesiden, og i øvrigt repræsenterer et ensidigt fokus på tilførsel af biobrændstoffer til benzin som det primære effektiviseringsfokus i relation til transportsektoren.

DØR savnede begrundelse for, at Danmark ikke støtter Parlamentets forslag om at nedsætte PAH indholdet i dieselolie fra 11 til 6 % – men kun støtter reduktion til 8 %. Formanden forklarede, at miljøgevinsten ved at gå fra 8 til 6 % er minimal i forhold til omkostningerne og derfor ikke omkostningseffektiv. DØR bemærkede også, at VE direktivet lægger op til, at målsætningerne deri skal leveres via krav om vedvarende energi – og via et fokus på biobrændstoffer.

Fødevareministeriet (FVM) pointerede, at Danmark i udmøntningen af bæredygtighedskriterierne, skal sikre imod handelshindringer overfor 3. lande. Hertil bemærkede formanden, at de kriterier, der foreslås i regi af VE-direktivet, ikke begrænser markedsføringen af biobrændstoffer men alene fastlægger bæredygtighedskravene hertil, der tillader, at de kan tælles med i forhold til VE-målætningen (og 1. % reduktionsmålsætningen).

I forlængelse af EU Specialudvalget for miljø den 6. februar 2008, har Greenpeace skriftligt suppleret deres synspunkter vedrørende kriterier for biobrændstoffer således: ”Fortrængningsmålet skal ses i sammenhæng med, hvad det betyder for hele energisystemet. Med 1MJ biomasse kan man på et kraftvarmeværk erstatte 0,95MJ fossilt brændstof. Samme 1 MJ biomase konverteret til biofuel erstatter blot 0,35-0,45MJ benzin/diesel. Vi får mere CO₂ reduktion ved at erstatte 1 MJ energi fra kul end ved at erstatte 1 MJ energi fra diesel eller benzin. Endnu større effektivitetsgevinst opnås ved at lave strøm af biomassen, hvis strømmen bruges til el-biler. El-motorer omsættes til km med kun mindre tab i el-net og batterier. Hvorimod forbrændingsmotorer er meget ineffektive, kun ca. 15% bliver omsat til km, mens ca. 85% af energien i brændstoffet spildes.”

Sagen blev drøftet på møde i specialudvalget (miljø) den 23. september 2008, hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Energi- og olieforum (EOF) – tidl. Oliebranchens Fællesrepræsentation – påpegede, at bortfaldet af afgiftslettelsen for svovlfri diesel på 2 øre pr. liter fra 1. januar 2009 jo indebærer en tilsvarende

merudgift for vognmændene. Herudover anførte EOF, nødvendigheden af fortsat at kunne tillade et maksimalt damptryk i benzin på 70kPa, som en forudsætning for at kunne undgå tilsætning af MTBE. Herudover påpegede EOF, at 10% målsætningen i art. 7A vil forordre tilsætning af biobrændsler i størrelsesordenen op til 30% afhængigt af biobrændstoffets CO2 fortrængning og at merprisen pr. liter derfor kan blive betydeligt højere end anført under afsnittet om samfundsøkonomiske konsekvenser. Endelig pointerede EOF behovet for fælleseuropæiske bæredygtighedskriterier og fandt på den baggrund at traktatens indre markedsbestemmelser burde lægges til grund for reguleringen frem for miljøbestemmelserne, samt opfordrede til at den præcise udarbejdelse af kriterierne overlades til den europæiske standardiseringsorganisation CEN.

Det Økologiske Råd anførte, at den danske holdning til de foreslåede CO2 reduktionskrav til brændstofleverandørerne fastsættes således, at de ikke stiller sig i vejen for udvikling og anvendelse af el-biler.

Dansk Energi ønskede en præcisering af den danske holdning for så vidt angår ovennævnte reduktionskrav og målsætningen om 10 pct. VE i transportsektoren fra 2020.

