

MILJØMINISTERIET
EU-koordinationen

17. oktober 2007

**Samlenotat til Folketingets Europaudvalg
Rådsmøde (miljø) den 30. oktober 2007**

1.	Klimaforandring: Forberedelse af COP 13 den 3-14. december <i>Rådskonklusioner</i>	<i>Side 2</i>
2.	Vandmangel og tørke <i>Rådskonklusioner</i>	<i>Side 7</i>
3.	EU's bæredygtighedsstrategi: Fremskridtsrapport <i>Politisk drøftelse</i>	
DOKUMENT IKKE MODTAGET		
4.	Forslag til direktiv om brændstofkvalitet <i>Politisk drøftelse</i>	<i>Side 16</i>
5.	Forslag vedr. midlertidigt forbud af to GMO-majs: MON 810 + T25 <i>Vedtagelse</i>	<i>Side 28</i>

Punkt 1.

Forslag til Rådets konklusioner vedr. forberedelsen af den 13. partskonference under klimakonventionen på Bali 3.-14. december 2007

KOM-dokument foreligger ikke

- *Rådskonklusioner*

Nyt notat

Resume

Konklusionerne er baseret på beslutningen på DER's forårstopmøde i 2007 som et led i at kunne vise lederskab i klimaspørgsmålet. Målet er at undgå klimaforandringer der overstiger 2 grader Celsius sammenlignet med førindustrielt niveau. Bekymring for de videnskabelige beviser om negative effekter af klimaforandringer, men at IPCC viser at handling er teknisk og økonomisk muligt og at udskydelse af handling vil være skadelig og omkostningsfuldt. De globale udledninger bør toppe inden for 10- 15 år og herefter reduceres til 50 % i forhold til 1990. UNFCCC er det rette forum for at sikre dette. For at sikre effektiv handling mod klimaforandringer skal FN klimakonferencen på Bali til december vedtage et mandat for en ny omfattende klimaaftale, der inkluderer alle lande og som skal falde på plads inden 2009. Som led i en global aftale skal de udviklede lande fortsat vise lederskab ved at påtage sig strengere obligatoriske absolutte forpligtelser sammenlignet med Kyoto-protokollens første forpligtelsesperiode. Udviklingslandenes indsats skal styrkes og befordres af positive incitament. Derudover skal en ny aftale medføre et styrket globalt carbonmarked, og herigennem øget finansiering til klimatiltag og teknologiudvikling, øget indsats for tilpasning til klimaforandringer, omfatte reduktion af emissioner fra afskovning samt sikre at de hastigt voksende emissioner fra skibs- og luftfart bliver håndteret.

1. Status

Det portugisiske formandskab har fremlagt et udkast til Rådskonklusioner for klimaområdet, der omhandler forberedelse af den 13. partskonference under UNFCCC klimakonventionen og det 3. møde mellem Kyoto-protokollens parter (CMP3) på Bali 3.-14. december 2007.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Forslaget til konklusioner er sat på dagsordenen for Rådsmøde(miljø) den 30. oktober 2007 med henblik på vedtagelse.

2. Formål og indhold

Formålet med rådskonklusionerne er, at forberede Fællesskabets deltagelse i COP13 og CMP3 på Bali d. 3.-14. december 2007.

Indholdet af udkastet til Rådskonklusioner kan opsummeres som følger:

- Rådet henviser til rådskonklusionerne fra foråret 2007, hvor der findes en oversigt over de centrale elementer i en effektiv og ambitiøs aftale efter 2012, der baseres på FN's klimakonvention og Kyoto-protokollen. Målet er at begrænse den globale opvarmning til ikke mere end 2 °C over pre-industrielt niveau. Samtidig understreger Rådet EU's stærke ønske om at spille en ledende rolle i den internationale klimaindsats.

- Rådet udtrykker stærk bekymring i forhold til de nyeste videnskabelige beviser for de negative effekter af klimaforandringerne, der bekræftes af FN's klimapanel (IPCC) seneste rapporter. IPCC demonstrerer tydeligere end tidligere, at klimaforandringerne har potentialet til seriøst at skade miljøet og den globale økonomi. Samtidig understreger Rådet, at IPCC konkluderer, at det er både økonomisk og teknisk muligt at undgå farlige klimaforandringer, men at muligheden for at gøre noget mod klimaforandringerne mindskes og at en udskydelse af handling kan være farlig og forbundet med meget høje omkostninger.
- Rådet lægger vægt på, at IPCC demonstrerer, at de globale drivhusgasudledninger skal toppe inden for de næste 10 til 15 år efterfulgt af en markant reduktion af udledningen af drivhusgasser på mindst 50 % i 2050 i forhold til 1990 for at begrænse den globale opvarmning til 2° C.
- Rådet understreger, at UNFCCC er det rette multilaterale forum for at udforme en global og ambitiøs klimaaf tale. Samtidig byder Rådet en række supplerende og støttende initiativer til UNFCCC processen velkommen, som FN's generalsekretærs højniveau møde i New York (24. september), G-8 initiativer inkluderende G-8+5/Gleneagles, og USA's Major Economies meeting (27.-28. september) samt det forberedende ministermøde i Bogor om hovedbyggestenene i en global og ambitiøs post2012 aftale.
- For at få en effektivt respons på klimaforandringerne betoner Rådet, at det er nødvendigt, at COP13 på Bali til december engagerer alle parter i en omfattende forhandlingsproces, der inkluderer både konventions- og Kyoto-sporet med henblik på at nå en global og ambitiøs post2012 aftale i 2009. Med udgangspunkt i konklusionerne fra Rådets forårstopmøde 2007, lægger Rådet vægt på at den forhandlingsproces, der måtte nås til enighed om at etablere på Bali, baseres på en fælles vision og udvikling af centrale byggesten, der bl.a. inkluderer styrkede absolutte emissions reduktioner for de udviklede lande og yderligere rimelige og effektive bidrag fra andre lande samt tværgående elementer som investeringer og finansiering og en køreplan, der sigter mod en global aftale i 2009.
- Rådet lægger vægt på, at de udviklede lande fortsat viser lederskab ved at påtage sig strengere obligatoriske absolutte forpligtelser som led i en global aftale sammenlignet med Kyoto-protokollens første forpligtelsesperiode. Rådet påpeger, at IPCC's laveste stabiliseringsniveau kræver, at gruppen af udviklede lande reducerer deres emissioner med 25-40 % under 1990 niveau i 2020, hvilket er i overensstemmelse med EU's forslag om, at de udviklede lande kollektivt skal reducere deres udledning med 30 % i 2020 i forhold til 1990. Samtidig understreger Rådet, at det videre arbejde i Ad Hoc arbejdsgruppen for Annex I parter under Kyoto-protokollen (AWG) skal sigte mod dette indsatsniveau.
- Rådet understreger, at de enkelte landes indsats skal være differentieret og skal tage højde for landenes udviklingsniveau og evne til at reducere udledningen af drivhusgasser. Udviklingslandenes indsats skal styrkes og befordres af positive incitamenter, bl.a. gennem styrkelse af det globale carbon marked.
- Rådet lægger vægt på, at det globale carbon marked er fundamentet for at sikre tilstrækkelige investeringer i klimavenlig teknologi. Det er vigtigt, at videreudvikle de fleksible mekanismer i en fremtidig aftale og koble forskellige kvotehandlingssystemer. En styrkelse af de fleksible

mekanismer kan bidrage til at de mest udviklede udviklingslande bidrager yderligere. Samtidig understreges det, at udvikling af CDM kan øge investeringerne i de mindst udviklede lande.

