



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.8.2003
KOM(2003) 492 endelig

2003/0189 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om visse fluorholdige drivhusgasser

(forelagt af Kommissionen)

1. INDLEDNING

Dette forslag til en ny EF-forordning om fluorholdige gasser er en vigtig bestanddel af første fase af det europæiske klimaændringsprogram. Det opstiller en lovgivningsramme, som skal reducere emissionerne af hydrofluorcarboner (HFC), perfluorcarboner (PFC) og svovlhexafluorid, som alle tre er kraftige drivhusgasser, der er omfattet af Kyoto-protokollen. Forslaget indeholder bestemmelser om indeslutning, indberetning samt markedsføring og brug af fluorholdige gasser.

2. PROBLEMSTILLING

2.1. En international reaktion på klimaændringer

En indsats for at nedbringe emissionerne af fluorholdige gasser skal ses i sammenhæng med de mange andre tiltag, der skal modvirke klimaændringer. Klimaændringer anses for at være en af de største miljømæssige og økonomiske udfordringer, som menneskeheden står overfor. På internationalt plan var den første reaktion på denne trussel vedtagelsen i 1992 af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, der som det endelige mål har en stabilisering af koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig antropogen indvirkning på klimasystemet. Den blev fulgt op med vedtagelsen i 1997 af Kyoto-protokollen, som pålægger industrilandene at reducere deres samlede emissioner af drivhusgasser med 5,2% i forhold til 1990-niveauet i perioden 2008-2012 (første forpligtelsesperiode).

2.2. Det Europæiske Fællesskabs reaktioner på klimaændringer

Imødegåelse af klimaændringer er højt prioriteret i Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram (2001-2010)¹, og hvori det også understreges, at klimaændringer bliver en vigtig udfordring i de næste 10 år og frem. EU har med Kyoto-protokollen forpligtet sig at reducere sine emissioner med 8% inden for den første forpligtelsesperiode, hvilket svarer til i alt 336 mio. ton CO₂-ækvivalenter.

På Det Europæiske Råds møde i Göteborg i juni 2001 fremhævede stats- og regeringscheferne, at bekæmpelse af klimaændringer er et meget vigtigt led i EU's strategi for bæredygtig udvikling, og bekræftede deres tilsagn om at opfylde Kyoto-målene. Både Det Europæiske Fællesskab og alle medlemsstaterne har ratificeret Kyoto-protokollen².

¹ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram, EFT L 242 af 10.9.2002.

² EU's ratificering af Kyoto-protokollen er sket i medfør af Rådets beslutning 2002/358/EF af 25. april 2002 om godkendelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af Kyoto-protokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer og om den fælles opfyldelse af forpligtelserne i forbindelse hermed (EFT L 130 af 15.5.2002, s. 1). EU og medlemsstaterne ratificerede Kyoto-protokollen den 31. maj 2002.

2.3. Det europæiske klimaændringsprogram (ECCP)

Det europæiske klimaændringsprogram (ECCP) blev fastlagt i juni 2000 med det formål at indkredse, hvilke yderligere omkostningseffektive foranstaltninger der skal træffes for, at EU kan opfylde sit Kyoto-mål. ECCP er en proces, hvor alle interesserede parter er inddraget i en række sektorarbejdsgrupper, herunder en arbejdsgruppe vedrørende fluorholdige gasser.

Rapporten fra juni 2001 om første fase af gennemførelsen af ECCP³ indeholder et resumé af arbejdsgruppernes resultater og konklusioner. I alt er der udpeget 42 omkostningseffektive muligheder for at reducere de samlede drivhusgasemissioner med i alt 664-765 mio. ton CO₂-ækvivalenter.

Arbejdsgruppe vedrørende fluorholdige gasser

Arbejdsgruppen bestod af repræsentanter for alle relevante industrisektorer, miljø-NGO'er og medlemsstaterne. Mødereferater og arbejdsgruppens rapporter er stillet til rådighed for et bredere publikum.

