

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

(2. samling)

Alm. del - bilag 683 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets
Europaudvalg og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tlf. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
N.1

24. september 1998

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 1998
– dagsordenspunkt rådsmøde (miljøministre) den 6. oktober 1998 -
fremsendes vedlagt Miljø- og Energiministeriets notat over punkter, der
forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

Paul Nyrøj Rasmussen

**Rådsmøde (miljø) den 6. oktober 1998,
foreløbig oversigt, 1. udgave**

1. (1.1) Fællesskabets klimastrategi.
- *rådskonklusioner*
2. (1.3) Meddelelse fra Kommissionen om miljø og beskæftigelse.
KOM (97) 592
- *rådsresolution*
3. (1.5) Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 90/220/EØF om udsætning i miljøet af genetisk modificerede organismer.
KOM (98) 85
- *status rapport*
4. (1.14) Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 88/77/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (lastbiler).
KOM (97) 627
- *status rapport*
5. (1.19) Forslag til Rådets direktiv om udrangerede køretøjer.
KOM (97) 358
- *orienterende drøftelse*
6. (1.23) Forslag til Rådets beslutning om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler.
KOM (98) 348
- *orienterende drøftelse og åben debat*
7. (1.16) Forslag til Rådets direktiv om adgang til forbruger oplysninger om brændstoføkonomi i forbindelse med markedsføring af nye biler.
KOM (98) 489
- *orienterende drøftelse og åben debat*
8. (1.24) Aftale med den europæiske automobilindustri (ACEA) om CO₂-emissioner fra personbiler.
KOM (98) 495
- *rådskonklusioner*
9. (1.23) Forslag til Rådets forordning om stoffer der nedbryder ozonlaget.
KOM (98) 398
- *orienterende drøftelse*

10. (0.36) Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om 18. ændring af Rådets direktiv 76/769/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om begrænsning af markedsføring og anvendelse af visse farlige stoffer og præparater (kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske stoffer - CMR-stoffer).

FO KOM (97) 735 *)
- vedtagelse af fælles holdning (a)

11. Eventuelt.

*) forslaget er baseret på artikel 100A, hvorom der kan begæres afstemning
(a) forventes vedtaget som a-punkt

Internationalt kontor
J.nr. M 113-0197
KR/6
løbenr. MEM0157-MST
D. 24. september 1998

VEDRØRENDE RÅDSMØDE (MILJØ) DEN 6. OKTOBER 1998

Ad punkt 1 - Klima

- Rådskonklusioner

1. Status

Formandskabets intentioner med de foreliggende konklusioner er, dels at fastlægge Rådets (miljø) mandat til de forestående forhandlinger ved den 4. partskonference under klimakonventionen, dels at markere hvilke opfølgende initiativer Rådet (miljø) mener, der er relevante for Det Europæiske Råd i Wien at tage stilling til som opfølgning på Kyoto-protokollen, samt konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i Cardiff.

2. Formål og indhold

Hvad angår de forestående forhandlinger på den 4. partskonference i Buenos Aires agter Rådet (miljø) at arbejde for følgende:

Det forventes, at uenigheden på en række punkter i FN-regi er så massive, at en løsning på de udestående spørgsmål næppe kan findes i Buenos Aires. Rådet foreslår derfor, på linie med resultatet af den første partskonference i Berlin i 1995, at parterne enes om en "Buenos Aires handlingsplan", der detaljeret fastlægger tidsfrister og mål for, hvornår de udestående spørgsmål i Kyoto-protokollen skal være forhandlet og løst.

Rådet (miljø) gentager, at konventionens forpligtelser er utilstrækkelige til at nå det ultimative mål med denne, hvorfor forpligtelserne bør skærpes for alle parter til konventionen.

Rådets holdning til de fleksible mekanismer blev fastlagt i Rådets konklusioner fra den 23. marts 1998, og den 17. juni 1998. Positionspapirer hvad disse angår er udarbejdet, og der er opnået enighed om disse med ansøgerlandene, Kroatien og Schweiz. Rådet tilstræber yderligere samarbejde med disse lande.

Et særlig vanskeligt spørgsmål vedrører Rådets ønske om at begrænse anvendelsen af de fleksible mekanismer for at sikre, at alle parter gennemfører klimapolitiske initiativer, også i eget land. Formandskabet har foreslået en matematisk model, hvor mængden der må handles ikke må overskride 2,5% af $T + (T - AA)$, hvor T er emissionsniveauet i 1990 og AA er de gennemsnitlige emissioner for årene 2008-12, som er forpligtelsesperioden i Kyoto-protokollen.

Parterne kunne i Kyoto ikke enes om overensstemmelses- og straffbestemmelser i protokollen. Rådet (miljø) opfordrer til at igangsætte arbejdet hermed i FN, og Rådet (miljø) ønsker ikke at brugen af de fleksible instrumenter finder sted før der er etableret overensstemmelses- og straffbestemmelser.

Rådet (miljø) gentager, at yderligere brug af "sinks" skal afvente IPCC's special Report, også på grund af de uløste problemer i forhold til bl.a. biodiversitet, ørkenspredning mv.

Den sidste del af Rådets konklusioner er en opfølgning på Kyoto-protokollens generelle gennemførelse, Rådets konklusioner og aftale fra 17. juni 1998 om byrdefordeling i Fællesskabet, Det Europæiske Råds konklusioner i Cardiff om integration af miljø samt Kommissionens meddelelse "Klimaforandringer - hen imod en EU post-Kyoto strategi."

Denne strategi blev præsenteret på Rådsmødet (miljø) den 16. og 17. juni 1998. Den er et skridt i retning af en samlet klimastrategi for EU. Meddelelsen anbefaler at der udarbejdes omkostningseffektive politikker og virkemidler på tværs af sektorer, og forskellige drivhusgasser med forskellige sektor-mål.

Det er Kommissionens opfattelse, at de fleksible instrumenter (omsættelige kvoter, joint implementation og CDM) kan medvirke til at EU kan honorere sine forpligtelser på en omkostningseffektiv måde. En eventuel begrænsning i anvendelsen i form af et konkret loft bør sættes efter en vurdering af omkostningseffektiviteten herved.

Rådet (miljø) indstiller til Det Europæiske Råd i Wien, at følgende virkemidler indgår i konklusionerne til december; En vedtagelse af Kommissionens forslag til omstrukturering af Fællesskabets beskatning af energi; En fordobling af brugen af vedvarende energi; Implementering af en fair og effektiv prisfastsættelse i transportsektoren.

3. Konsekvenser

Rådskonklusionerne har ingen økonomiske konsekvenser for Danmark, ej heller kommunaløkonomiske.

Rådskonklusionerne vil ikke påvirke beskyttelsesniveauet.

4. Høring

Rådets (miljø) konklusioner har ikke været i høring, men har været behandlet i EF-specialudvalget for miljøspørgsmål. Greenpeace opfordrede til, at Danmark bør arbejde for en yderligere skærpelse af begrænsningen i handel med kvoter, således at mindst 70% er indsatsen skulle gøres med nationale virkemidler. Dakofa pegede på at affaldshåndtering og metan-emissioner ikke måtte glemmes i en samlet klimastrategi.