- Rådet lægger vægt på at carbon markedet skal suppleres med specifik offentlige og privat støtte til at udvikle, demonstrere og udbrede avanceret klimavenlig teknologi, og at yderligere finansieringsinstrumenter og mekanismer er nødvendige i den forbindelse. Rådet erkender det store behov for at øge de globale investeringer i klimavenlig teknologi, og at det er specielt nødvendigt at sikre, at udviklingslandenes økonomiske vækst afkobles fra udledningen af drivhusgasser. Rådet understreger, at der er behov for yderligere internationalt samarbejde i forskning, udvikling og demonstration af nye teknologier og en indsats for at udbrede eksisterende teknologi.
- Rådet understreger bl.a. på baggrund af en UNFCCC rapport, der analyserer eksisterende og potentielle investeringer og finansieringsstrømme på klimaområdet, nødvendigheden af at opskalere investeringer og finansieringsstrømme. Rådet lægger vægt på vigtigheden af at skabe det rette investeringsmiljø for at tiltrække offentlig og privat finansiering til at udbrede klimavenlige teknologier på nationalt, regionalt og internationalt niveau.
- Rådet byder Kommissionens grønbog "Adapting to climate change in Europe - options for EU action" velkommen. Rådet bekræfter, at tilpasning skal være en integreret del af alle beslutningsprocesser og lægger vægt på, at der er behov for yderligere finansiering og nye initiativer. Mens konkrete tilpasningsinitiativer primært ofte er i hænderne på den private sektor, nationale regeringer og udviklingssamarbejdsparter, er der et potentiale for, at UNFCCC kan styrke dets rolle som katalysator. Rådet lægger vægt på, at en post-2012 aftale skal bygge på den igangværende proces. Rådet understreger vigtigheden af at gøre Tilpasningsfonden operationel så hurtigt som muligt for at støtte konkrete tilpasningsprojekter og programmer.
- Rådet lægger vægt på at da udledninger fra afskovning i udviklingslande udgør omkring 20 % af de globale CO₂ udledninger, er det nødvendigt med konkrete politikker og tiltag som en del af en global og ambitiøs post2012 aftale, for at reducere disse udledninger og vende udviklingen inden for de næste to til tre årtier. På Bali ses der frem til en beslutning som fremmer pilotprojekter, identifikation af behovet for yderligere arbejde med metodologi og en proces til at undersøge mulighederne for at inkludere reduktioner fra afskovning i en samlet post 2012 aftale.
- Rådet er bekymret over, at emissioner fra international luftfart og skibstrafik repræsenterer en af de hurtigst voksende kilder til udledning af drivhusgasser. Derfor er det nødvendig med en global løsning på dette globale problem. Set i lyset af UNFCCC's førende rolle på klimaområdet skal samarbejdet mellem UNFCCC, the International Maritime Organisation (IMO) og the International Civil Aviation Organisation (ICAO) revurderes for at sikre fælles internationale mål i det internationale samfund.

3. Nærhedsprincippet

En vurdering er nærhedsprincippet er ikke relevant.

4. Konsekvenser for Danmark

Konklusionerne har ikke i sig selv konsekvenser for Danmark, men gennemførelse af såvel nationale som EU foranledigede tiltag til opfyldelse af de forpligtelser der måtte flyde af et

kommende globalt klimaregime efter 2012 må forventes at have betydelige konsekvenser. Disse vil blive vurderet i takt med at forslag herom fremlægges.

5. Høring

Sagen blev drøftet i EU Specialudvalget for miljø den 10. oktober 2007, hvilket gav anledning til følgende bemærkninger:

Greenpeace spurgte hvorfor det jf. den kommenterede dagsorden alene var udviklingslandene, der skulle afkoble deres økonomiske vækst fra en vækst i udledning af drivhusgasser og ønskede endvidere oplyst, hvor Danmark agtede at lægge sig i det af IPCC opstillede indikative reduktionsinterval på 25 -40 % for 2020, samt endelig om regeringen vil arbejde for, at markedet bidrager til, at fremtidige energiinvesteringer falder på de mest klimavenlige teknologier.

Det Økologiske Råd (DØR) savnede en dansk tilkendegivelse af behovet for at gøre op med en række af de uhensigtsmæssige mekanismer i det eksisterende kvotedirektiv. DØR fandt, at Danmark bør markere sig som modstander af gratis kvotefordeling. DØR fandt endvidere, at Danmark bør tilkendegive at EU's ensidige reduktionsmålsætning på 20 % bør hæves til 30% med mulighed for at gå op på 40% som led i en global aftale.

WWF fandt at Danmark bør gå efter et mere ambitiøst stabiliseringsscenario end det IPCC foreskriver og vi bør i højere grad arbejde for andre finansierings- investeringsforanledigende mekanismer end blot kvotedirektivet. Danmark bør gå ind for at der afsættes flere globale midler til udviklingslandenes klimaindsats. WWF understregede, at der bør være tale om additionelle midler, og ikke blot omfordelinger af eksisterende bistandsmidler. Endelig understregede WWF at det er underligt, at det ikke præciseres i den danske holdning, at vi står fast på 2 graders målsætningen.

Noah udtrykte bekymring for koblingen af EU's kvotehandelssystem til andre kvotesystemer, fordi man forudså at det ville blive vanskeligt at fastsætte et tilstrækkeligt stramt loft. Noah fandt endvidere at 10 % biofuel målsætningen bør droppes – alternativt at import af biofuel burde forbydes fordi EU ikke vil være i stand til at kontrollere om den er fremstillet bæredygtigt.

Danmarks Rederiforening tilkendegav, at søfartssektoren er indstillet på at levere sit bidrag til at begrænse CO2 udledningerne men at dette bør ske uden at der skabes ulige konkurrencevilkår.

LO spurgte til hvordan man agtede inddrage syd NGO'er i Bali konferencen herunder fagforeninger.

Oliebranchens fællesrepræsentation understregede at også en CO2 regulering af raffinaderi sektoren skal sikre opretholdelse af ensartede konkurrencevilkår.

Danmarks Naturfredningsforening tilkendegav at man støttede et krav om fuld auktionering ved en kommende revision af kvotedirektivet.

Greenpeace efterlyste seriøse tal fra søfartserhvervet vedr. sektorens CO2 udledning og tilkendegav i øvrigt at man støttede klart op om den 30 % reduktions målsætning, som DER har besluttet.

6. Forhandlingsituationen

Rådskonklusioner skal diskuteres og vedtages på mødet i Rådet(miljø) den 30. oktober 2007. Da konklusionerne grundlæggende baserer sig på rådskonklusionerne fra forårstopmødet 2007 er der på forhånd en høj grad af enighed om konklusionerne.

7. Dansk holdning

Regeringen er generelt enig i konklusionernes udmeldinger, som bygger på tidligere udmeldinger fra Rådet og DER.

Regeringen deler konklusionsudkastets bekymring for de negative effekter af klimaforandringerne som IPCC bekræfter og finder det derfor vigtigt, at Annex 1 landene som gruppe bliver klar til at opnå enighed om et indikativt reduktionsinterval som retningsgivende for deres indsats i perioden efter 2012. Dette vil være et afgørende led i en beslutning på COP13 om etablering af en global forhandlingsproces med henblik på i 2009 at lande en ny klimaaftale.

