

## REVIDERET GRUND- og NÆRHEDSNOTAT til FMPU & FEU

**Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2000/25/EF for så vidt angår bestemmelserne for traktorer, der markedsføres under fleksibilitetsordningen.**

KOM (2010) 607

### Resume

*Direktiv 2000/25/EF omhandler emissionsregulering af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i landbrugs- og skovbrugstraktorer. Kommissionen foreslår at øge fleksibilitetsordningen fra 20 til 50 %. Dette vil ifølge Kommissionen gavne industrien, uden at det øger forureningen væsentligt. Ændringen vil kun gælde overgangen fra trin IIIA til trin IIIB, og den øgede fleksibilitet udløber 31. december 2013.*

*Fleksibilitetsordningen består i, at der i forbindelse med overgang til et nyere trin fortsat kan markedsføres en andel ældre motorer. Ordningen er indført for at lette overgangen fra et trin til det næste. De forskellige trin er et udtryk for den tilladte udledning af forurenende luftarter fra traktor motorerne. Ved overgangen fra trin IIIA til IIIB reduceres den tilladte udledning af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) og partikler fra motorerne.*

*På baggrund af de forelagte oplysninger vurderer Miljøstyrelsen, at andelen af hhv. kvælstofoxider og partikler fra ikke-vejgående maskiner, og herunder traktorer, vil stige i størrelsesordenen 0,5 til 1 % set i forhold til den samlede danske udledning fra transportsektoren. Denne relativt lille stigning vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på luftkvaliteten.*

### **1. Status**

Kommissionen sendte 27. oktober 2010 ovennævnte forslag til Europa- Parlamentet og Rådet. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 114 og skal derfor vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEF artikel 294.

Forslaget har endnu ikke været behandlet i Rådet eller i Europa Parlamentet.

## **2. Formål og indhold**

Direktiv 2000/25/EF om traktoremissioner regulerer udstødningsemissionerne (kulilte (CO), kulbrinter (HC), kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) og partikler (PM) fra dieselmotorer monteret på landbrugs- og skovbrugstraktorer. Direktivet er fuldt ud på linje med direktiv 97/68/EF om emissioner fra mobile ikke-vejgående maskiner, for hvilket der for nyligt er udarbejdet et lignende forslag og konsekvensanalyse.

Det gældende direktiv fastsætter gradvis strengere emissionsgrænseværdier med dertil hørende datoer for overholdelse. Emissionsgrænseværdierne skærpes løbende afhængigt af motoreffekt. Den næste skærpelse løber i perioden 1. januar 2011 til 1. januar 2013, hvor der skærpes fra trin IIIA til trin IIIB. Det er særligt emissionskravene til kvælstofoxider og partikelemissionen, der strammes. Det forventes at blive nødvendigt at forsyne motorerne med partikelfiltre for at overholde trin IIIB emissionsgrænseværdierne. Det svarer i store træk til Euro V normen for lastbiler og busser, der blev obligatorisk den 1. oktober 2009.

Der er i de gældende regler allerede indbygget en fleksibilitetsordning i forbindelse med skift mellem trin-kravene, som betyder, at der må sælges 20 % eller et fast antal motorer der opfylder kravene på det tidligere trin 1-5 år efter et nyt trin er trådt i kraft.

Fleksibilitetsordningen er udarbejdet med henblik på, at lette overgangen til nye krav til traktormotorer. De fleste traktorfabrikanter fremstiller ikke deres egne motorer, men køber disse fra motorfabrikanter. Først når motorfabrikanten har konstateret, at udviklingen af motor og efterbehandlingsudstyr er tilfredsstillende og klar til produktion, kan traktorfabrikanten følge op på dette med integration og optimering i køretøjet og indlede typegodkendelsesproceduren.

EU og USA har koordineret kravene til motorerne i denne sektor. USA har en fleksibilitetsordning på 80 %.

Kommissionen vurderer, at den nuværende økonomiske situation medfører, at der ikke vil være traktorer klar til trin IIIB. Industrien vil således kun være i stand til at sælge de produkter, der kan markedsføres under fleksibilitetsordningen. Kommissionen begrundes derfor forslaget med at:

- Afbøde virkningerne af den økonomiske krise for fabrikanterne af motorer og ikke-vejgående maskiner for at bevare konkurrenceevne og beskæftigelse.
- Give industrien mulighed for fortsat at finansiere forskning og udvikling.

Ændringsforslaget omfatter dieselmotorer i effektområdet 19 – 560 kW. Disse motorer skal efter gældende direktiv – afhængig af effektområdet – skifte fra miljøkravene trin IIIA til trin IIIB i peri-

oden 2011 til 2013. Kommissionen foreslår at øge fleksibilitetsordningen fra 20 til 50 %. Ændringen udløber 31. december 2013.

Miljøomkostningerne ved ændringen afspejler de omkostninger, som de yderligere emissioner fra motorerne under den ændrede fleksibilitetsordning (50 %) indebærer set i forhold til den gældende fleksibilitetsordning (20 %). Tabellen nedenfor viser omkostningerne i perioden 2008-2030, baseret på nettoværdien for hvert af de forurenende stoffer, der skyldes at fleksibilitetsordningen øges til 50 %.

Forurenende stof	Fleksibilitet (50 %) for alle ikke-vejgående maskiner (mio. EUR)	Fleksibilitet (50 %) for traktorer (mio. EUR)
PM	200	80-90
NO <sub>x</sub>	350	130-150
<b>I alt</b>	<b>550</b>	<b>210-240</b>

Tallene for traktorer bygger på den formodning, at traktorerne fortsat vil udgøre samme relative andel af forureningen. Kommissionen vurderer at udvidelsen vil medføre en øget udledning på 0,3 % af både PM og NO<sub>x</sub> for alle ikke-vejgående maskiner i brug det første år.

