

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 4. december 2007
J. nr. 127-1

Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer og ændring af direktiv 2007/46/EF (KOM (2007)593).

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg, Folketingets Trafikudvalg, Miljø- og Planlægningsudvalg og Det Energipolitiske Udvalg.

Resumé

Med henblik på at fastsætte harmoniserede regler, der sikrer sikkerhed og miljø har Kommissionen fremsat et forslag om at indarbejde regler for brintdrevne biler i rammedirektivet om typegodkendelse af køretøjer.

Forslaget omhandler regler om typegodkendelse af komponenter til brint, herunder tanke og ventiler mv. og krav om installation af komponenter eller systemer til brint i biler.

Forslaget anvender princippet om todelt fremgangsmåde, hvor Europa-Parlamentet og Rådet fastsætter de grundlæggende krav, og Kommissionen senere fastsætter de tekniske krav ved teknisk tilpasning gennem revisionskomiteproceduren. Dette princip er allerede anvendt i forbindelse med forordninger og direktiver angående regler om luftforurening fra person- og varebiler samt lastbiler og busser.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 10. oktober 2007 og er oversendt til Rådet den 13. oktober 2007. Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 95.

Anvendelse af brint som transportbrændstof er en miljøvenlig løsning for vejtransport. Dette skyldes at brintdrevne køretøjer hvad enten brint anvendes i en forbrændingsmotor eller i en brændselscelle har lave emissioner og at der ikke udledes drivhusgasser. Hvis brint produceres på grundlag af vedvarende energi kan brint som brændstof bidrage til at forbedre miljøet betydeligt.

Brintdrevne biler er ikke omfattet af EU's rammedirektiv om typegodkendelse af motorkøretøjer. Med henblik på at undgå barrierer for at introducerer miljøvenlige køretøjer, og for at sikre brintdrevne biler har et sikkerhedsniveau som konventionelle biler, ønsker Kommissionen at fastsætte regler, der kan bidrage



til at øge antallet af brintdrevne biler på vejene og som kan skabe en bred offentlig fortrolighed med denne teknologi.

Forslaget er udarbejdet på grundlag af drøftelser i en arbejdsgruppe bestående af interessenter på specialistniveau fra nationale myndigheder, bilfabrikanter, komponentleverandører m.fl.

Forslaget indeholder ændringer af EU's rammedirektiv om typegodkendelse af køretøjer således, at brintdrevne person-og varebiler samt busser og lastbiler bliver omfattet.

Forslaget fastsætter desuden regler om brintdrevne biler, herunder kollisions sikring, elektrisk sikkerhed samt krav til brintkomponenter og systemer. Forslaget omhandler også mulighed for krav til nye former for brintlagring og anvendelse af disse.

Forslaget anvender princippet om todelt fremgangsmåde, hvor Europa-Parlamentets og Rådet fastsætter de grundlæggende krav, og Kommissionen senere fastsætter de tekniske krav ved teknisk tilpasning gennem revisionskomiteproceduren. Dette princip er allerede anvendt i forbindelse med forordninger og direktiver angående regler om luftforurening fra person- og varebiler samt lastbiler og busser.

Forslaget fastsætter i første trin de mere grundlæggende krav, herunder hvilke komponenter til såvel flydende og komprimeret brint, der skal typegodkendes fx tanke, ventiler og tilslutningsanordning til påfyldning af brint mv. Desuden fastsættes en række afprøvninger for tanke og komponenter fx sprængningstest, brandtest og trykprøvning. Der fastsættes ligeledes krav for installation af brintkomponenter og systemer, fx krav om hvor og hvordan en tank skal anbringes og fastgøres.

Kommissionen skal i andet trin ved proceduren om teknisk tilpasning fastsætte nærmere regler, om dels administrative procedurer for EU typegodkendelse, og dels fastsætte detaljerede testprocedurer til de afprøvninger, der skal gennemføres for brintdrevne biler. Der skal ligeledes fastsættes detaljerede krav for installation og anbringelse af komponenter. Disse detaljerede krav skal være vedtaget før forordningen kan anvendes.

Kommissionen får desuden mulighed for, at der kan fastsættes yderligere krav til

- biler der anvender en blanding af brint og naturgas,
- nye former for lagring og anvendelse af disse,
- kollisionssikring,
- integrerede sikkerhedssystemer, der mindst omfatter sporing af utætheder, og
- elektrisk sikkerhed



Kommissionen foreslår at forordningen får virkning 3 år efter ikrafttrædelsen, som er 20 dage efter offentliggørelsen af forordningen.

2. Gældende dansk ret

Der er ingen danske regler om godkendelse af brintdrevne biler.

Forslaget til forordningen vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Gennemførelse af forordningen vil ikke kræve dansk lovgivning. Forordningen kan kræve en mindre justering af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist den 26. november 2007:

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandlerforening, Dansk Erhverv, Dansk Gas-Teknisk Center, Dansk Transport og Logistik, De danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Forende danske Motorejere, International Transport Danmark, Noah-trafik.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Miljømæssigt vil forslaget i første fase have en meget begrænset indvirkning på bilers forurening, idet brintdrevne biler endnu ikke er udviklet til kommerciel anvendelse, men Kommissionen ønsker med forslaget ikke at hindre udviklingen af brintdrevne biler, ligesom det er vigtigt, at skabe en bred offentlig fortrolighed med denne teknologi.

Kommissionen forventer først at brintdrevne biler vil få en begrænset udbredelse fra 2017 og i 2025 forventes at omkring 5 % af bilparken i EU være brintdrevne.

Hvis brintdrevne biler i 2025 hovedsageligt vil være drevet af brændselsceller vil forureningen af kvælstofoxider (NO_x) og partikler reduceres betydeligt, ligesom støjniveauet fra disse biler er betydeligt lavere.



5. Nærhedsprincippet

Kommissionen nævner i begrundelsen for forslaget, at nærhedsprincippet er overholdt, eftersom politikmålene ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men bedre kan opfyldes på fællesskabsplan. For at undgå barrierer for det indre marked er et indgreb på EU-plan nødvendigt.

Et fællesskabsinitiativ vil bedre kunne opfylde forslagets målsætning, fordi man dermed undgår den opsplitning af det indre marked, som ellers vil finde sted, og opnår sikre brintkøretøjer.

Det er regeringens vurdering at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet forslaget alene er en udbygning af de meget omfattende EU regler om køretøjer, og vil være en helt naturlig udvikling af fællesskabsreglerne for køretøjer.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er overordnet positiv overfor Kommissionens forslag, der fastsætter ensartede krav for sikkerhed til brintdrevne biler inden for EU.

Det bemærkes, at en af metoderne til at opbevare brint er tryktanke med tryk op til 700 bar, og sådanne tanke kan udgøre en risiko i en kollision.

Regeringen vil i forbindelse med drøftelserne om forslaget søge at få kravet om kollisionssikkerhed for brintdrevne biler flyttet fra at Kommissionen må fastsætte sådanne bestemmelser til, at Kommissionen skal fastsætte krav til kollisionssikkerhed før der kan ske EU typegodkendelse.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at der er en generel positiv holdning overfor Kommissionens forslag.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

9. Tidligere forlæggelse i Folketingets Europaudvalg

Det fremsendte forslag til forordning KOM (207) 593 har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.