5. Europa-Parlamentet

Europa-Parlamentet har den 17. september 1998 vedtaget en resolution om klimaændringer i fasen forud for Buenos Aires. Parlamentet beklager at Kommissionens meddelelse om en klimastrategi ikke rækker udover Buenos Aires. Det gentages, at principperne vil skulle baseres på indførelsen af en global grænse for emissioner der respekterer en maksimal atmosfærisk koncentration på 550 ppmv CO₂-ækvivalent samt en gradvis konvergens henimod en ligelig fordeling af emissionsrettigheder på et per capita-grundlag fra et fastlagt tidspunkt i næste århundrede.

Parlamentet lægger endvidere vægt på, at der skal være et kvantitativt loft for brugen af fleksible mekanismer, og at majoriteten af reduktioner skal foretages nationalt.

Endelig lægger Parlamentet afstand til den aftale, Kommissionen har indgået med ACEA om at begrænse bilers emissioner af CO₂, idet en række forhold ikke er tilstrækkeligt belyst.

Ad punkt 2 - Meddelelse fra Kommissionen om miljø og beskæftigelse. (Udvikling af et bæredygtigt Europa)

- Rådsresolution

KOM(97)592 endelig udg.

1. Status

Kommissionen oversendte den 21. november 1997 ovennævnte meddelelse til medlemsstaterne.

Meddelelsen bygger på Det europæiske Råds resolution fra juni 1997 om vækst og beskæftigelse og Amsterdamtraktatens to nye målsætninger: "en afbalanceret og bæredygtig udvikling" og "et højt beskæftigelsesniveau".

Meddelelsen blev præsenteret på Rådsmøde (miljø) den 16.-17. december 1997.

Formandskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på vedtagelse af Rådets resolution om miljø og beskæftigelse.

2. Formål og indhold

Formålet med Kommissionens meddelelse er at følge op på de nye målsætninger om beskæftigelse i Amsterdam-traktaten og at præsentere en strategi for hvordan miljø og beskæftigelsespolitikkerne kan drage fordel af hinanden.

I meddelelsen præsenteres en analyse af forbindelserne mellem miljø og beskæftigelse og der peges bl.a. på, at der er behov for øget forskning og udvikling i renere teknologi og at beskatningsstrukturen bør ændres, således at beskatningsbyrden på arbejdskraft nedsættes.

I meddelelsen foreslår Kommissionen en række centrale aktioner: miljømæssig og social benchmarking, vurdering og udvikling af teknologi, agenda 2000 som grundlag for videreudvikling, beskatning og prissætning og miljøundervisning og uddannelse.

I udkastet til resolution udtrykker Rådet - med henvisning til bl.a. Amsterdam-traktaten, konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 15.-16. juni 1998 samt en række tidligere vedtagne resolutioner og Kommissionsmeddelelser på områderne bæredygtig udvikling, vækst, beskæftigelse henholdsvis miljø (resolutionens pkt. A - J) - sit positive syn på Kommissionens meddelelse om miljø og beskæftigelse (pkt. 1).

I resolutionens pkt. 2- 7 lægges vægt på behovet for at integrere både miljø- og beskæftigelseshensyn på andre politikområder i medlemslandene og det noteres, at Kommissionen også vil prioritere arbejdet med en forbedret anvendelse af Fællesskabets egne finansielle støtteordninger som et middel til fremme af beskæftigelse og bæredygtig udvikling.

I pkt. 8-8a bekræfter Rådet sin positive holdning til brug af fiskale instrumenter til fremme af både miljø og beskæftigelse. Konkret agter Rådet at fremme arbejdet med Kommissionens forslag til omstrukturering af Fællesskabets rammer for beskatning af energiprodukter.

Resolutionens pkt. 9 opfordrer Kommissionen til at undersøge de øvrige initiativer, der skitseres i meddelelsen, og efter behov forelægge Rådet forslag, især vedrørende

- mulighederne for integrering af beskæftigelsesmæssige og miljømæssige overvejelser i offentlige indkøbsaftaler,
- egnede metoder til måling og vurdering af investeringers miljø- og beskæftigelsesmæssige virkninger ("benchmarking") samt eksempler på god praksis,
- fremme af teknologivurdering og rene teknologier, bl.a. på baggrund af forpligtelserne i Kyoto-protokollen,
- miljøuddannelse og yderligere udvikling af erhvervs kvalifikationer på miljøområdet,
- sammenhænge mellem lokale initiativer og behov, som markedet endnu ikke kan tilfredsstille, og analysere disse aktiviteter's mulige bidrag til bæredygtig udvikling af økonomien.

3. Europa-Parlamentets udtalelse

Udkastet til resolution er ikke forelagt Europa-Parlamentet.

4. Konsekvenser for Danmark

Resolutionen har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark

Resolutionen har ikke økonomiske konsekvenser for Danmark, ej heller kommunal-økonomiske.

Resolutionen påvirker ikke beskyttelsesniveauet i Danmark.

5. Høring

Resolutionen har ikke været sendt i høring.

Sagen har været forelagt Miljøspecialudvalget den 16. september 1998. SID fremførte, at den såkaldte Cardiff-erklæring om miljø og beskæftigelse burde indgå i resolutionens henvisninger, og at man i lyset af denne erklæring burde styrke resolutionens punkt 8a om reform/omlægning af strukturfondene og pkt. 7, 3. pind om at fremme regionale og lokale grønne initiativer.

Ad punkt 3 - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 90/220/EØF om udsætning i miljøet af genetisk modificerede organismer.

KOM (98) 85 endelig udgave.

1. Baggrund

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

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

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

Sagen har været forelagt Europaudvalget d. 12. juni 1998 til orientering.

Europa-Parlamentet har endnu ikke afgivet udtalelse om forslaget.

Forslaget er sat på dagsordenen på rådsmødet (miljø) den 6. oktober 1998 m.h.p. en orienterende drøftelse.

2. Formål og indhold

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

I følge Kommissionen har forslaget følgende formål:

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

I forhold til det gældende direktiv skal følgende ændringsforslag fremhæves:

Fælles principper for miljørisikovurdering

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

Obligatorisk overvågning i markedsføringssager

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

Tidsbegrænsede markedsføringstilladelser

Markedsføringstilladelser gives kun for et tidsrum på 7 år. Der kan ske fornyelse af en tilladelse ved en særlig procedure, hvor overvågningsrapporterne bl.a. indgår som et vigtigt element. I det gældende direktiv er der ingen tidsmæssig afgrænsning af markedsføringstilladelsers varighed.

Komiteprocedure

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

Mærkning

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

Ændrede procedurer i forsøgsudsætningsager

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

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

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

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

ingen høring af de øvrige medlemsstater. En gang årligt skal den kompetente myndighed underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om tilladelser/afslag.