Af arbejdsgruppens rapport af juni 2001⁴ fremgik det, at emissionen af fluorholdige gasser i 1995 var ca. 65 mio. ton CO₂-ækvivalenter svarende til 2% af den samlede emission af drivhusgasser i EU. Hovedanvendelserne for HFC er køling, rensning (opløsningsmiddel) og opskumning. PFC anvendes inden for fremstilling af halvledere og som rens/opløsningsmiddel, og SF₆ bruges i højspændingsafbrydere og inden for magnesiumproduktion. Under den antagelse, at der ikke træffes nogen yderligere foranstaltninger, lyder emissionsprognosen på ca. 98 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2010, svarende til 2-4% af den forventede samlede emission af drivhusgasser.

Arbejdsgruppen anbefalede en række tiltag til reduktion af emissionerne af fluorholdige gasser, og de interesserede parter var i høj grad enige om at ønske lovgivningsrammer på EU-plan, som kan forbedre indeslutning og overvågning af fluorholdige gasser, og som for nogle anvendelsesformål indfører restriktioner for markedsføring og brug.

Første fase i det europæiske klimaændringsprogram

I Kommissionens meddelelse fra oktober 2001 om "iværksættelse af det europæiske klimaændringsprogrammes første fase"⁵ blev der foreslået en pakke med 12 vigtige forslag, der skulle fremsættes i 2002 og 2003, herunder et forslag til lovgivning om fluorholdige gasser.

Rådet (miljø) udtrykte på samlingen den 12. december 2001 tilfredshed med Kommissionens hensigt om at fremsætte forslag til et rammedirektiv om fluorholdige gasser, der bl.a. omhandler indeslutning af emissioner fra stationære og mobile kilder, overvågning af, hvor store mængder fluorholdige gasser der markedsføres, samt restriktioner for markedsføring og brug i tilfælde af anvendelsesformål, hvor der foreligger gyldige alternativer, og, hvis forbedret indeslutning ikke er mulig, under hensyntagen til igangværende frivillige initiativer i nogle industrisektorer for fluorholdige gasser, hvor udvikling af alternativer ikke er afsluttet.

³ European Climate Change Programme Report, June 2001

http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp_longreport_0106.pdf

⁴ Fluorinated Gases Working Group Report

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/chemicals/sustdev/fluorgases/gas1.pdf>

⁵ KOM(2001) 580 endelig udgave.

Europa-Parlamentet har den 25. september 2002 også udtrykt tilfredshed med Kommissionens hensigt om at fremsætte forslag til et rammedirektiv om fluorholdige gasser. Det var af den opfattelse, at de forventede reduktioner i emissionerne af fluorholdige gasser og bedre overvågning er omkostningseffektive foranstaltninger, der fører til miljøforbedringer. Europa-Parlamentet fandt det endvidere vigtigt, at forslaget omfatter alle anvendelsesområder, og at man sørger for koordinering af ozonlagsmål og klimamål i det miljøarbejde i EU, der vedrører sektoren for køle- og luftkonditioneringsanlæg, også som hjælp til ny teknologi.