7. Forhandlingssituationen

a) Svovlindhold i dieselolie til vejtransport

Forslaget om at dieselolie til vejtransport fra 2009 maksimalt må indeholde 10 ppm svovl støttes af en majoritet af lande.

b) Indhold af PAH i dieselolie til vejtransport

En majoritet af lande støtter forslaget om at reducere det maksimalt tilladte indhold af PAH i dieselolie til vejtransport. En række lande, herunder Danmark, støtter en reduktion fra 11 % til 8 %, mens en række lande ønsker, at det maksimalt tilladte indhold af PAH nedsættes yderligere, som det også er foreslået af Parlamentet.

c) Svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner og fartøjer på indre vandveje

Et flertal af lande støtter forslagene om at reducere svovlindholdet i gasolie til ikke-vejgående maskiner og skibe på indre vandveje til 10 mg/kg fra 1. januar 2011. En række lande ønsker dog regionale undtagelser eller undtagelser for visse maskintyper.

d) Højere andel af biobrændstof i benzin

En majoritet støtter forslaget om, at procentsatsen for tilsætning af biobrændstof til benzin hæves. En række lande ønsker dog, at markedsføring E5 (benzin med maksimalt 5% bioethanol) skal være obligatorisk i en overgangsperiode af hensyn til de biler, der har problemer med at køre på E10 (benzin med op til 10% bioethanol).

e) Damptryk for benzin

Flere lande støtter forslaget om at tillade et højere damptryk for benzin, der indeholder ethanol. Et flertal af lande støtter desuden, at en række nordeuropæiske lande (herunder Danmark) får mulighed for at tillade et højere damptryk af benzin betinget af ansøgning og godkendelse af Kommissionen.

f) Begrænsning af VOC udslip fra benzinstationer

Generelt hilses Kommissionens forslag om at regulere udslippet af VOC fra tankstationer velkomment.

g) Biodiesel

Et flertal af lande støtter at der i brændstofdirektivet sættes en grænse på maksimalt 7 % biodiesel i diesel.

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Alle lande er positive overfor forpligtigelsen til reduktion af udslippet af drivhusgasser mens flere lande er kritiske overfor det konkrete forslag. Således har et flertal af lande tilkendegivet det som afgørende, at der sikres overensstemmelse mellem reduktionsmålsætningen i brændstofkvalitetsdirektivets art. 7A og VE direktivets målsætning om 10% VE i transportsektoren. Der er endvidere opbakning til at eventuel uoverensstemmelse skal indebære at målsætningen i art. 7A tilpasses. For et flertals vedkommende er støtten herudover betinget af, at en række betingelser er opfyldt, herunder særligt, at der skal være krav til bæredygtighed af biobrændstoffer, der anvendes for at opfylde en given reduktionsforpligtigelse.

Flere lande mener, at brændstofkvalitetsdirektivets reduktionskrav på 10 pct. over 10 år er for højt og bør nedsættes, og stiller spørgsmål ved Kommissionens vurderinger af reduktionspotentialer i produktionsprocessen, ved flaring og ved CCS. Endelig har flere lande stillet spørgsmål til spillet mellem Kommissionens forslag og EU's kvotesystem.

Der er bred tilslutning til, at der skal indføres en revisionsklausul i relation til reduktionsforpligtelsen. Flere medlemslande finder at revisionsklausulen også skal vedrøre målsætningen i VE direktivet.

i) Kriterier for bæredygtighed

Formandskabet har i sit seneste kompromisforslag fra september 2008 foreslået en række kriterier for bæredygtighed, som skal finde anvendelse i såvel dette direktiv som i VE direktivet. Formandskabets kompromisforslag, som ser ud til at kunne samle bred opbakning blandt medlemslandene, indeholder følgende hovedpunkter:

- Drivhusgasbesparelse: Drivhusgasbesparelse på 35 minimum pct. fra direktivets ikrafttræden stigende til et besparelseskrav på minimum 50% fra 2017. Formandskabet har endvidere foreslået justering af metoden for beregning af drivhusgasbesparelsen samt at metoden løbende tilpasses den tekniske og videnskabelige udvikling i en komite procedure.