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

Ændrede procedurer i markedsføringssager

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

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

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

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

Den forenklede procedure skal finde anvendelse på GMO'er, som opfylder visse endnu ikke fastsatte kriterier og krav til oplysninger. I følge forslaget skal disse kriterier og oplysningskrav, på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne, fastsættes af Kommissionen efter komiteprocedure IIIb, efter høring af offentligheden og relevante videnskabelige komitéer. Kriterierne/oplysningskravene skal bygge på videnskabelig dokumentation for sikkerhed for sundhed og miljø, samt på erfaringer med udsættninger af lignende GMO'er.

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

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

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

Forsøgsudsættninger reguleres af produktlovgivningen

Forsøgsudsættninger af produkter, der er omfattet af en produktlovgivning, som indeholder en miljørisikovurdering svarende til direktivets, skal ikke længere reguleres af direktivet, men af den pågældende produktlovgivning. En tilsvarende bestemmelse, der vedrører markedsføring, eksisterer i det gældende direktiv, men udvidelsen af bestemmelsen til også at omfatte forsøgsudsættninger er en nyskabelse.

Offentlighedens inddragelse

Kommissionen forpligtes til at høre offentligheden i markedsføringsssager. I forbindelse med en medlemsstats behandling af en markedsføringsansøgning offentliggøres et, af anmelderen udarbejdet, resumé af ansøgningen. Offentligheden har herefter 30

dage til at fremsætte bemærkninger til Kommissionen, som straks skal videresende disse til samtlige medlemsstater. Offentlighedens mulighed for at fremsætte bemærkninger gælder ikke for markedsføringssager, der behandles efter den forenkede procedure.

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

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

Høring af videnskabelige komitéer

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

Sikkerhedsklausulen

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

3. Konsekvenser for Danmark

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

Økonomiske konsekvenser: *For erhvervslivet:* Forslaget om, at anmelderen skal gennemføre en obligatorisk overvågning og afrapportering i forbindelse med markedsføring vil sandsynligvis indebære økonomiske merudgifter for anmelderen. Desuden vil tidsbegrænsningen af markedsføringstilladelserne indebære udgifter i forbindelse

med fornyelsen af tilladelserne. Omvendt vil de forenklede procedurer, der indebærer hurtigere afgørelser, formentlig have en positiv økonomisk effekt for erhvervslivet.

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

For offentlige myndigheder: Forslaget om obligatorisk overvågning og afrapportering i markedsføringssager vil sandsynligvis medføre en forøget tilsynsindsats for staten og hermed et forøget administrativt ressourcebehov. Tidsbegrænsningen af markedsføringstilladelserne vil ligeledes indebære et øget administrativt ressourcebehov i forbindelse med behandling af ansøgninger om fornyelse af tilladelserne. Forslaget forventes ikke at medføre kommunaløkonomiske konsekvenser.

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

I henhold til forslaget er det en forudsætning for overflytning af reguleringen af forsøgsudsætninger til produktlovgivningen, at de relevante produktregelsæt foreskriver en miljørisikovurdering svarende til direktiv 90/220. En overflytning vil således ikke direkte få betydning for beskyttelsesniveauet. Imidlertid foreligger der ingen garanti for, at den relevante produktlovgivning vil have samme traktatmæssige hjemmelsgrundlag som direktiv 90/220, nemlig art. 100A. I tilfælde hvor reguleringen af forsøgsudsætningssagerne overflyttes til et produktregelsæt, der ikke har hjemmel i traktatens art. 100A, vil staterne miste muligheden for at påberåbe sig miljøgarantien i art. 100A, stk.4. Dette vurderes i de givne tilfælde at kunne påvirke beskyttelsesniveauet negativt.

4. Høring

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

Miljøstyrelsen har modtaget høringssvar fra følgende høringparter: *Akademiet for Tekniske Videnskaber (ATV), Forskningscenter RISØ, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, Danmarks Miljøundersøgelser (Silkeborg), Landbrugsrådet (ligeledes på vegne af De Danske Landboforeninger og Dansk Familielandbrug), Foreningen af Bioteknologiske Industrier i Danmark (FBID), Dansk Dagligvareleverandør Forening, Dansk*

Handel og Service, Danmarks Naturfredningsforening (DN), Foreningen af Danske Biologer, Landsforeningen Økologisk Jordbrug (LØJ), NOAH, Greenpeace, Forbrugerrådet, Advokatrådet, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Arbejdsministeriet, Konkurrencestyrelsen, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri. Derudover har forbrugerbevægelsen *Grønne Familier* indsendt et høringssvar og samtidig anmodet om at blive optaget på høringslisten.

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

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

Generelle kommentarer:

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

DN, Foreningen af Danske Biologer, Grønne Familier og NOAH ønsker alle under en eller anden form en vurdering af nytteværdien, inden et produkt kan godkendes. Dette kunne være en "bedste teknologivurdering" (*DN*) eller en vurdering svarende til en VVM-vurdering (*DN, Foreningen af Danske Biologer*).

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

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

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

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

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

Del B - forsøgsudsætning:

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

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

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

Del C - Markedsføring:

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

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

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

I forbindelse med høring af videnskabelige komiteer påpeger *DMU*, at en bredere økologisk og miljøfaglig ekspertise bør inddrages i processen. *Foreningen af Danske Biologer* gør opmærksom på, at forskere netop ofte er - og må være - uenige, når det drejer sig om at spå om fremtiden. *DN* påpeger ligeledes, at forelæggelse for en videnskabelig komité ikke nødvendigvis fører til øget klarhed og problemløsning.

Foreningen af Danske Biologer mener, at der bør åbnes mulighed for at beskikke uvidende eksperter til at foretage monitoring.

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

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

På EF-miljøspecialudvalgsmødet d. 28. maj 1998 forud for rådsmøde (miljø) den 16.-17. juni 1998 meddelte *Greenpeace*, at de havde betænkeligheder ved den foreslåede kategorisering. En betænkelighed, der blev gentaget på EF-miljøspecialudvalget d. 16. september 1998. Dakofa påpegede her vigtigheden af at risikovurderingen også kommer til at omfatte affaldssiden.

Ad punkt 4 - Forslag til Rådets direktiv om emissioner fra tunge køretøjer

KOM(97) 627

1. Status

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

Forslaget var genstand for en orienterende drøftelse på Rådsmødet den 16. juni 1998.

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

Der foreligger endnu ingen udtalelse fra Europa-Parlamentet.

Formandskabet har sat punktet på dagsordenen til det kommende rådsmøde (miljø) med henblik på en fremskridtsrapport eller en orienterende drøftelse.

2. Formål og indhold

Forslaget indeholder skærpede krav til luftforurening fra nye dieselmotorer, som anvendes i tunge køretøjer (lastbiler/busser).

Forslaget indgår som et led i auto-olie pakken. Der blev ved et forligsmøde mellem Rådet og Europa-Parlamentet den 29. juni 1998 opnået enighed om to andre direktiv-

forslag i denne pakke. Disse direktivforslag indeholder fremtidige krav til personbiler og varebiler og til de anvendte brændstoffer.