Regeringen finder det særligt vigtigt, at EU aktivt understreger, at UNFCCC er det rette forum for at udforme en global og ambitiøs klimaaftale for perioden efter 2012.

Regeringen finder det særligt vigtigt, at EU aktivt arbejder for, at der på COP13/CMP3 skabes enighed om en samlet forhandlingsproces, der engagerer alle parter. Samtidig lægges der vægt på, at der etableres et mandat/ køreplan med henblik på global enighed om en ny klimaaftale på COP 15 i 2009 i København for perioden efter 2012.

Regeringen er enig i at udviklingen af et globalt carbon marked, ved at koble EU's kvotehandelssystem til andre handelssystemer og at styrke de fleksible mekanismer, er afgørende for at fremme de nødvendige investeringer i klimavenlig teknologi. Regeringen er enig i, at der er behov for at supplere carbon markedet via offentlig støtte til at skabe incitamenter til yderligere private investeringer til at fremme og udbrede både eksisterende og nye klimavenlige teknologier.

Regeringen finder det vigtigt, at Rådet sætter fokus på at øge finansiering og tiltag i relation til tilpasning til klimaforandringer og søger at sikre en snarlig operationalisering af Tilpasningsfonden.

I forhold til udledning fra skib og fly er det Regeringens holdning, at der skal etableres en bindende regulering for udledning af drivhusgasser fra skibs- og luftfart, der effektivt bidrager til at reducere den globale udledning, og som samtidigt sikrer ensartet konkurrencevilkår. Der er behov for at fremme samarbejdet mellem klimakonventionen og hhv. den internationale luftfartsorganisation (ICAO) og den internationale maritime organisation (IMO) for herigennem at kunne tilvejebringe bidrag fra luft- og skibstrafikken til den globale klimapolitiske indsats. Regulering af de to sektors udledning af drivhusgasser bør således som første prioritet udvikles og fastlægges i IMO hhv. ICAO. Viser det sig indenfor en ansvarlig tidshorisont i forhold til klimakonferencen i København i 2009 ikke muligt at blive enige i IMO og ICAO om ambitiøse bindende mål for hhv. fly og skibes drivhusgasudslip, vil Danmark arbejde for at sikre, at udslip fra luft- og skibsfart håndteres i en post-2012 klimaaftale og/eller i forbindelse med EU baserede initiativer.

Regeringen er enig i, at en global post 2012 aftale skal inkludere reduktion af udledningerne fra afskovning.

Punkt 2.

Kommissionens meddelelse om vandmangel og tørke i den europæiske union COM(2007) 414 final

- *Rådskonklusioner*

Nyt notat

Resumé

Tørke og vandmangel er et betydende problem i EU især i de sydlige dele af fællesskabet. I Kommissionens meddelelse præsenteres en række initiativer og forslag til handling på europæisk og nationalt niveau. Der er i hovedsagen tale om initiativer som allerede er eller vil blive gennemført i Danmark (eksempelvis implementering af vandrammedirektivet), eller forslag af en ikke-bindende art (eksempelvis at medlemslandene skal arbejde for at fremme en bestemt udvikling). De initiativer, der skal iværksættes på europæisk plan, vedrører tilpasninger af eksisterende støtte- og forskningsprogrammer mhp. at muliggøre en øget indsats vedr. tørke og vandmangel. En samtænkning af forskellige politikområder med henblik at sikre en bedre koordinering og samspil, samt initiativer der skal sikre et bedre overblik over problemernes omfang på europæisk plan.

Kommissionens meddelelse og formandskabets forslag til rådskonklusioner vurderes at være neutrale i forhold til det danske beskyttelsesniveau

1. Status

Kommissionen sendte den 20. juli 2007 ovennævnte meddelelse til Rådet.

Europaparlamentet har ikke behandlet meddelelsen

Meddelelsen drøftedes på det uformelle rådsmøde den 31. august – 1. september.

Det portugisiske formandskab har sat tørke og vandmangel på dagsordenen med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner på rådsmødet 30. oktober.

2. Formål og indhold

Kommissionens meddelelse

Baggrund

Vandmangel og tørke¹ udgør et betydeligt problem i EU.

Fra 2000 til 2006 blev 15 % af EU's areal og 17 % af EU's befolkning ramt af tørke. Og tørke forekommer i stigende udstrækning. Det areal som påvirkes af tørke i EU er steget med næsten 20 % fra 1976 til 2006. Den meget omfattende tørke i 2003 påvirkede en tredjedel af EU's areal og 100 mio. mennesker, og det anslås at omkostningerne ved denne tørke udgjorde mindst 8,7 mia. €.

¹ Begrebet "tørke" betyder en midlertidig reduktion i mængden af tilgængeligt vand på grund en reduktion i nedbør. "Vandmangel" betyder, at behovet for vand overskrider den vandmængde, som kan udnyttes på et bæredygtigt grundlag.

12 % af EU's befolkning og 19 % af EU's areal er påvirket af vandmangel, og det vurderes at omfanget er stigende.

Klimaændringer forventes at medføre, at problemerne med vandmangel og tørke forværres.

I Kommissionens meddelelse præsenteres en vifte af mulige tiltag på europæisk og nationalt niveau med henblik på at imødekomme disse udfordringer.

Den anvendte nummerering i det følgende svarer til nummereringen i Kommissionens meddelelse.

Pkt. 2.1 Økonomiske instrumenter

Nationalt

Inden 2010 skal prisen på vand indeholde en passende tilskyndelse for forbrugerne til at anvende vandressourcerne effektivt, og prisen skal samtidig afspejle "forbrugeren betaler"-princippet, således at alle brugere af vand bidrager til at de økonomiske og miljømæssige omkostninger ved vandforbruget dækkes, jf. vandrammedirektivets artikel 9.

Krav om måling af vandforbruget skal fremmes for alle sektorer.

Pkt. 2.2.1 Arealanvendelse

EU

Bæredygtig vandforvaltning skal tænkes ind i landbrugspolitikken

Sammenhængen mellem dyrkning af energiafgrøder ("biofuels") og vandforbrug skal yderligere vurderes.

Nationalt

Medlemsstaterne bør udpege afstrømningsområder med vandmangel, og for disse områder iværksætte passende foranstaltninger med henblik på at genoprette vandbalancen, bl.a. som led i gennemførelsen af Vandrammedirektivet.

Pkt. 2.2.2 Finansiering af effektiv vandanvendelse

EU

Justering af eksisterende retningslinjer for EU støtte til infrastrukturprojekter på vandområdet, herunder at vurdere behovet for yderligere at fastsætte miljømæssige betingelser vedr. en effektiv vandforvaltning som en betingelse for støtte. Endvidere skal det vurderes hvordan EU's policy indenfor forskellige sektorer kan bidrage til en bedre vandforvaltning.

Nationalt

Medlemsstaterne bør udvikle økonomiske incitamenter med henblik på at fremme anvendelsen af vandeffektiv teknologi og praksis.

Pkt. 2.3.1 Bedre risikoforvaltning vedr. tørke

EU

Støtte udveksling af information om bedste praksis og udpege metoder til tørkekortlægning. Inden udgangen af 2008 udarbejdes anbefalinger.

Nationalt

Inden udgangen af 2009 efter behov at udarbejde risikoforvaltningsplaner vedr. tørke med henblik på at supplere vandplanerne, i overensstemmelse med Vandrammedirektivets artikel 13, stk.5, (som indeholder hjemmel til, at vandplanerne kan suppleres med specifikke planer vedr. bestemte problemer).