- Biodiversitet: Biobrændstof må ikke være dyrket på arealer med høj biodiversitetsværdi som opgjort pr. 1.1.2008. Dette omfatter en lang række arealer herunder græsarealer med høj biodiversitet, skov, der ikke er forstyrret af menneskelig aktivitet af betydning samt områder, der har fået status som naturbeskyttelsesområde eller, som tjener til beskyttelse af sjældne eller truede økosystemer eller arter.

-Kulstoflagring i jord og skov: Biobrændstof må ikke være dyrket på arealer, som pr. 1. januar 2008 havde status som arealer med store kulstoflagre. Sådanne arealer defineres som værende a) våde jorde (wet-lands), som er dækket eller mættet med vand og b) skovarealer på mere end 1 hektar med træer højere end 5 meter eller kronelag som dækker 30 pct.

- Kryds-overensstemmelse”: For biobrændstof dyrket i EU skal reglerne for at opnå EU fuld landbrugsstøtte – de såkaldte ”kryds-overensstemmelsesregler” – overholdes (fastlagt i forordning 1782/2003/EF).

Derudover skal Kommissionen hvert andet år rapportere til Parlamentet og Rådet vedrørende nationale foranstaltninger i forhold til bæredygtighedskriterierne samt for beskyttelse af jord, vand og luft. Endvidere skal Kommissionen rapportere om bl.a., hvilke konsekvenser EU’s biobrændstof politik har for tilgængelighed af fødevarer til rimelige priser især i udviklingslande samt om landene har ratificeret og implementeret 8 ILO konventioner. Rapporteringen skal omfatte medlemslande samt 3. lande, der leverer en væsentlig del af råmaterialet til fremstilling af biobrændstoffer i EU. Den første rapport skal foreligge i 2012.

8. Regeringens generelle holdning

Regeringen stiller sig positiv overfor Kommissionens forslag til brændstofkvalitetsdirektiv.

a) Svovlindhold i dieselolie til vejtransport

Danmark støtter, at datoen for fuldstændig overgang til svovlfri dieselolie fastholdes til den 31. december 2008.

b) Indhold af PAH i dieselolie til vejtransport

Danmark støtter, at det maksimalt tilladte indhold af PAH i dieselolie reduceres fra 11 % til 8 %.

c) Svovlindhold i gasolie til ikke-vejgående maskiner og fartøjer på indre vandveje

Nedsat svovlindhold i gasolie vil føre til reduceret partikeludslip. Det fremgår endvidere af Kommissionens konsekvens analyse, at en ensartet kvalitet (10 ppm) vil lette udviklingen af effektive partikelfiltre, hvilket vil føre til reduktion af brændstofforbruget for maskiner med partikelfiltre. Øget CO₂ udslip som følge af øget energiforbrug i fremstillingen af gasolie med 10 ppm svovl vil, ifølge Kommissionens beregninger, i løbet af en årrække udlignes af det nedsatte brændstofforbrug. Konklusionen er derfor, at det samlet set er en miljømæssig gevinst at reducere svovlindholdet i gasolie til ikke-vejgående maskiner. Danmark støtter derfor, at det maksimalt tilladte svovlindhold i gasolie til mobile ikke-vejgående maskiner og til fartøjer på indre vandveje reduceres til 10 ppm.

d) Højere andel af biobrændstof i benzin

Danmark støtter at der tillades en højere andel af biobrændstof i benzin, og at der indføres en ny benzinkvalitet med maksimalt 10 % bioethanol (eller et tilsvarende indhold af andre typer af biobrændstof). Markedsføringen bør dog betinges af, at biobrændstofferne kan produceres bæredygtigt.

e) Damptryk for benzin

Danmark er enig i, at den foreslåede forøgelse af det maksimale tilladte damptryk for benzin er en forudsætning for at benzin med 5-10 % bioethanol kan markedsføres uden væsentlige merudgifter. Det er imidlertid vigtigt, effekterne på fordampningen af VOC begrænses, og at forøgelsen af damptrykket om muligt kun skal gælde i en overgangsperiode.

