

Miljøstyrelsen

Industri og Transport

5. juli 2007

MST/LHO; MIM/VIBEJ

Miljøministeriet

Internationalt område, EU-Koordination

DEP-251-00010

GRUNDNOTAT FMPU og Folketingets Europaudvalg

Kommissionens meddelelse om ” Rapport om mulighederne for yderligere at forbedre miljøegenskaberne for fritidsfartøjers motorer forelagt i henhold til artikel 2 i direktiv 2003/44/EF om ændring af direktiv 94/25/EF om fritidsfartøjer”.

KOM(2007) 313 endelig

Resume

Direktiv 2003/44/EF, som fastsætter emissions- og støjgrænser for fritidsbåde, pålægger EU-Kommissionen at fremlægge en rapport inden udgangen af 2006 om mulighederne for yderligere at fremme miljøhensyn for fritidsbåde. Rapporten peger på, at fritidsbåde bidrager beskedent til miljøbelastningen, og at der er behov for uddybende konsekvensvurderinger, for at kunne vurdere behovet for yderligere EU-regulering.

1. Status

Kommissionen sendte den 11. juni 2007 ovennævnte meddelelse til Rådet. Meddelelsen er udarbejdet på foranledning af, at EU-Kommissionen med direktiv 2003/44/EF er blevet pålagt at udarbejde en rapport om muligheder for at forbedre miljøegenskaber for fritidsbåde.

Europa Parlamentet har ikke behandlet meddelelsen, og det portugisiske formandskab har ikke indikeret, hvordan det ønsker at følge op på meddelelsen.

Der har ikke tidligere været fremsendt et grundnotat til FMPU og FEU.

2. Formål og indhold

Formålet med meddelelsen er, at følge op på den rapporteringsforpligtigelse som EU-Kommissionen blev pålagt med direktiv 2003/44/EF om fritidsbåde, hvor de inden udgangen af 2006 skulle vurdere mulighederne for at forbedre fritidsbådenes motorers miljøegenskaber. Forpligtigelsen indebærer ligeledes, at EU-Kommissionen skal fremlægge et forslag til direktiv, såfremt det skønnes nødvendigt.

Af rapporten fremgår det, at med de gældende regler er fritidsbådenes miljøbelastning meget beskeden. Således bidrager fritidsbåde med mellem 0,0 – 0,2 % af de samlede emissioner for kulilte, kulbrinter, NOx og partikler.

Med afsæt heri forholder rapporten sig til 4 forskellige indsats muligheder, som overordnet kan skitseres som følgende:

- 1) Benzindrevne påhængsmotorer skal have 2-taktsmotorer med direkte indsprøjtning eller 4-takts teknologi
- 2) Indenbords benzinmotorer pålægges krav svarende til andre motorkrav i anden EU-regulering, og der skal anvendes efterbehandlingssystemer som oxidations-katalysator
- 3) Indenbords dieselmotorer pålægges krav som motorer i ikke-vejgående køretøjer

Disse muligheder udbygges videre med en række scenarier, som peger på, at det er muligt at reducere udslippet af kulbrinter og NOx med 20-33 % og partikler med 33 %. Udslippet af kulilte mindskes ikke.

Tiltagene i scenarierne vil medføre en merpris på de forskellige motortyper på mellem 1,9-10 % og medføre et tab af arbejdspladser på mellem 129-187.

Alligevel vil tiltagenes miljøgevinst kunne opvejes af omkostningerne.

Kommissionen angiver, at ovenstående vurderinger kræver yderligere bearbejdning, og at de ikke er tilstrækkelige til at kunne vurdere behovet for og indholdet i et eventuelt forslag til et revideret direktiv.

Kommissionen vurderer, at det på fællesskabsplan ikke er muligt at træffe yderligere initiativer til at mindske støjen, og at en løbende kontrol af motorenes miljøegenskaber – f.eks. i form af syn – ej heller vil stå i forhold til en eventuel miljøgevinst.

For så vidt angår damp fra brændstof, peger EU-Kommissionen på, at der er igangsat arbejde, der skal vurdere mulige tekniske tiltag. Vedrørende spild af brændstof ved optankning vurderes national regulering at være mere effektiv.

Afslutningsvis peger EU-Kommissionen på, at international regulering af området ikke er inde for rækkevidde, og behovet for nye krav til kategorisering af fartøjer vil heller ikke bibringe yderlige gevinst.

EU-Kommissionen konkluderer, at der er behov for yderligere studier for at vurdere behovet for en eventuel regulering samt formen af et eventuelt forslag.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

5. Konsekvenser for Danmark

Da der er tale om en meddelelse uden retsvirkninger, er der ingen lovgivningsmæssige, økonomiske og miljømæssige konsekvenser.

6. Høring

Forslaget er sendt i til høring til 3 interessenter med høringsfrist den 24. august.

7. Forhandlingssituationen

Der er endnu ikke indledt forhandlinger i rådsregi.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser EU-Kommissionens meddelelse velkommen. Regeringen er enig i behovet for en regulering af fritidsfartøjer. Regeringen vil, efter høring af de af forslaget berørte parter, fremlægge sine mere konsoliderede vurderinger af forslaget i et revideret grundnotat til Folketinget.