Pkt. 2.3.2 Udvikle et europæisk tørkeobservatorium og varslingsystem

EU og nationalt

Inden udgangen af 2012 udvikles prototyper og procedurer for etablering af et operationelt europæisk tørkeobservatorium.

Pkt. 2.3.3 Anvendelse af EU's solidaritetsfond (EU's fond til hurtig indsats overfor naturkatastrofer) og den europæiske mekanisme til civil beskyttelse (EU's samarbejdsorgan vedr. civilforsvar)

EU

Det skal vurderes, om der er behov for en revurdering af de kriterier, der muliggør støtte fra solidaritetsfonden med henblik på at fonden bedre kan agere overfor tørke. Mekanismen for civil beskyttelse skal vurdere alle muligheder for assistance i de tilfælde, hvor alvorlig tørke har konsekvenser for den civile beskyttelse (skovbrande m.v.).

Pkt. 2.4 Udbygning af infrastruktur vedr. vandforsyning

I visse tilfælde, hvor mulighederne for vandbesparelser, økonomiske styringsmidler m.v. er fuldt udnyttet, kan en udbygning af infrastrukturen vedr. vandforsyning komme på tale. Store vandforsyningsprojekter, såsom opførelse af dæmninger og transport af vand over store afstande, er underlagt EU-regulering (VVM). Alternative teknologier (afsaltning af havvand eller genbrug af spildevand) bliver i stigende grad anset som mulige løsninger på problemer med vandmangel.

EU

Inden udgangen af 2008 skal Kommissionen udarbejde en vurdering af alternative teknologier.

Nationalt

Medlemsstaterne skal sikre at alle uønskede bivirkninger ved infrastrukturprojekter vedr. vandforsyning tages i betragtning, herunder forholdet til energipolitikken (eksempelvis energiforbrug ved afsaltning af havvand).

Pkt. 2.5 Fremme af vandeffektiv teknologi og praksis

EU

Det skal overvejes at

- udarbejde standarder og eller regler for vandforbrugende indretninger (f.eks. vandingssystemer, armaturer, toiletter m.v.)
- udarbejde et nyt direktiv vedr. krav til bygningers vandforbrug
- indføre en indikator vedr. vandforbrug i forbindelse med ændringerne af EMAS reguleringen.

Forskning skal fremmes vedr. 1) tilpasning af økonomiske aktiviteter til vandmangel og tørke, 2) vandeffektivitet, 3) beslutningsværktøjer

Nationalt

Fremme af bindende krav vedr. vandforbrug og vandspild til nye bygninger og forsyningsnetværk.
Fremme af økonomiske sanktioner ved for stort vandspild.

Pkt. 2.6 Fremme af en europæisk kultur vedr. vandbesparelser

EU

Det skal søges at gennemføre et initiativ vedr. effektiv vandanvendelse i samarbejde med dele af erhvervslivet ("European Business Alliance on Corporate Social Responsibility").

Opfordre til at der indføres regler vedr. vandanvendelse i nuværende og fremtidige certificeringsordninger.

Mulighederne for at udvide eksisterende europæiske mærkningsordninger med henblik på at fremme anvendelse af vandbesparende produkter og produkter produceret med mindre forbrug af vand.

Nationalt

Fremme udviklingen af information, undervisningsprogrammer, rådgivningsindsats m.v. vedr. vandanvendelse i relation til kvantitet.

Pkt. 2.7 Viden og dataindsamling

EU

Etablering af et europæisk informationssystem vedr. vandmangel og tørke, baseret på det eksisterende "Water Information System for Europe" (WISE).

Fuld udnyttelse af satellitdata fra "Global Monitoring for Environment and Security (GMES)" systemet med henblik på vandforvaltning og planlægning.

Udarbejde en årlig europæisk status baseret på udvalgte, fælles indikatorer og data indberettet af medlemslande og interessenter til Kommissionen eller Miljøagenturet.

Udbrede resultaterne og fremme anvendelsen af forskningsresultater vedr. vandmangel og tørke.

Fremme af forskning og teknologi vedr. vandmangel og tørke, herunder udbygning af netværk under EU's 7. rammeprogram for forskning.

Endvidere skal der ske en koordinering mellem det EU's samarbejde med nabolande (European Neighbourhood and Partnership Instrument) og EU's støtteordning til initiativer på natur- og miljøområdet (LIFE+).

Rådskonklusioner om Kommissionens meddelelse

I formandskabets udkast til rådskonklusioner om Kommissionens meddelelse fremhæves den internationale dimension af problemerne med tørke og vandmangel bl.a. i forhold til fattigdom og migration. Endvidere fremhæves vigtigheden af at regulere/reducere *behovet* for vand og fremme en effektiv vandanvendelse (herunder begrænse vandtab i ledningssystemer), førend det kan overvejes at udbygge *forsyningen* med vand.

Det understreges, at fuld implementering af vandrammedirektivet er afgørende for at kunne imødegå problemerne med tørke og vandmangel, og at vandplanerne, som udarbejdes i henhold til direktivet, skal sikre at miljømålene opnås, uden samtidigt at udelukke etableringen af nye forsyningsmæssige tiltag, såfremt vandbesparende tiltag viser sig at være utilstrækkelige. Endvidere bemærkes at direktivets bestemmelser vedr. prissætning af vand vil fremme en mere effektiv vandanvendelse.

I udkastet opfordres til en fælles planlægningsmæssig tilgang mhp. at imødegå problemerne med tørke i overensstemmelse med vandrammedirektivet, samtidig med at det bemærkes, at denne planlægning bør ske for de berørte områder og udvikles på det mest hensigtsmæssige (administrative) niveau.

Det vurderes, at etableringen af en platform for forskning og dataopsamling med udgangspunkt i de eksisterende strukturer og aktiviteter i Miljøagenturet, Kommissionen m.v. vil være et vigtigt tiltag for at fremme vidensopsamling vedr. tørke, og at denne proces kan medføre etablering af et europæisk tørkeobservatorium.

Endelig opfordres Kommissionen til at udarbejde en opfølgende rapport i 2008 med frister for implementeringen af de tiltag der nævnes i Kommissionens meddelelse. Det bemærkes, at eventuelle lovgivningsmæssige initiativer skal baseres på en dybtgående konsekvensanalyse, og at behovet for yderligere initiativer bl.a. må baseres på de erfaringer, der er opnået med implementeringen af vandrammedirektivet samt igangværende forskningsprogrammer. På baggrund heraf opfordres Kommissionen til yderligere at udbygge en europæisk strategi vedr. vandmangel og tørke i 2012.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europaparlamentet har ikke udtalt sig om Kommissionens meddelelse.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

5. Konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser

Miljømålsloven, der udgør den væsentligste del af implementeringen af vandrammedirektivet i dansk lovgivning, indeholder regler for vandplanlægningen. Der skal således udarbejdes vandplan for hvert af de 4 vanddistrikter der er udpeget i Danmark, som bl.a. skal indeholde bindende miljømål, der skal gælde for vandforekomsterne. I vandplanen er det muligt at forholde sig til eventuelle problemer med vandmangel ved at fastlægge de nødvendige miljømål der sikrer at vandindvindingen ikke overskrider det acceptable.