Med forslaget indføres også grænseværdier for nye motorer, der drives af naturgas eller autogas (LPG). Formålet er i første omgang at tilvejebringe procedurer for typegodkendelse af sådanne motorer. Der anvendes derfor samme grænseværdier som for dieselmotorer. Det er tanken i en senere fase at fastsætte specielle grænseværdier for de såkaldte EEV-køretøjer (Enhanced Environmental Vehicles), hvortil de gasdrevne køretøjer hører. I det følgende er omtalt de væsentligste elementer i forslaget.

a. Nye testcyklusser

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

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

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

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

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

b. Grænseværdier

Forslaget indeholder nye grænseværdier for CO, HC, NO_x og partikler, som nyudviklede motorer skal kunne opfylde med virkning fra 1. oktober 2000 for at kunne blive typegodkendt og med virkning fra 1. oktober 2001 for serieproducerede motorer, for at disse kan blive registreret og solgt. De foreslåede værdier kan ikke direkte sammenlignes med de hidtil gældende værdier, da der som omtalt ovenfor er foretaget en ændring i selve testcyklussen. Kommissionen anfører, at der er tale om en skærpelse af grænseværdierne med 30% for CO, NO_x og partikler og med 34% for HC. Som følge af, at gasmotorer nu er omfattet af direktivet, foreslås indarbejdet separate værdier for methan og kulbrinter eksklusive methan (NMHC).

Ligesom det er tilfældet i de eksisterende regler foreslås mildere grænseværdier for partikeludslippet fra de mindste dieselmotorer (cylinderstørrelse under 0,7 liter og omdrejningstal over 3000 pr minut). Følgende tabel viser udviklingen i grænseværdierne for typegodkendelse af motorer til brug i tunge køretøjer, siden de første krav blev indført i 1990.

Direktiv		88/77	91/542	91/542 96/1	Aktuelt forslag		
Betegnelse	-	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3		
I kraft	-	1.10.90	1.10.93	1.10.96	1.10.01		
Cyklus	-	ECE 13	ECE 13	ECE 13	ESC	ELR	ETC
CO	g/kWh	11,2	4,5	4,0	2,1	-	5,45
Total HC	g/kWh	2,4	1,1	1,1	0,66	-	-
Methan	g/kWh	-	-	-	-	-	1,6
NMHC	g/kWh	-	-	-	-	-	0,78
NO _x	g/kWh	14,4	8,0	7,0	5,0	-	5,0
Partikler	g/kWh	-	0,36	0,15	0,10	-	0,16
-små motorer	g/kWh	-	0,61	0,25	0,13	-	0,21
Røgtæthed	m ⁻¹	-	-	-	-	0,8	-

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

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

Det er Kommissionens vurdering, at der ikke er tilstrækkelig viden i dag til at fastsætte normer for år 2005. Man mener, at dette bør afvente afslutningen af det igang-

værende auto/olie II program. Det fremgår af forslaget, at Kommissionen vil fremlæge forslag inden udgangen af 1999. Man vil ved samme lejlighed tage stilling til forskellige andre uafklarede forhold som indbygning af egendiagnosesystemer (OBD) og holdbarhedsbestemmelser.

Som tidligere bildirektiver indeholder forslaget en artikel om muligheden for at anvende afgiftsdifferentiering. Da der kun er ét sæt grænseværdier, er bestemmelsen begrænset til perioden fra direktivets ikrafttræden og indtil den obligatoriske ikrafttræden af EURO 3-normerne. Man forestiller sig dog, at anvendelsesområdet vil blive udvidet, så snart der foreligger en nærmere definition af EEV-køretøjer. Kommissionen angiver, at dette vil ske i løbet af 1998.

3. Konsekvenser for Danmark

- **Lovgivningsmæssige konsekvenser**
Forslaget vil ikke kræve lovændringer i Danmark. De nye udstødningsnormer for dieselmotorer kan indføres via en ændring af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer.
- **Økonomiske konsekvenser**
Der forventes ikke væsentlige statsfinansielle konsekvenser for Danmark. For så vidt angår samfundsøkonomiske konsekvenser forventer Kommissionen, at de skærpede udstødningsnormer vil medføre forøgelser i produktionsprisen i størrelsesorden 4.000 - 12.000 kr. pr motor. Forslaget kan medføre mindre afledte kommunaløkonomiske konsekvenser.
- **Beskyttelsesniveau**
Forslaget vil have positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

4. Høring

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

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

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

Danske Vognmænd er positive over for forslaget. Man efterlyser lignende forslag inden for jernbane-, skibs- og lufttransport. Man henviser i øvrigt til regeringens erhvervs-politiske strategi for transporterhvervet fra januar 1998, hvori det hedder, at tidsfristen for implementering af offentlig regulering bør tage størst mulig hensyn til er-

hvervets omstillingshorisont, herunder tidsperspektivet for afskrivninger og investeringer. Man er enig i, at luftforurening er et større problem i byer end i åbent land og finder, at det er en god ide at tilskynde til brug af køretøjer med lav emission (EEV). Man anfører, at afgiftslettelser vil fremme udbredelsen af EEV-køretøjer.

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

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

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

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

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

Forslaget blev atter forelagt for EF-specialudvalget for miljø den 16. september 1998, hvor Danske Vognmænd tilkendegav, at man i overensstemmelse med Kommissionens forslag bør vente med at fastsætte år 2005-kravene til afslutningen af auto/oil II-programmet i 1999. SID tilkendegav ønske om skrappe retningslinjer for lastbiler

Ad punkt 5 - forslag til Rådets direktiv om udrangerede køretøjer

KOM (97) 358

1. Status

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

Europa Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

Grundnotat om forslaget er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 16. September 1998. Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Punktet er sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 6. oktober 1998 med henblik på en fremskridtsrapport eller en orienterende drøftelse.

2. Formål og indhold

Rådet opfordrede i sin resolution af 7. maj 1990 Kommissionen til at udarbejde handlingsprogrammer for bestemte typer affald. I 1991 nedsatte Kommissionen en projektgruppe om udrangerede køretøjer. Projektgruppen fremlagde i 1994 et forslag til strategi for Kommissionen. Direktivforslaget er bl.a. udarbejdet på grundlag af projektgruppens indstillinger.

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

Kommissionen begrundede også fremsættelsen af forslaget med, at det er nødvendigt at skabe fælles retningslinier for medlemsstaternes regler vedrørende miljømæssig forsvarlig affaldshåndtering af udrangerede køretøjer primært for at sikre det indre markeds funktion og undgå konkurrenceforvridning indenfor Fællesskabet. Der lægges vægt på, at nogle af medlemsstaterne er i færd med at gennemføre individuelle ordninger til indsamling, adskillelse og behandling af udrangerede køretøjer dels ved aftaler, dels ved lovgivning, og at disse ordninger i betydelig grad påvirker det indre markeds funktion.

Hertil kommer ønsket om at opnå et fælles højt beskyttelsesniveau og at begrænse grænseoverskridende transporter af affald, der er en følge af uensartede miljøkrav til behandlingen af affaldet.