I Danmark blev det maksimale tilladte damptryk for benzin i 2005 ændret fra 60 kPa til 70 kPa. Det skete ved at anvende en undtagelse i Direktiv 98/70/EF, der tillader et maksimalt damptryk for benzin på 70 kPa (mod normalt 60 kPa.) i lande med "arktiske eller strenge klimatiske forhold".

Det er afgørende for Regeringen, at Danmark fortsat kan anvende denne undtagelse, da det højere maksimale damptryk er en forudsætning for, at benzin i Danmark kan markedsføres uden tilsætning af stoffet MTBE (Methyl-tertiær-butyl-ether). MTBE er uønsket i benzin i Danmark, da det er svært nedbrydeligt i vand, og da det har en ubehagelig smag og lugt. Selv små udslip eller spild af benzin vil medføre forurening af grundvand, der vil gøre vandet uanvendeligt som drikkevand. Dette er et særligt problem i Danmark hvor grundvand, modsat i det øvrige EU, anvendes urensset som drikkevand.

Forud for ændringen af det maksimale tilladte damptryk for benzin beregnede Danmarks Miljøundersøgelser, at i 2005 ville ændringen medføre en forøgelse i det samlede danske VOC udslip på ca. 0,26 %. I 2010, hvor de fleste biler vil være forsynet med et filter til begrænsning af VOC-fordampningen, vil forøgelsen udgøre omkring 0,15 % af det samlede danske VOC-udslip.

f) Begrænsning af VOC udslip fra benzinstationer

Regeringen stiller sig endvidere positiv overfor, at reglerne om begrænsning af VOC-udslip fra benzinstationer gøres obligatoriske i EU.

g) Biodiesel

Med hensyn til tilsætning af biodiesel til diesel støtter Regeringen som udgangspunkt Kommissionens synspunkt om, at dette er tilfredsstillende reguleret i de europæiske CEN-standarder.

h) Reduktion af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer

Regeringen støtter, at der bliver udviklet et system til at overvåge udledningen af drivhusgasser fra transportbrændstoffer i et livscyklusperspektiv fra 2009/2010. Det er regeringens opfattelse at en overvågning af drivhusgasudslippet imidlertid ikke bør stå alene, men følges op af en overvågning af biobrændstoffers miljømæssige bæredygtighed samt dokumentation for at reduktionen kan opnås på en miljøforsvarlig måde.

Regeringen støtter, at der etableres effektive incitamenter til reduktion af transportsektorens drivhusgasudledninger. Næst efter skærpede krav til nye bilers brændstofeffektivitet er biobrændstof forventeligt det umiddelbart vigtigste middel til reduktion heraf, ligesom et bidrag må forventes fra en reduktion af CO₂ udledningen fra flaring. På sigt er det endvidere Danmarks vurdering, at et væsentligt reduktionsbidrag vil kunne opnås fra anvendelse af VE-el i transportsektoren.

Danmark har tilsluttet sig EU-målet om 10 % biobrændstof i 2020, under forudsætning af at disse kan produceres bæredygtigt og, at 2. generationsteknologierne er kommercielt tilgængelige. Regeringen finder, at EU's 10%-mål har fundet en passende operationel udformning i VE-direktivets krav om anvendelse af 10% VE i transportsektoren fra 2020. Regeringen kan ikke støtte, at der med nærværende direktiv etableres særskilt regulering, som går udover dette mål, ligesom det for Regeringen er en forudsætning, at medlemslandene i opfyldelsen af denne målsætning godskrives allerede gennemførte initiativer til reduktion af transportsektorens CO₂ udledninger. Regeringen finder det endvidere væsentligt, at reduktionskravet i nærværende direktiv ikke fordrer anvendelse af biobrændstoffer i mængder, som indebærer, at incitamentet til udvikling og anvendelse af VE-el i transportsektoren forsvinder. Generelt finder Regeringen det vigtigt, at der overlades medlemslandene betydelig fleksibilitet i valget af konkrete instrumenter til opfyldelse af VE direktivets 10% målsætning.