Vandforsyningsloven indeholder regler vedr. indvinding af vand (system med tidsbegrænsede tilladelser). Det er således muligt at regulere vandindvindingen i forbindelse med udstedelsen af nye tilladelser. Gældende tilladelser kan undtagelsesvis tilbagekaldes såfremt væsentlige samfundsmæssige hensyn gør det nødvendigt. Endvidere kan kommunerne pålægge

vandforsyninger indskrænke vandforbruget under hensyn til vandforekomsterne.

Kommissionens meddelelse indeholder ikke tilsagn om iværksættelse af en bestemt regulering, men præsenterer en række muligheder for hvordan problemerne med tørke og vandmangel kan løses/lettes, hvorved der lægges op til politisk diskussion. Der er i hovedsagen tale om initiativer som allerede er eller vil blive gennemført i Danmark (eksempelvis implementering af vandrammedirektivet), eller forslag af en ikke-bindende art (eksempelvis at medlemslandene skal arbejde for at fremme en bestemt udvikling).

Til de enkelte initiativer som Kommissionen foreslår, skal gennemføres på nationalt plan, bemærkes følgende:

- *Vedr. pkt. 2.1.* Danmark har implementeret Vandrammedirektivets artikel 9. Dansk lovgivning indeholder krav om måling af vandforbruget for alle former for vandindvinding.

- *Vedr. pkt. 2.2.1.* I forbindelse med udarbejdelsen af vandplanerne vil der blive taget stilling til hvilke miljømål der skal opfyldes for vandforekomsterne, herunder om der er områder med vandmangel, hvor der skal fastsættes mål med henblik på at imødegå dette problem. Dette gælder bl.a. for hovedstadsområdet, hvor basisanalysen i henhold til vandrammedirektivet viste en stor kvantitativ påvirkning af forekomsterne, som resultat af den regionale vandforsyning, hvor mere end 80 % af forekomsterne vurderes at være i risiko for ikke at kunne opnå god kvantitativ tilstand.

- *Vedr. pkt. 2.2.2.* Der blev i 1998 indført en afgift på drikkevand (5 kr./m³).

- *Vedr. pkt. 2.3.1.* Spørgsmålet om behov for risikoforvaltningsplaner vil blive vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af vandplanerne.

- *Vedr. pkt. 2.4.* Store infrastrukturprojekter vedr. vandforsyning er underlagt regler om VVM-vurdering.

- *Vedr. pkt. 2.5.* Der er ikke i Danmark fastsat bindende krav til nye bygningers vandforbrug. I Danmark opereres i stedet med en ordning, hvor bygninger skal energimærkes ved salg. Som led i energimærkningen indgår en sagkyndig vurdering af bygningens vandforbrug og der udarbejdes forslag til relevante vandbesparende foranstaltninger. Endvidere anbefales brugen af vandbesparende installationer i bygningsreglementet, i det omfang sådanne installationer er forenelige med de øvrige installationer. Såfremt der skal indføres sådanne bindende krav i DK, vil det således kræve en lovændring.

Tilsvarende findes i DK ikke bindende krav til tab i forsyningsnetværk. Afgiften på drikkevand (ledningsført vand) indeholder en økonomisk tilskyndelse til vandværkerne til at begrænse tabet i ledningsnettet til højst 10 %. Det gennemsnitlige tab i ledningsnettet i Danmark er ca. 7 % af den udpumpede vandmængde, hvilket er lavt i europæisk sammenhæng. Såfremt der skal gennemføres bindende krav til tab i forsyningsnetværk, vil det således kræve en lovændring.

- *Vedr. pkt. 2.6.* En række vandforsyninger gennemfører informations- og rådgivningsindsats vedr. vandbesparelser, ligesom miljøministeriet også har støttet kampagner vedr. vandbesparelser.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser

Kommissionen har ikke foretaget en økonomisk vurdering af meddelelsen.

Kommissionens meddelelse har ikke i sig selv administrative, økonomiske eller kommunaløkonomiske konsekvenser for Danmark. Såfremt Kommissionens anbefalinger om bindende krav til nye bygningers vandforbrug samt om krav til tab i forsyningsnetværk skal gennemføres i dansk ret, kan det – helt afhængig af hvilke krav der fastsættes - medføre omkostninger for bygherre og for vandforsyningerne. Disse omkostninger vil blive pålagt brugerne over huslejen/prisen.

Beskyttelsesniveau

De foreslåede initiativer vurderes ikke at have væsentlige miljømæssige konsekvenser for Danmark, idet der enten er tale om initiativer som allerede er eller vil blive gennemført i Danmark (eksempelvis implementering af vandrammedirektivet), eller forslag af en ikke-bindende art (eksempelvis at medlemslandene skal arbejde for at fremme en bestemt udvikling f.eks. krav vedr. vandforbrug og vandspild).

Kommissionens meddelelse vurderes at være neutral i forhold til det danske beskyttelsesniveau.

6. Høring

Et udkast til rammenotat har den 19. september 2007 været udsendt i høring i specialudvalget for miljøspørgsmål. Ved udløbet af høringsfristen var der modtaget høringsvar fra Forbrugerrådet, NOAH og Dansk Vand- og Spildevandsforening (DANVA). DANVA har siden fremsendt supplerende bemærkninger.

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde sig til Kommissionens meddelelse. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

NOAH foreslår, at Danmark understreger, at alle gængse muligheder for at løse tørkeramte områders vandforsyningsproblemer skal udnyttes fuldt ud, inden man skrider til bygning af store infrastrukturanlæg så som dæmninger samt rørledninger der overfører vand fra et vandskelsområde til et andet. Desuden at der fastsættes kriterier for energianvendelsen i vandforsyningsøjemed - energibesparelser, effektive pumper og brug af vedvarende energi. NOAH hilser forslag om vedtagelse af en øvre grænse for tab af den udpumpede vandmængde velkommen, og opfordrer til, at en sådan grænse indføres med udgangspunkt i det niveau man kan se blandt de bedste vandforsyninger i Europa. I praksis er det muligt at nedbringe tabet til nogle få procent over en årrække. Det gælder f.eks. for nogle af de bedste danske vandforsyninger. Noah opfordrer derfor til, at det i den danske holdning nævnes, at "Det er desuden regeringens opfattelse, at der bør foretages en yderligere vurdering af de nærtforbundne forbindelser mellem udvikling af biobrændstof og vandtilgængelighed." NOAH mener dette bør strammes således, at en yderligere implementering af forårstopmødets målsætninger på biofuel-området sættes i bero indtil der foreligger en klar vurdering af, hvad en yderligere implementering vil betyde for de store dele af Europa der lider af vandmangel. Såfremt vandmangel forhindrer dyrkning af afgrøder til biobrændsel i den sydlige del af Europa vil 5,75 % og 10 % biofuel målsætningerne skulle opfyldes af andre regioner med de problemer det vil give - herunder i Danmark, eller de tørkeramte lande vil blive tilskyndet til at vælge energikrævende eller infrastrukturløsninger, der på anden vis vil presse natur og miljø. Noah henviser i øvrigt til web-siden <http://www.noah.dk/landbrug/landbrug150907.html>.