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

Forslaget omfatter følgende typer køretøjer:

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

Forslaget indeholder endvidere bestemmelser,

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

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

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

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

3. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

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

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

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

Der foreligger herudover ikke bindende regler for håndtering af affald i form af køretøjer. Miljø- og energiministeren planlægger at udstede en bekendtgørelse herom ultimo 1998.

Et udkast til bekendtgørelse forhandles p.t. med de berørte organisationer. Ved udformning af bekendtgørelsen sigtes imod at reguleringen af de miljømæssige forhold udformes således, at direktivforslaget bestemmelser herom vil blive opfyldt.

Økonomiske konsekvenser:

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

Direktivforslagets bestemmelser om, at bilforhandlere/producenter skal påtage sig omkostningerne i forbindelse med affaldshåndteringen, vil i praksis medføre, at omkostningerne ved affaldshåndteringen ikke skal afholdes af slutbrugeren, men af køberne af nye biler. Det forudsættes at en forhøjelse af købsprisen alt andet lige vil medføre afsmitning på priserne på brugte biler, således, at merudgiften fordeles på samtlige bilejere.

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

Det anslås, at ca. 90 % af de udtjente biler ejes af private forbrugere. De øvrige 10 % ejes af virksomheder samt offentlige myndigheder.

Forslaget forventes ikke at få væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

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

Beskyttelsesniveau:

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

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

4. Høring

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

Forslagets intentioner om at forebygge frembringelsen af affald fra udrangerede køretøjer og om at fremme genbrug, genanvendelse og genvinding støttes generelt, såvel som formålet om, at sikre en miljømæssig forsvarlig skrotning af bilerne.

De kommunale organisationer og organisationer der repræsenterer affaldsselskaberne støtter direktivets miljømæssige målsætninger men peger på, at medlemslandene bør have større frihed til tilrettelæggelse af indsamlingsordningerne, herunder udpegning af de ansvarlige for etableringen af indsamlingsordningerne. Det foreslås, at der alene stilles krav om at indsamlingsordninger iværksættes.

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

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

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

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

Dansk Industri, Genvindingsindustrien og KL har indvendinger mod den danske holdning om, at der er behov for at virksomhederne dokumenterer en samlet tilrettelæggelse af virksomhedernes aktiviteter med henblik på opfyldelsen af reglerne og, at denne dokumentation bl.a. bør ske ved, at virksomhederne forpligtes til at indføre certificerede kvalitets- eller miljøledelsessystemer efter internationale standarder. Organisationerne finder, at der var tale om et dyrt og uhensigtsmæssigt dobbelttilsyn. Danmarks statistik har endvidere oplyst, at man besidder redskaber til at foretage en del af det registreringsarbejde, der foreslås i direktivet.

Ad punkt 6: Forslag til Rådets beslutning om en monitoringsmekanisme for CO₂-emissioner fra biler.

KOM(1998) 348

1. Status

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

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

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Formandskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på en orienterende drøftelse (åben debat).

2. Formål og indhold

Den 20. december 1995 oversendte Kommissionen til Rådet et forslag til en fællesskabsstrategi for nedsættelse af personbilers CO₂-emission. Målet var en gennemsnitligt CO₂-emission fra nye biler på 120 g/km i år 2005. For at nå målet forestillede Kommissionen sig anvendelse af forskellige virkemidler, omfattende en aftale med bilindustrien, anvendelse af fiskale incitament og forbrugerinformation. Strategien blev stort set tiltrådt af Rådet i et sæt konklusioner fra 25. juni 1996. Rådet lagde i den forbindelse vægt på, at gennemførelse af en CO₂-overvågningsmekanisme for nye personbiler vil være af afgørende betydning for at kunne følge strategiens effektivitet. Rådet ønskede samtidig en regelmæssig indberetning fra Kommissionen om strategiens påvirkning af markedet for nye biler. Det er på denne baggrund, at Kommissionen har udarbejdet et forslag til beslutning om en overvågningsmekanisme for CO₂-emissioner fra personbiler.

Kommissionen anfører følgende formål med det foreliggende forslag:

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

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

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

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

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

CO₂-emissionen skal bestemmes i henhold til den metode, der er angivet i direktiv 93/116. Her anvendes samme prøvecyklus, som den der i dag anvendes ved bestemmelse af de øvrige forureningskomponenter fra personbiler. I forbindelse med indførelse af skærpede krav til forureningen fra personbiler fra år 2000, vil der ske en ændring af denne procedure. Kommissionen agter derfor at fremsætte forslag om en tilsvarende ændring ved måling af CO₂-emissionen. Denne ændring skønnes i dag at ville medføre et forøget udslip i størrelsesorden 3%. Når ændringen bliver indført vil det naturligvis blive taget med i vurderingen af, om de fastsatte mål overholdes.

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

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

3. Europa-Parlamentets udtalelse

Der foreligger endnu ingen udtalelse fra Europa-Parlamentet.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser

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

Økonomiske konsekvenser

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

Der forventes ikke væsentlige samfundsøkonomiske eller kommunaløkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveau

Overvågningsmekanismen isoleret har ingen indflydelse på beskyttelsesniveauet.

5. Høring

Forslaget har alene til formål at beskrive omfang og form af data, som skal fremsendes til EU-Kommissionen. Der skønnes ikke at være behov for høring af interesseorganisationer. Forslaget har den 16. September 1998 været forelagt miljøspecialudvalget, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

Ad punkt 7: Forslag til Rådets direktiv om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi i forbindelse med markedsføring af fabriksnye personbiler

KOM(1998) 489

1. Status

Et forslag til direktiv blev vedtaget af Kommissionen den 3. september 1998. Forslaget er baseret på traktatens artikel 130 S, stk.1, og skal derfor behandles efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

2. Formål og indhold

Den 20. december 1995 oversendte Kommissionen til Rådet et forslag til en fælleskabsstrategi for nedsættelse af personbilers CO₂-emission. Målet var en gennemsnitligt CO₂-emission fra nye biler på 120 g/km i år 2005. For at nå målet forestillede Kommissionen sig anvendelse af forskellige virkemidler, omfattende en aftale med bilindustrien, anvendelse af fiskale instrumenter og forbrugerinformation. Strategien blev stort set tiltrådt af Rådet i et sæt konklusioner fra 25. juni 1996. Specielt anførte Rådet, at en ordning med information af forbrugerne om CO₂-emissioner vil være et vigtigt og nyttigt middel til at påvirke forbrugernes valg. Det er på denne baggrund, at Kommissionen har udarbejdet et forslag til direktiv om forbrugeroplysning om brændstoføkonomi i forbindelse med markedsføring af fabriksnye personbiler. Forsla-

get har til formål at støtte og supplere aftaler, som måtte blive indgået med bilindustrien.

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

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

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

- **Brændstoføkonomimærkning**

Alle nye fabriksnye personbiler, der er udstillet på et salgssted, skal være forsynet med information om brændstofforbrug og gennemsnitlig CO₂-emission. Der skal endvidere være en angivelse af de årlige brændstofudgifter pr 10.000 km kørsel. Myndighederne skal hvert år den 1. januar fastlægge den brændstofpris, der skal ligge til grund for disse beregninger. Der skal endvidere være en reference til brændstoføkonomioversigten (jr. nedenfor) og et budskab, der forklarer CO₂'s betydning for den globale opvarmning og køremådens betydning for brændstoføkonomien.