Miljøstyrelsen vurderer, på baggrund af Kommissionens oplysninger, at direktivforslaget har en mindre miljømæssig negativ effekt. Traktorudledningen fremgår ikke selvstændigt af de danske emissionsopgørelser. Vurderingen er derfor baseret på udledningen fra hele sektoren af ikke-vejgående maskiner.

Udledningen af kvælstofoxider fra ikke-vejgående maskiner udgør omkring 18-20 % og partikler 20-23 % af den samlede danske udledning fra transportsektoren. Udvides fleksibilitetsordningen som foreslået, vurderer Miljøstyrelsen, at andelen af hhv. kvælstofoxider og partikler fra ikke-vejgående maskiner vil stige i størrelsesordenen 0,5 til 1 % set i forhold til den samlede danske udledning fra transportsektoren. Denne relativt lille stigning vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på luftkvaliteten.

### **3. Europa Parlamentets udtalelser**

Forslaget er endnu ikke behandlet.

### **4. Nærhedsprincippet**

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da direktivet allerede harmonerer typegodkendelsesproceduren for markedsføring af motorer, og medlemsstaterne hermed ikke kan træffe individuelle foranstaltninger.

## **5. Konsekvenser for Danmark**

### Gældende dansk ret og forslaget lovgivningsmæssige konsekvenser

Kan implementeres i dansk ret ved en ændring af den eksisterende bekendtgørelse nr. 351 af 11. marts 2010.

### Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

#### Statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

#### Erhvervsadministrative konsekvenser.

Forslaget vurderes ikke at have erhvervsadministrative konsekvenser.

#### Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrationen af fleksibilitet med 20 % eksisterer allerede, og derfor vil det ikke betyde øget administration at øge fleksibiliteten til 50 %. Forslaget vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

#### Beskyttelsesniveau:

Det vurderes, at forslaget vil have en lille negativ indvirkning på beskyttelsesniveauet.

## **6. Høring**

Forslaget har været udsendt i almindelig høring den 19. november 2010 til 294 interessenter. Der er ved høringsfristens udløb den 3. december modtaget høringssvar fra:

- Dansk Arbejdsgiverforening, CO-industri, Advokatsamfundet, Forbrugerrådet, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Registrerede Revisorer, Centralforeningen af autoreparatører i Danmark, Arbejdstilsynet, 3F og Danske Speditører har ikke haft kommentarer.
- Dansk Transport og Logistik (DTL), udtaler, at de ønsker, at udvidelsen af fleksibilitetsordningen kun bør omfatte ”non road” traktorer, idet mange vognmænd er i direkte konkurrence med traktorer mht. snerydning og godskørsel.
- Landbrug og Fødevarer anbefaler, at fastholde fleksibilitetsordningen på 20 pct. ved salg af ny traktor efter 2011. Derved bliver der hurtigere indført de trin III B motorer på traktorerne, der muliggør den størst mulige brændstofbesparelse og nedbringer CO2 og NOX udledningen mere end trin III A motorerne. Landbrug & Fødevarer kan derved ikke støtte Kommissionens forslag om en udvidelse til 50 pct. af ordningen med trin III A motorer frem til 2013.

Sagen har ligeledes været sendt i høring i EU-miljøspecialudvalget. Der er i den forbindelse kommet svar fra Dansk Industri, som ikke har bemærkninger.

## **7. Forhandlingssituationen**

Rådet har endnu ikke behandlet sagen.

## **8. Regeringens generelle holdning**

Danmark arbejder for en begrænsning af luftforurening fra motorer og dermed trafikken generelt. Luftforureningen fra dieseldrevne mobile ikke vejgående maskiner og hermed også traktorer giver et ikke uvæsentligt bidrag til luftforureningen. En ændring i fleksibilitetsordningen vil betyde en øget udledning af kvælstofoxider og partikler svarende til ca. 0,5-1 %. Denne forholdsvise lille stigning vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på luftkvaliteten.

Forslaget skal dog ses i lyset af den samlede indsats overfor luftforurening og ønsket om at fremme udviklingen af miljøteknologi.

Hovedparten af EU's medlemsstater har udfordringer ved at møde EU's luftkvalitetskrav til partikler og kvælstofdioxid. Disse grænseværdier er udover at beskytte menneskers sundhed fastsat i overensstemmelse med de forventede reduktioner af luftforurening, som de fortløbende skærpelser af udledningen af luftforurening fra transportsektoren, industrien mv. medfører. Danmark agter i den forbindelse at søge om udsættelse for luftkvalitetsgrænseværdien for kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>), idet denne grænseværdi på nuværende tidspunkt overskrides. Regeringen finder at forslaget bidrager negativt til Danmarks mulighed for at leve op til luftkvalitetsgrænseværdien for kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>).

Regeringen finder, at forslaget ligeledes indebærer en potentiel risiko for konkurrenceforvriddning mellem den ikke-vejgående og den vejgående transportsektor.

Regeringen støtter udvikling af ny miljøteknologi. Der er i Danmark førende virksomheder af efterbehandlingsudstyr til lastbiler og busser. Traktorer kunne være et potentielt nyt marked. Regeringen er på den baggrund kritisk overfor hovedelementerne i Kommissionens ændringsforslag om at udvide fleksibilitetsordningen.

## **10. Tidligere forelæggelser for Folketinget**

Folketinget er orienteret ved grund- og nærhedsnotat om sagen 6. december 2010.