DANVA, Dansk Vand- og Spildevandsforening, har tilkendegivet, at foreningen kan støtte regeringens foreløbige generelle holdninger til EU's udmeldinger. DANVA nævner samtidig, at foreningen ser frem til, at (også) Danmark vil håndtere markvanding som en "forsyningspligtgyldelse", således at prisen også skal indbefatte ressourceomkostninger. Dette er en bemærkning, der har særlig relevans ift. høringsnotatets pkt. 2.1. DANVA har senere fremsendt supplerende bemærkninger, hvoraf fremgår, at det i Danmark i mange år har været en klar national holdning, at forsyningen af forbrugerne med drikkevand har første prioritet - forud for forbruget af vandressource til natur og industri herunder landbrug. De gamle bagvedliggende betragtninger, der er baseret på hensynet til dels sociale og samfundsmæssige aspekter dels bæredygtigheden i sin bredeste forstand, holder stadigvæk. DANVA plæderer for, at denne prioritering af vandressourcen kan genfindes i EU's tilgang til emnet vandmangel og tørke. Kommissionens meddelelse er præget af erfaringerne med tørke i Sydeuropa - men netop af denne grund kan det undre, at "re-use" aspektet ikke er mere dominerende i papiret. DANVA taler i den sammenhæng absolut ikke for, at "re-use" til hver en tid er løsningen i alle medlemslande - men netop sydt på er sammenhængen til "re-use" og Vandrammedirektivets udfordringer yderst centrale.

Sagen blev drøftet i EU Specialudvalget for miljø den 10. oktober 2007, hvilket gav anledning til følgende bemærkninger:

Danmarks Naturfredningsforening tilkendegav tilfredshed med, at regeringen kobler de nærtforbundne forbindelser mellem udvikling af biobrændstof og vandtilgængelighed.

WWF tilkendegav tilfredshed med, at regeringen kobler en mere hensigtsmæssig vandforvaltning med den fælles landbrugspolitik. Foreningen stillede samtidig spørgsmål ved hensigtsmæssigheden af at være forbeholden overfor fælles krav til fx bygninger og forsyningsnetværk.

NOAH Tilkendegav, at DK efter foreningens opfattelse bør kunne støtte fællesskabskrav om en øvre grænse for tab i forsyningsnetværk. Foreningen uddybede endvidere sine skriftligt fremsendte bemærkninger, idet foreningen tilkendegav, at spørgsmålet om biobrændstof bør indgå i sundhedstjekket af den fælles landbrugspolitik, samt at problemstillingerne omkring tørke og vandmangel bør føre til, at EU reviderer sine målsætninger på biofuel-området.

7. Forhandlingssituationen

Meddelelsen drøftedes på det uformelle rådsmøde den 31. august – 1. september. Det portugisiske formandskab har sat tørke og vandmangel på dagsordenen for rådsmøde den 30. oktober 2007 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

Generelt ventes medlemslandene at hilse Kommissionens meddelelse velkommen og der ventes at kunne opnå enighed om rådskonklusionerne. En række – især sydeuropæiske - lande har lagt vægt på at der i forslaget til rådskonklusioner åbnes for muligheden af opfølgende tiltag i form af yderligere lovgivning, mens en række andre lande - især nordeuropæiske - vurderer, at den fornødne lovgivning allerede er på plads, især i kraft af vandrammedirektivets bestemmelser.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig i, at tørke og vandmangel udgør et stort problem i en lang række EU-lande, og

hilser Kommissionens meddelelse velkommen.

Regeringen kan grundlæggende støtte de initiativer og tiltag, som Kommissionen anbefaler. Det er i den forbindelse regeringens opfattelse, at de nødvendige lovgivningsmæssige og økonomiske redskaber til at imødegå tørke og vandmangel allerede er til stede i fx vandrammedirektivet, EU's Solidaritetsfond og Fællesskabets ordning for civilbeskyttelse. I det omfang det i forhold til visse områder viser sig nødvendigt, er regeringen imidlertid indstillet på at støtte yderligere tiltag, baseret på en konkret vurdering.

Regeringen er enig i, at det er væsentligt at integrere vandrelaterede hensyn i vandrelaterede sektorpolitikker. Det er i den forbindelse regeringens opfattelse, at det bør overvejes, i hvilken grad den fælles landbrugspolitik og 'sundhedschecket' i 2008 kan fremme en mere hensigtsmæssig vandforvaltning. Det er desuden regeringens opfattelse, at der bør foretages en yderligere vurdering af de nærtforbundne forbindelser mellem udvikling af biobrændstof og vandtilgængelighed.

De nødvendige tiltag bør efter regeringens opfattelse desuden samtænkes med Kommissionens klimatilpasningsstrategi.

Regeringen kan støtte, at mulighederne for et tørkevarslingssystem undersøges nærmere. Regeringen finder dog, at det forud for en eventuel oprettelse af et europæisk tørkeobservatorium bør undersøges, om opgaven mere hensigtsmæssigt kan henlægges til Det Europæiske Miljøagentur eller andre eksisterende institutioner.

Regeringen finder, at Kommissionens forslag om at fremme bindende, nationale krav til nye bygningers vandforbrug kræver nærmere overvejelse, idet vandforbruget vil variere alt afhængig af udformningen af installationer, bygningsanvendelse, beboersammensætning m.v. Tilsvarende vil forslaget om fremme af bindende, nationale krav til tab i forsyningsnetværk kræve nærmere overvejelse, idet vandtabet i et vandforsyningsnet vil afhænge af forsyningsnettets konstruktion, alder, lokale jordbundsforhold m.m.

Regeringen kan støtte formandskabets udkast til rådskonklusioner.

Punkt 4.

Kommissionens forslag til ændring af Rådets og Parlamentets Direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationerne 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 specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til indlandstransport, og om ophævelse af Direktiv 93/12/EØF. (Bændstofkvalitetsdirektivet).

KOM(2007)18 endelig

- Politisk debat

Revideret notat

Resumé

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

- 1) Det maksimalt tilladte svovlindhold i diesel- og gasolie foreslås reduceret til 10 ppm (0,001 vægt-%) i 2009 for dieseolie til vejtransport og i 2010 for gasolie til ikke-vejpgående maskiner.*
- 2) Procentgrænsen for iblanding af biobrændstof i benzin sættes op fra 5 til 10 volumen bioethanol, eller tilsvarende mængde 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 diesellole 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.

Forslaget er modtaget i en dansk udgave den 5. marts 2007.

Grundnotat om forslaget er oversendt til FMPU og FEU den 5. marts 2007. Revideret grundnotat er oversendt til FMPU og FEU 18. juni 2007. Europa Parlamentet har fremlagt udkast til 1.læsningsrapport den 17. juli 2007.

Formandskabet har sat forslaget på dagsordenen til det kommende Rådsmøde (miljø) den 30. oktober 2007 m.h.p. politisk debat.

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 dieselmotorer, 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 benzinenes 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. Omkostningen hertil er usikre, men Kommissionen skønner at de ligger mellem 40 øre og 1 kr. pr liter 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 Parlamentet har fremlagt et udkast til 1. læsnings rapport. Parlamentet er generelt positive overfor forslaget, men foreslår følgende ændringer til Kommissionens forslag:

b) Indhold af PAH i dieselolie til vejtransport

Parlamentet 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) og at der gives et tillæg på 4 kPa hvis benzinen indeholder 3-10 % biobrændstof.

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

Parlamentet 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.

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

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 forslaget lovgivningsmæssige konsekvenser

De foreslåede 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.

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 brændstof indeholdende biobrændstof. CO₂ afgiften udgør 90 kr. pr. ton CO₂ svarende til 24 øre pr. liter diesel og 22 øre pr. liter benzin. Provenutabet ved 1 % reduktion af CO₂ udslippet fra transportbrændstoffer ved brug af biobrændstoffer forventes at udgøre omkring 15 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 føre til et årligt provenutab på ca. 150 mio. kr.