- **Brændstoføkonomioversigten**

Der skal udarbejdes en oversigt over brændstoføkonomi for alle køretøjer på nybilmarkedet. Denne oversigt skal kunne fås gratis fra et kompetent organ i medlemsstaten og af forhandleren på salgsstedet. Oversigten skal også lægges på Internettet. Oversigten skal indeholde en tabel med de 10 mest brændstoføkonomiske biler opstillet i rækkefølge.

- **Udstilling af plakat i udstillingslokalet**

Forhandleren skal ved hjælp af en plakat udstille en liste over brændstofforbrugsdata for alle fabrikater, de forhandler, opdelt efter brændstoftype og ordnet efter brændstoføkonomi.

- **Reklamemateriale**

Al reklamemateriale, der anvendes i markedsføringen af fabriksnye biler, skal indeholde brændstofforbrugsdata

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

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

3. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet har endnu ikke fremsat nogen udtalelse.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser

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

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

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

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

I forhold til Kommissionens forslag er der kun en væsentlig forskel, nemlig at forslaget også omfatter ophængning af en plakat, som hos den enkelte bilforhandler skal

oplyse om brændstofforbruget for alle bilmærker og -modeller markedsført af denne forhandler.

Økonomiske konsekvenser

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

Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveau

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

5. Høring

Direktivforslaget vil blive sendt til høring hos relevante parter, så snart det foreligger i en dansk version. Forslaget har den 16. September 1998 været forelagt miljøspecialudvalget, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

Ad punkt 8: CO₂-emissioner fra biler: Aftale med Europæisk Bilindustri (ACEA)

KOM(1998) 495

1. Status

Kommissionen oversendte den 31. juli 1998 ovennævnte meddelelse til Rådet. I meddelelsen foretages en gennemgang af den aftale om en reduktion af CO₂-emissionen fra personbiler, som Kommissionen påtænker at indgå med den europæiske bilindustri (ACEA).

Forhandlingsforløbet har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering henholdsvis den 20. marts 1998 og den 12. juni 1998.

Formandskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

En reduktion af CO₂-emissionen fra personbiler via en frivillig aftale med bilindustrien indgår som et element i det forslag til en fællesskabsstrategi for nedsættelse af personbilers CO₂-emission, som Kommissionen den 20. december 1995 oversendte til Rådet. Andre elementer i strategien er anvendelse af fiskale virkemidler og forbrugereinformation. Som mål for den samlede strategi foreslog Kommissionen en gennemsnitlig CO₂-emission fra nye biler på 120 g/km i 2005.

Rådet diskuterede Kommissionens strategiforslag på sit møde den 25. juni 1996 og vedtog i den forbindelse en række konklusioner, hvori man blandt andet bekræftede den af Kommissionen foreslåede fællesskabsstrategi, herunder den foreslåede målsætning for CO₂-emission. Der blev dog indført en mulighed for en eventuel forlængelse af tidsfristen frem til år 2010. Rådet anmodede i øvrigt Kommissionen om hurtigst muligt at indlede drøftelser med bilindustrien, idet det blev pointeret, at en sådan aftale skulle give det største bidrag til opfyldelsen af den foreslåede målsætning.

En første skitse til en aftale forelå ved rådsmødet den 23. marts 1998. Ved den lejlighed vedtog Rådet et sæt supplerende konklusioner, hvoraf fremgik, at det foreliggende forslag kunne danne grundlag for yderligere forhandlinger, men at forslaget som helhed skulle underkastes en yderligere undersøgelse, især med hensyn til de forudsætninger, som var opstillet af ACEA. Et mere detaljeret forslag blev den 16. juni 1998 forelagt Rådet, som udtrykte tilfredshed med de forbedringer, der var sket, og man opfordrede Kommissionen til at afslutte forhandlingerne og forelægge Rådet en komplet analyse i begyndelsen af september 1998.

2. Formål og indhold

Ved Kyoto-mødet i december 1997 accepterede Fællesskabet at reducere det samlede udslip af drivhusgasser, herunder CO₂, med 8% i forhold til 1990 inden udgangen af perioden 2008-2012. CO₂-emissionen fra personbiler udgør omkring 12% af den samlede menneskeskabte CO₂-emission. En aftale med den europæiske bilindustri om en reduktion af CO₂-emissionen fra personbiler vil derfor være et vigtigt led i opfyldelsen af denne forpligtelse.

Den aftale som Kommissionen påtænker at indgå med ACEA, vil indeholde følgende forpligtelser for ACEA:

- ACEA vil sikre, at der allerede i år 2000 er biler på markedet, som opfylder målsætningen på 120 g/km.
- Den gennemsnitlige CO₂-emission fra nye personbiler vil i år 2008 være begrænset til 140 g/km.
- ACEA vil i år 2003 vurdere potentialet for en yderligere reduktion af CO₂-emissionen med henblik på en yderligere tilnærmelse til Rådets målsætning på 120 g/km i 2012.
- ACEA forventer, at CO₂-emissionen i 2003 vil være 165-170 g/km. Der ligger dog ingen forpligtelse i denne vurdering.
- ACEA vil sammen med Kommissionen løbende måle de faktorer, der er af betydning for opfyldelse af aftalen.

ACEA har listet en række forudsætninger som ligger til grund for aftaleudkastet:

- ACEA forudsætter, at der på markedet vil være adgang til de forbedrede brændstofkvaliteter, som vil være nødvendige for de fremtidige motorteknologier.

- Man forudsætter, at tilsvarende aftaler vil blive indgået med de bilproducenter, som ikke er medlem af ACEA. Der tænkes her især på bilproducenter fra Japan, USA og Korea.
- ACEA anfører, at opfyldelse af den fremsatte forpligtelse i høj grad vil blive baseret på øget anvendelse af benzinbiler med direkte indsprøjtning og øget anvendelse af dieselmotorer. Forpligtelsen er derfor baseret på, at der ikke lægges specielle hindringer i vejen for disse teknologier.
- Anvendelse af ny teknologi og køretøjer som ikke anvender fossile brændstoffer vil blive accepteret som faktorer, der bidrager til opfyldelsen af forpligtelsen.

Af Kommissionens gennemgang af forslaget fremgår, at den gennemsnitlige CO₂-emission for nybilparken i 1995 var 186 g/km (ca. 13 km/l for benzinbiler og lidt over 14 km/l for dieslbiler). En gennemsnitlig CO₂-emission på 140 g/km (ca. 17 km/l for benzinbiler og ca. 19 km/l for dieslbiler) svarer derfor til en reduktion på ca. 25% i forhold til 1995. I forhold til den af Rådet fastlægte målsætning på 120 g/km (20 km/l for benzinbiler og 22,2 km/l for dieslbiler) svarer de 140 g/km til en 70% opfyldelse af målet. Efter Kommissionens opfattelse lever forslaget op til rådskonklusionerne, hvor det er forudsat at en aftale med bilindustrien skal give det største bidrag ("major contribution") til opfyldelse af målsætningen, og at målet skal nås i 2005, med mulighed for en eventuel udsættelse til 2010.

