

Miljøstyrelsen
Industri og Transport

7. september 2007
MST/LHO; MIM/VIBEJ

Miljøministeriet
EU-Koordination

DEP-251-00010

REVIDERET GRUNDNOTAT til 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 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.

Det er for indeværende ikke fastsat, hvornår Europa parlamentet vil behandle 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, 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, EU-Kommissionen skal fremlægge direktivforslag såfremt den skønner det 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, NO_x og partikler.

Med afsæt heri forholder rapporten sig til 4 forskellige indsatsmuligheder, 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 anvendes efterbehandlingsystemer 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 NO_x 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 er ikke tilstrækkelige til at kunne vurdere behovet for og indholdet i et eventuelt forslag til 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 motorernes 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 et arbejde, der skal vurdere mulige tekniske tiltag. Omkring det at spilde 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

Foreligger ikke

4. Nærhedsprincippet

Da der alene er tale om en meddelelse uden forpligtigelser for medlemslandene, berøres nærhedsprincippet ikke.

5. Konsekvenser for Danmark

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

6. Høring

Forslaget blev udsendt i almindelig høring den 3. juli 2007 med frist til den 24. august 2007. Der er indkommet et høringssvar.

Dansk Sejlunion kan tilslutte sig den danske holdning, og peger herudover på, at der er behov for yderligere studier for at kunne vurdere nødvendigheden af regulering.

Rammenotat om forslaget har den 6. juli været forelagt miljøspecialudvalget i skriftlig høring. Den skriftlige høring har givet anledning til følgende kommentarer.

Dansk Industri har ikke bemærkninger til rammenotatet.

Oliebranchens Fællesråd kan tilslutte sig den danske holdning, som den kommer til udtryk i rammenotatet.

7. Forhandlingssituationen

Der er ikke indledt forhandlinger.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser EU-Kommissions meddelelse velkommen.

I lyset af fritidsbådernes meget begrænsede bidrag til den samlede miljøbelastning, er det regeringens holdning, at et eventuelt kommende tiltag skal stå i rimeligt forhold til de økonomiske og administrative byrder som følge af direktivet.

Regeringen er således enig med EU-Kommissionen om, at der for indeværende ikke er belæg for konkrete reguleringstiltag.

Særligt vil regeringen opfordre EU-Kommissionen til at følge den teknologiske udvikling nøje i sine kommende studier, da miljøteknologiske tiltag formodes på sigt, at kunne bidrage til at mindske miljøbelastningen yderligere.

Ved en eventuelt kommende regulering vurderer regeringen, at motorerne som minimum skal bringes til samme niveau som de motorer der er reguleret i anden EU-lovgivning, som f.eks. ikke-vejgående køretøjer. Der er således tale om en allerede tilgængelig teknologi, som med fordel kan overføres til fritidsfartøjer.