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 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 harmonerer 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 køre 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 foreslår 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 energieffektivitet 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 u hensigtsmæssigt, 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. 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 bæredygtighed for biobrændstoffer. DØR og Greenpeace understregede det hastende i udviklingen af bæredygtighedskriterier 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.

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 fra 11 % til 8 %. Flere lande har foreslået at det maksimalt tilladte indhold af PAH nedsættes til 6 %, som det også er foreslået af Parlamentet.

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

Flere lande støtter forslagene om at reducere svovlindholdet i gasolie til ikke-vejgående maskiner og skibe på indre vandveje. En række lande ønsker dog en hurtigere indfasning mens få lande ønsker 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. De fleste lande mener som udgangspunkt at der kun skal være én benzinkvalitet, men er indstillede på at tillade to kvaliteter i en overgangsperiode.

e) Damptryk for benzin

Flere lande er imod forslaget om at tillade et højere damptryk for benzin, der indeholder ethanol, da det kan føre til forøget fordampning af VOC.

f) Begrænsning af VOC udslip fra benzinstationer

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

g) Biodiesel

Nogle lande har fremsat ønske om, at regulering af indholdet af biodiesel i dieselolie medtages i forslaget.

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

En række lande er positive overfor forpligtigelsen til reduktion af udslippet af drivhusgasser mens nogle lande er kritiske overfor forslaget.

En majoritet af lande ønsker, at der skal være krav til bæredygtighed af biobrændstoffer, der anvendes for at opfylde en eventuel reduktionsforpligtigelse.

Flere lande har problematiseret, at metoden til dokumentation af udslippet af drivhusgasser fra fremstilling og brug af brændstoffer skal fastlægges i komité-procedure, og ønsker at retningslinier for metoden fastlagt i direktivet.

Endelig har flere lande stillet spørgsmål til samspillet mellem Kommissionens forslag og EU's kvotesystem.

8. Regeringens foreløbige 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

Nedstat svovlindhold i gasolie 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 partikelfilter. 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 maksimalt 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 maksimalt 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 maksimalt 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 Kommissinens 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 incitamentter til reduktion af transportsektorens drivhusgasudledninger. Næst efter skærpede krav til nye bilers brændstoffektivitet er biobrændstof forventeligt det umiddelbart vigtigste middel til reduktion heraf. 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 kan ikke støtte, at der etableres regulering, som går udover dette mål.

Regeringen støtter, at der etableres effektive incitamentter 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 godtgjort, 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.

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. EU bæredygtighedskrav forventes behandlet i et kommende rammedirektiv for vedvarende energi. Regeringen finder det væsentligt, at bæredygtighedskravene – såvel som teknologiincitament - er koordineret med øvrige tiltag fra EU.

I forhold til gennemførelse af biobrændstofmålet, finder regeringen det umiddelbart hensigtsmæssigt, at overlade valg af instrumenter til de enkelte medlemslande.

Regeringen ser frem til at vurdere reguleringen af brændstoffer i forhold til det kommende forslag til direktiv for vedvarende energi.

Punkt 5.

Kommissionens forslag til Rådets beslutning om midlertidigt forbud mod brug og salg i Østrig af genetisk modificeret majs (Zea mays L. linje MON810) i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/18/EF.

Kom(2007)586 endelig

og

Kommissionens forslag til Rådets beslutning om midlertidigt forbud mod brug og salg i Østrig af genetisk modificeret majs (Zea mays L. linje T25) i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/18/EF.

Kom(2007)589 endelig

- Vedtagelse

Revideret notat

Resumé

I Kommissionens forslag til Rådsbeslutning pålægges Østrig at ophæve et midlertidigt forbud mod to genmodificerede majslinier, hvor Østrig har anvendt beskyttelsesklausulen jf. dir 2001/18/EF, art 23. for så vidt angår fødevarer- og foderaspektet af Østrigs forbud.

Kommissionen har to gange tidligere fremsat næsten enslydende forslag (hvor dyrkning også var omfattet) som blev forkastet af Rådet den 24. juni 2005 og den 18. december 2006 begge gange med kvalificeret flertal. Danmark var del af flertallet.

Kommissionen har siden sidste behandling i rådet ændret forslaget så de kun vedrører fødevarer- og foderaspektet. Der er ikke fremkommet nye oplysninger fra Østrig og det kan fortsat ikke fagligt begrunde Østrigs anvendelse af beskyttelses-klausulen i forhold til de to majs-linier. I forbindelse med behandlingen af forslagene har Kommissionen henvist til afgørelsen i en WTO panelsag, hvor panelet konstaterede, at de østrigske foranstaltninger ikke var baseret på en risikoprocedure og dermed ikke i overensstemmelse med WTO's regler. EU's frist for at opfylde WTO-afgørelsen er 21. november 2007. Hvis Rådet beslutter, at Østrig kan opretholde sine restriktioner, har USA, Canada og Argentina ret til at indføre gengældelsesforanstaltninger i substantielt omfang overfor eksport fra EU-landene, herunder eksport fra Danmark.

Imidlertid er der fortsat tvivl om, hvorvidt Kommissionen har behandlet sagen korrekt på grund af uklare overgangsregler mellem det gamle udsætningsdirektiv (90/220/EØF) og det nye direktiv (2001/18/EF).

1. Status

Kommissionen sendte den 9. oktober 2007 de ovennævnte 2 forslag til Rådet.

Forslaget er fremsat under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/18/EF om udsætning i miljøet af genetisk modificerede organismer og om ophævelse af Rådets direktiv 90/220/EF, særlig art. 23, stk. 2.

I forslagene pålægges Østrig at ophæve et midlertidigt forbud mod to genmodificerede majslinier, hvor Østrig har anvendt beskyttelsesklausulen jf. dir. 2001/18/EF, art. 23

Forslag til Rådets beslutning om midlertidigt østrigsk forbud mod de to majs-linier har i en form hvor dyrkningsaspektet også var omfattet to gange tidligere været fremsat af Kommissionen.

Grundnotat herom blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 25. november 2004.

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 17. juni 2005 til forhandlingsoplæg og til orientering den 15. december 2006.

Forslagene var på dagsordenen for Rådet(miljø) den 24. juni 2005 og den 18. december 2006. Begge gange stemte Danmark imod forslagene. Forslagene blev forkastet af Rådet med kvalificeret flertal.

Forslagene er sat på dagsordenen for Rådet (miljø) den 30. oktober 2007 til vedtagelse. Forslagene skal ikke behandles af Europa-Parlamentet.

2. Formål og indhold

Formålene med forslagene er, at Rådet træffer beslutning om, at de foranstaltninger som Østrig har truffet til at forbyde brug og salg af de to linier genetisk modificeret majs ikke kan begrundes efter art. 23 i dir. 2001/18/EF og at Østrig skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at efterkomme denne beslutning; dvs. ophæve forbudene.

De genetisk modificerede linier Zea mays L. linie MON 810 og linje T25 er ved Kommissionens beslutning i medfør af del C i direktiv 90/220/EØF blevet godkendt til markedsføring og de franske myndigheder har givet tilladelse til markedsføring af disse linier.

I overensstemmelse med art. 16 i dir. 90/220/EØF underrettede Østrig efterfølgende Kommissionen om sin beslutning om midlertidigt at forbyde markedsføringen af de to linier og angav årsagerne hertil.