En opfyldelse af målsætningen på 120 g/km vil forudsætte supplerende foranstaltninger som f.eks. fiskale instrumenter og forbrugerinformation. Kommissionen fremhæver i den forbindelse, at der ikke i det foreliggende forslag til aftale med bilindustrien indgår forhold, som vil forhindre anvendelse af sådanne supplerende foranstaltninger, hverken på Fællesskabsplan eller nationalt.

Kommissionen mener ikke, at de af ACEA opstillede forudsætninger giver anledning til problemer. Man henviser i den forbindelse til, at der vil blive fastlagt en procedure for kontakt mellem Kommissionen og ACEA, såfremt der undervejs opstår tegn på, at der kan blive problemer med opfyldelsen af aftalen.

Kommissionen lægger stor vægt på, at der i aftalen indgår en midlertidig målsætning for år 2003, selv om man erkender, at værdien alene er af indikativ natur. Betydningen af en sådan indikativ værdi vil være, at en eventuel overskridelse vil danne baggrund for en detaljeret vurdering af risikoen for, at aftalen ikke opfyldes og dermed af behovet for indførelse af korrektive indgreb, f.eks. i form af bindende normer. Kommissionen fremhæver, at tilstedeværelsen af det midlertidige mål ikke vil forhindre, at Kommissionen på et vilkårligt tidspunkt, hvor man vurderer, at aftalen ikke opfyldes, vil kunne gribe ind med korrigerende tiltag.

Med henblik på at kunne følge udviklingen i CO₂-emissionen fra nye biler har Kommissionen fremlagt forslag til en måleprocedure baseret på data fra medlemslandene (jf. pkt. 4 i denne kommenterede dagsorden). Resultaterne herfra vil sammen med data leveret fra ACEA, indeholdende industriens vurdering af, hvorledes de opstillede forudsætninger følges, danne baggrund for Kommissionens vurdering af udviklingen.

Resultaterne fra de to måleprogrammer vil årligt blive fremsendt til Rådet og Europa-Parlamentet.

Med henblik på aftalens forudsætning om indgåelse af lignende aftaler med andre bilproducenter, oplyser Kommissionen, at der er indledt forhandlinger med de japanske bilproducenter (JAMA). Kommissionen forventer, at en aftale vil kunne indgås i nær fremtid. Kommissionen har ligeledes indkaldt til forhandling med de koreanske producenter (KAMA) og Chrysler, som er den eneste amerikanske producent der ikke er repræsenteret i ACEA.

Sammenfattende er det Kommissionens opfattelse, at det foreliggende udkast til aftale med den europæiske bilindustri (ACEA) opfylder de kriterier, der indgår i rådskonklusionen fra 25. juni 1996. Aftalen giver "det største bidrag" til opfyldelsen af den opstillede målsætning. Kommissionen forestiller sig, at aftalen formaliseres ved, at Kommissionen i oktober 1998 - efter at have modtaget synspunkter fra Rådet og Europa-Parlamentet - vedtager en "recommendation" til ACEA. Aftalen skal notificeres i henhold til traktatens artikel 85 (konkurrence klausul). Kommissionen forventer ikke, at dette vil give anledning til problemer.

3. Europa-Parlamentets udtalelse

Parlamentet har tidligere i forbindelse med behandlingen af Kommissionens strategidokument fra 1995 udtalt sig imod princippet om frivillige aftaler og har foreslået Kommissionen i stedet at fremsætte egentlige emissionsnormer for personbiler. Uanset dette er det Kommissionens opfattelse, at Parlamentet vil kunne acceptere en aftale under visse betingelser. Kommissionen henviser i den forbindelse til, at man under de netop afsluttede drøftelser om de fremtidige udstødningsnormer for biler (autoolie programmet) på opfordring af Parlamentet fremsatte en erklæring om, at man, såfremt forhandlingerne med ACEA ikke førte til et acceptabelt resultat, ville overveje indførelse af bindende lovgivning.

Parlamentet har imidlertid den 17. september vedtaget en resolution om klimaændringer i fasen forud for Buenos Aires. I denne resolution lægger Parlamentet afstand til den aftale Kommissionen har indgået med ACEA i det en række forhold i forlængelse af aftalen ikke er tilfredsstillende besvaret. Det drejer sig både om aftalens manglende præcision og om forskellige aspekter af aftalens håndhævelse og overvågning.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Aftalen skønnes ikke at medføre lovgivning i Danmark.

Økonomiske konsekvenser

Tekniske forbedringer af nye motorer med henblik på at reducere CO₂-emission skønnes at medføre øgede omkostninger og dermed en fordyrelse af bilerne. Omvendt vil en reduceret CO₂-emission alt andet lige medføre besparelser i de løbende driftsudgifter som følge af et lavere brændstofforbrug. Der foreligger ikke skøn over de forventede

merudgifter til produktion af nye biler. Såfremt brændstofforbruget reduceres med 25%, vil brændstofbesparelsen for en gennemsnitsbilist udgøre i størrelsesorden 2.000 kr. pr år. Med henblik på, at undgå, at et reducerede udgifter til brændstoffer fører til øget kørsel, har man i den danske CO₂-handlingsplan tilkendegivet, at man vil overveje at iværksætte supplerende foranstaltninger, f.eks. i form af øgede afgifter.

Der forventes ikke væsentlige samfundsøkonomiske eller kommunaløkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveau

Forslaget vil påvirke beskyttelsesniveauet positivt i form af reduceret CO₂-emission. Kommissionen forventer, at aftalen vil medføre en samlet reduktion på 85 mio. ton i 2010, hvilket kan ses i relation til EU's forpligtelse i Kyoto-aftalen på 550-600 tons.

5. Høring

Det skønnes ikke relevant at sende forslag til aftale mellem EU-Kommissionen og ACEA til høring hos danske interesseorganisationer. Punktet har den 16. September 1998 været forelagt EF-specialudvalget for miljøspørgsmål, hvor Greenpeace tilkendegav at Danmark burde stemme imod Kommissionens aftale i det den er utilstrækkelig.

Ad - punkt 9 - Forslag til Rådets Forordning om stoffer, der nedbryder ozonlaget

KOM (1998) 398

1. Status

Kommissionen uddelte i juli 1998 ovennævnte forslag til medlemsstaterne. Forslaget er baseret på traktatens artikel 130 S, stk.1 og skal derfor behandles efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Den engelske udgave var endelig, medens den endelige danske udgave først blev modtaget primo september.

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

Formandsskabet har sat punktet på dagsordenen med henblik på en orienterende drøftelse.

2. Formål og indhold

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

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

Hurtigere afvikling af forbrug af HCFC'er.