Regeringen støtter, at der etableres effektive incitamenter til markedsmodning og markedsføring af biobrændstoffer med større CO₂-fortrængningseffekt. Danmark kan principielt tilslutte sig, at alle sektorer – herunder også oliebranchen – skal bidrage til CO₂ reduktionsindsatsen. Regeringen finder det dog ikke godt gjort, at den foreslåede model med direkte CO₂-reduktionskrav til oliebranchen er den mest hensigtsmæssige. Inklusion i EU's CO₂-kvotesystem og etablering af CO₂-fortrængningskrav for de biobrændstoffer der markedsføres i EU er alternative modeller, som bør overvejes. Med en progressiv forhøjelse af et fortrængningskrav frem til 2020, vil der kunne sikres et incitament til udvikling og omkostningseffektiv anvendelse af bæredygtige teknologier med en større samlet CO₂ fortrængning.

i) Kriterier for bæredygtighed

Regeringen lægger særligt vægt på, at produktionen af biobrændstoffer sker bæredygtigt, hvorfor etableringen af fælles EU bæredygtighedskrav og certificering, evt. internationalt, af biobrændstoffer er essentiel. Regeringen finder det væsentligt, at bæredygtighedskravene – såvel som teknologiincitament - er koordineret med øvrige tiltag fra EU.

I forhold til drivhusgasbesparelse finder Regeringen det væsentligt, at mindstekravet til reduktion af drivhusgasemissioner ved at fortrænge fossile brændstoffer med biobrændstoffer opgjort over hele brændstoffets livscyklus øges fra de foreslåede 35 pct. men fortsat under 45 pct. i 2010, og at den endvidere øges til 50-60 pct. i 2015 koblet med en revisionsklausul, der kan anvendes såfremt den teknologiske udvikling muliggør højere reduktionskrav.

I forhold til sikring af biodiversitet, lægger Regeringen særlig vægt på, at sikre håndhævelse af EU's mål om at standse tilbagegangen i biodiversitet senest i 2010. Regeringen kan støtte forslag om en negativ afgrænsning af de arealer der *ikke* må benyttes til dyrkning af biobrændstoffer. Det er samtidigt regeringens vurdering, at der er behov for en begrebsmæssig præcisering af ”arealer med høj biodiversitetsværdi”.

For så vidt angår kriterier vedrørende kulstoflagring i jord og skov, finder Regeringen ligeledes, at en negativ afgrænsning af de arealer, der ikke må anvendes til dyrkning af biobrændstoffer er et godt udgangspunkt. Det er i denne sammenhæng Regeringens vurdering, at der er behov for begrebsmæssig præcisering af arealer med store kulstoflagre.

Regeringen finder også, at landbrugsstøtte kravet om ”kryds-overensstemmelse” i forhold til EU-lovgivningen er relevant og logisk kriterium i denne sammenhæng.

Regeringen støtter, at der er krav om rapportering af biobrændstof produktionens indflydelse på biodiversitet, vandressourcer, vand- og jordkvalitet og at der om nødvendigt på et senere tidspunkt kan fastsættes kriterier for disse områder.

Regeringen finder det herudover væsentligt, at der arbejdes målrettet for at sikre, at anvendelsen af kriterierne og de hermed forbundne indrapporterings og overvågningsforpligtelser kan foranstalles så ubureaukratisk som muligt.

Regeringen forventer på denne baggrund at kunne støtte bæredygtighedskriterier, der i overvejende grad ligger inden for rammerne af formandskabets fremlagte kompromisforslag.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om forslaget er oversendt til FEU den 5. marts 2007. Revideret grundnotat er oversendt til FEU 18. juni 2007 og et revideret notat om forslaget indgår i samlenotat af 17. oktober 2007 om rådsmøde (miljø) 30. oktober 2007 til brug for samråd herom i Europaudvalget den 26. oktober 2007.