Dir. 90/220/EØF blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/18/EF om udsætning i miljøet af genetisk modificerede organismer og i januar 2004 anmodede Kommissionen Østrig om i lyset af den nye lov ramme at tage sin beskyttelsesklausul op til overvejelse og i givet fald at forny anmeldelsen i medfør af dir. 2001/18/EF.

I overensstemmelse med art. 23 i dir. 2001/18/EF forelagde Østrig Kommissionen yderligere supplerende oplysninger til støtte for den allerede truffne beskyttelsesklausulforanstaltning.

Den Europæiske Fødevarerikkerhedsorganisation (EFSA), der blev hørt i overensstemmelse med art. 28, stk.1 i dir. 2001/18/EF, konkluderede i sin udtalelse af 8. juli 2004 at de af Østrig forelagte oplysninger ikke indeholdt nyt videnskabeligt materiale, der kunne berettigede et forbud i Østrig mod de to majs-linier.

Et udkast til en kommissionsbeslutning om at pålægge Østrig at tilbagekalde sin nationale beskyttelsesklausul blev derfor forelagt til udtalelse i udvalget i art. 30 i dir. 2001/18/EF, men udvalget afgav ikke udtalelse, hvorfor Kommissionen i henhold til art. 5, stk. 4 i afgørelse 199/468/EF skal forelægge beslutningsforslaget for Rådet.

På sit møde den 24. juni 2005 tilkendegav Rådet(miljø), at det med kvalificeret flertal modsatte Kommissionens forslag. Rådet opfordrede dog Kommissionen i en erklæring til at indhente yderligere oplysninger om de pågældende genetisk modificerede organismer og gøre sig yderligere overvejelser om de østrigske forholdsreglers berettigelse.

Efter at have undersøgt det af Østrig forelagte nye materiale vurderede EFSA i en udtalelse af 29. marts 2006 at der ingen grund var til at tro, at fortsat markedsføring af de to majs-linier kunne skade menneskers og dyrs sundhed eller miljøet.

Under hensyntagen til Rådets erklæring af 24. juni 2005 og efter at have hørt EFSA mener Kommissionen ikke at forslagene bør ændres og genforelægger derfor Rådet sine forslag.

Rådet (miljø) tilkendegav den 18. december 2006, at det med kvalificeret flertal igen modsatte sig forslagene. Rådet henviste i sin afgørelse til miljørisikovurderingen og anførte, at der ved miljørisikovurderingen mere systematisk burde tages hensyn til de forskellige landbrugsstrukturer og de enkelte regioners økologiske karaktertræk i EU.

Kommissionen anfører i forslagene, at der i Rådets afgørelse kun henvises til miljøaspektet i beskyttelsesklausulen, nemlig dyrkning. Desuden oplyser Kommissionen, at Østrig har indledt arbejdet med at indsamle alt relevant videnskabeligt materiale herom.

Samtidig anfører Kommissionen, at de øvrige aspekter af godkendelserne af de to GMO-majslinier (MON 810 og T25) er ens over hele Europa og vurderet af EFSA til formentlig ikke at ville skade menneskers og dyrs sundhed.

På den baggrund finder Kommissionen, at forslaget bør ændres til kun at omhandle fødevarer- og foderaspektet af Østrigs forbud, nemlig forbuddet mod import og forarbejdning til fødevarer- og foderbrug. Kommissionen forelægger derfor Rådet et ændret forslag.

3. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

4. Konsekvenser for Danmark

Forslagene har ingen lovgivningsmæssige, økonomiske eller erhvervsadministrative konsekvenser for Danmark.

Såfremt EU ikke overholder fristen for at opfylde WTO-afgørelsen kan det medføre gengældelsesforanstaltninger fra USA, Canada og Argentina, der oprindeligt indbragte sagen for WTO. Der kan blive tale om substantielle gengældelsesforanstaltninger, der oftest målrettes følsomme produkter som landbrugsprodukter, og de må forventes at ramme en bred kreds af EU-lande, herunder også eksport fra Danmark.

Forslagenes påvirker ikke beskyttelsesniveauet i Danmark.

5. Høring

Den første version af forslagene har været forelagt Danmarks Miljøundersøgelser, Plantedirektoratet og Danmarks Fødevarerforskning som enstemmigt udtalte, at de støttede EU's videnskabelige kommitter og Den Europæiske Fødevarerautoritet i, at der ikke i nogen af sagerne er præsenteret nye videnskabelige resultater, der giver anledning til revurdering af de risikovurderinger, der førte til godkendelse af GMO-produkterne i EU.

I forbindelse med, at Kommissionen genfremsatte forslagene blev de igen forelagt de tre institutioner med henblik på en afklaring af, om de oplysninger, som Østrig efterfølgende meddelte Kommissionen gav anledning til en ændret vurdering af berettigelsen af Østrigs anvendelse af beskyttelsesklausuler.

Danmarks Miljøundersøgelser, Plantedirektoratet og Danmarks Fødevarerforskning meddelte, at de af Østrig nu fremførte argumenter og oplysninger vedr. miljømæssige risici ved MON810 og T25-majs ikke gav anledning til ændringer i de tre institutioners tidligere fremsendte vurderinger af majsplanterne.

Sagen har været drøftet i EU-specialudvalget for miljøspørgsmål på møde den 29. november 2006, hvor følgende bemærkning fremkom:

Greenpeace oplyste, at organisationen støtter oplægget om at stemme imod Kommissionens forslag, men finder at Danmark bør stemme nej til forslagene med den begrundelse, at der knytter sig en række konkrete problemer til de to GMO'er.

6. Forhandlingssituationen

Kommissionen har ikke indarbejdet WTO-panelsagen i sit oplæg til beslutningsforslag men bragte spørgsmålet op på møde i Coreper fredag d. 12. oktober 2007. WTO panel rapporten blev endeligt vedtaget ultimo november 2006. WTO panelet konstaterede, at de østrigske foranstaltninger ikke var baseret på en risiko procedurer og dermed ikke i overensstemmelse med WTO's regler. EU's frist for at opfylde WTO-afgørelsen er 21. november 2007.

Forslagene har efterfølgende også været behandlet i Rådets arbejdsgruppe (miljø), hvor det fremgik at de af landene endnu ikke havde fastlagt deres positioner.

7. Regeringens foreløbige generelle holdning

På rådsmøderne den 24. juni 2006 og den 18. december 2006 stemte Danmark imod de to forslag til Kommissionsbeslutning om Østrigs brug af beskyttelsesklausulen i forhold til majslinierne MON810 og T25.

Danmarks stillingtagen var begrundet i, at det nye udsætningsdirektiv (2001/18/EF) ikke indeholdt overgangsbestemmelser, der angiver hvorledes fællesskabet skal forholde sig til sager under det gamle udsætningsdirektiv, hvorefter Østrig har påberåbt sig den daværende sikkerhedsklausul i art. 16. Det vurderedes fra dansk side, at det var uklart om Kommissionens fremgangsmåde i forbindelse med overførslen af sagerne fra det gamle udsætningsdirektiv til det nye var korrekt.

Danmark har allerede to gange tidligere taget stilling til Kommissionens forslag om Østrigs anvendelse af beskyttelsesklausulen. Det er Danmarks holdning, at ændringerne i Kommissionens forslag ikke ændrer ved, at det fortsat er uklart om Kommissionens fremgangsmåde i forbindelse med overførslen af sagerne fra det gamle udsætningsdirektiv til det nye er korrekt. Endvidere må risikoen ved WTO-gengældelsesforanstaltninger vurderes, bl.a. i lyset af Danmarks generelle handelspolitiske linie.