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

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

Forslag (eks. regler i 1999)	Nuv. forordning 0 % red. i 1995	Montreal protokollen 0 % red. i 1996
0 % red. i 2000		
40 % red. i 2001	35 % red. i 2004	35 % red. i 2004
50 % red. i 2003	60 % red. i 2007	65 % red. i 2010
75 % red. i 2004	80 % red. i 2010	90 % red. i 2015
95 % red. i 2008	95 % red. i 2013	99,5 % red. i 2020
100 % red. i 2015	100 % red. i 2015	100% red. i 2030

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

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

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

- 0 % red. i 2000
- 65 % red. i 2008
- 80 % red. i 2014

85 % red. i 2020
100 % red. i 2026

Hurtigere afvikling af forbrug af methylbromid: Den nuværende forordnings regler er en skærpelse af de daværende regler i Montreal protokollen, men ved revision af protokollen ved 9. Partsmøde i 1997 blev Fællesskabets regler overhalet. Forslaget indebærer, at Fællesskabet igen går foran protokollen og kommer på linie med USA, der i flere år har haft regler ("Clean Air Act") om afvikling i 2001.

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

Forslag	Nuv. forordning	Montreal protokollen
25 % red. i 1998	25 % red. i 1998	25 % red. i 1999
		50 % red. i 2001
		70 % red. i 2003
100 % red. i 2001		100 % red. i 2005

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

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

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

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

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

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

3. Europaparlamentets udtalelse

Der foreligger endnu ingen udtalelse.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

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

Revisionen af forordningen skal ikke implementeres i dansk lov, da den har direkte retsvirkning over for de virksomheder, der pålægges restriktioner. Den gældende danske bekendtgørelse er i øvrigt strengere end forslagets regulering af anvendelsen af stofferne, og stofferne produceres ikke i Danmark.

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

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

5. Høring

Forslaget vil snarest blive sendt i høring, primært til interesseorganisationer. Forslaget har været forelagt miljøspecialudvalget den 16. September 1998, hvor Greenpeace tilkendegav sin støtte til forslaget.

Ad punkt - 10 - forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 76/769/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om begrænsning af markedsføring og anvendelse af visse farlige stoffer og præparater (kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske stoffer (CMR-stoffer)).

KOM (97)735 endelig udgave

1. Status

Kommissionen har den 13. januar 1998 fremsendt ovennævnte direktivforslag KOM (97) 739 til medlemsstaterne. Forslaget udvider det eksisterende forbud mod markedsføring til privat brug af visse stoffer og produkter, der er klassificeret som kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske i kategori 1 eller 2.

Forslaget er baseret på traktatens artikel 100 A og skal behandles efter proceduren med fælles beslutningstagen med Rådet og Europa-Parlamentet i traktatens artikel 189B.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Forslaget blev behandlet og godkendt uden bemærkninger af Europa-Parlamentet den 18. februar 1998.

Forslaget er sat på dagsordenen på det kommende Rådsmøde (miljø) som a-punkt.

2. Formål og indhold

Baggrunden for forslag til 18. ændring af direktiv 76/769/EØF er de kræftfremkaldende, mutagene og reproduktionsskadelige stoffers sundhedsfarlige egenskaber og beskyttelsen af forbrugers sundhed.

Forslaget indeholder en tilføjelse af 16 nye klassificerede CMR-stoffer til listen over CMR-stoffer i 14. ændring af direktiv 76/769/EØF (direktiv 94/60/EF). Heraf er 14 stoffer klassificeret som kræftfremkaldende i kategori 2, 7 stoffer er klassificeret som mutagene i kategori 2, ét stof som reproduktionstoksisk i kategori 1 og ét stof som reproduktionstoksisk i kategori 2.

Stofferne er uorganiske chromforbindelser, azofarvestoffer og andre farvestoffer. Chromforbindelserne anvendes hovedsagligt som farvepigmenter i den grafiske industri. Azo-farvestoffer og andre farvestoffer anvendes i tekstilindustrien og farvelakindustrien m.v. Et stof anvendes som blødgører i plast samt i farvelakindustrien.

Miljøstyrelsen har indhentet oplysninger om forhandlere af de 16 stoffer fra Produktregistret (et register over faremærkede produkter). Forhandlerne har oplyst, at de 16 stoffer, som er klassificerede som kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske i kategori 1 og 2, ikke markedsføres til privat brug.

Ingen af de 16 stoffer markedsføres så vidt vides til privat brug i Europa.

Kommissionen har tilført de nye CMR-stoffer til bilag I til direktiv 67/548/EØF ved vedtagelse af et ændringsdirektiv 96/54/EF af 30. juli 1996 (22. tilpasning). Danmark stemte for vedtagelsen af denne tilpasning.

Kommissionen er ifølge direktiv 94/60/EF forpligtet til at forelægge Europa-Parlamentets og Rådets forslag til nye CMR-stoffer til bilag I i direktiv 76/769/EØF senest 6 måneder efter offentliggørelse af nye klassificeringer som kræftfremkaldende.

de, mutagene eller reproduktionstoksiske i kategori 1 eller 2 i forbindelse med Rådets direktiv 67/548/EØF om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer.

3. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

Forslag til 18. ændring er allerede implementeret i dansk lovgivning, da 22. tilpasning er implementeret i bekendtgørelse nr. 829 af 6. november 1997 af listen over farlige stoffer og i bekendtgørelse nr. 801 af 23. oktober 1997 om klassificering, emballering, mærkning, salg og opbevaring af kemiske stoffer og produkter.

Dette skyldes, at Danmark i klassificeringsbekendtgørelsen har indført et generelt forbud mod markedsføring til privat brug af samtlige stoffer, der er optaget på listen over farlige stoffer og klassificerede som CMR-stoffer i kategori 1 eller 2.

Danmark valgte i forbindelse med implementeringen af direktiv 94/60/EF at implementere et generelt forbud og ikke kun medtage de stoffer, der var oplyst i listen til direktiv 94/60/EF. Implementeringen er meddelt Kommissionen den 20. december 1995. Kommissionen har ikke gjort indsigelser.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have erhvervsøkonomiske eller statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Beskyttelsesniveauet

Direktivet påvirker ikke beskyttelsesniveauet i Danmark. Da de klassificerede CMR-stoffer hverken anvendes til privat brug i Danmark eller i Europa, vil et forbud mod salg til privat brug ikke øge beskyttelsesniveauet i Danmark eller i Europa.

4. Høring

Forslaget har været udsendt i høring hos arbejdsmarkedets parter, handels-, industri-, forbruger- og miljøinteresser. Ingen af de hørte parter havde nogen indvendinger mod forslaget. Dansk Toksikologi Center, Københavns Kommune og Forbrugerrådet udtrykker tilfredshed med forslaget. Dansk Toksikologi Center bemærker, at forbudet også bør udstrækkes til at gælde stoffer, der ifølge selvvurderingspligten klassificeres som CMR-stoffer. Derudover henstiller Dansk Toksikologi Center til, at EU, af hensyn til forbrugernes helbred, automatisk forbyder salg til privat brug, når et stof klassificeres som CMR i kategori 1 eller 2.

Forslaget har været forelagt Miljøspecialudvalget den 3. marts 1998, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