Sideløbende med ECCP-processen anmodede Rådet (miljø) den 10. oktober 2000 Kommissionen om at undersøge og forberede foranstaltninger til nedbringelse af alle drivhusgasemissioner fra luftkonditioneringsanlæg i køretøjer. Der er foretaget undersøgelser af omfanget af kølemiddeludsivning fra luftkonditioneringsanlæg i biler og en vurdering af virkningerne for brændstofforbruget indtil 2010 og frem. Kommissionen har ligeledes gennemført en høringsrunde af alle berørte parter, hvis højdepunkt var en konference den 10.-11. februar 2003, "Conference on Options to Reduce Greenhouse Gas Emissions from Mobile Air Conditioners", hvor 150 deltagere fra erhvervslivet, den offentlige sektor, NGO'er, medlemsstaterne, de fleste af tiltrædelseslandene samt USA, Japan og Australien mødtes for at drøfte, hvilke muligheder der er for at afhjælpe drivhusgasemissionerne fra mobile luftkonditioneringsanlæg. Høringsrunden sluttede den 11. marts 2003. Undersøgelserne og høringen afslørede, at udslippet af HFC-134a er ca. 40% højere end ECCP-arbejdsgruppen havde skønnet. Processen gav også rigeligt bevis for, at det er omkostningseffektivt at udfase HFC-134a i luftkonditioneringsanlæg til biler. Derudfra har Kommissionen konkluderet, at den mest hensigtsmæssige politik vil bestå i en fleksibel ordning for gradvis udfasning af dette kølemiddel, også fordi den tekniske udvikling sandsynligvis vil føre til lavere omkostninger til luftkonditioneringsanlæg, der er baseret på alternative kølemidler. Denne konklusion understreges yderligere af den aftale, som Rådet og Europa-Parlamentet har indgået som led i direktivet om handel med drivhusgasemissioner i EU, hvorefter Kommissionen i særlig grad skal forberede EU-foranstaltninger, der kan sikre, at transportsektoren bidrager mærkbart til opfyldelse af Kyoto-målene.

3. FORSLAGETS FORMÅL OG METODE

3.1. Overordnet politisk mål

Forslagets overordnede mål er gennem indførelse af omkostningseffektive afværgeforanstaltninger at yde et væsentligt bidrag til EU's opfyldelse af Kyoto-målene og at undgå den forvriddning af det indre marked, som forskellige nationale foranstaltninger - eksisterende og planlagte - kunne medføre. Hovedvægten ligger på beskyttelse af det indre marked gennem harmonisering og stramning af kravene til indeslutning og indberetning af fluorholdige gasser. Det forudsætter harmoniserede restriktioner for markedsføring og brug af fluorholdige gasser til formål, hvor det enten er vanskeligt at opnå indeslutning af de fluorholdige gasser, eller hvor brug af fluorholdige gasser anses for u hensigtsmæssig eller der foreligger egnede alternativer. Forslaget påregnes at reducere den forventede emission af fluorholdige gasser i 2010 med ca. 23 mio. ton CO₂-ækvivalenter og endnu mere i den følgende periode, eftersom nogle af bestemmelserne først får mærkbare virkninger på det tidspunkt.

3.2. Metode til opfyldelse af målene

Kommissionen har nøje overvejet, hvilket politikinstrument der er mest egnet som foranstaltning for fluorholdige gasser, og har herunder taget hensyn til synspunkter som er fremsat af arbejdsgruppen og andre interesserede parter.

Efter Kommissionens opfattelse skal lovrammen være:

- fuldt dækkende - så man er sikker på, at der gælder samme bestemmelser over hele EU for de relevante fluorholdige gasser i de vigtigste sektorer; der skal samtidig tages hensyn til såvel de frivillige tiltag inden for fremstilling af halvledere, effektafbrydere og skumplast, som virkningerne af gældende lovgivning såsom Rådets direktiv 96/61/EF i f.eks. aluminiumsektoren. Det har stor betydning, eftersom nogle medlemsstater har indført national lovgivning om fluorholdige gasser, hvis bestemmelser ud fra en foreløbig analyse kan synes ude af proportioner og indvirker negativt på det indre marked.
- smidig - så der tages hensyn til de forskellige forhold i forskellige medlemsstater, de indbyrdes forskelle mellem sektorerne og anvendelserne samt tilknytningen til andre politikområder
- let at tilpasse - således at spørgsmål, hvor der i dag er utilstrækkelig viden, kan tages op senere, når det er hensigtsmæssigt.

Efter Kommissionens opfattelse opfyldes disse krav bedst af en ny EF-forordning. Det er i overensstemmelse med de generelle mål i hvidbogen om nye styreformer i Europa⁶ at foreslå et retsmiddel, hvori der er balance mellem ønsket om ensartet tilgang og behovet for smidighed i, hvordan visse bestemmelser konkret implementeres. F.eks. bør kravet om genvinding af fluorholdige gasser fra udstyr, der kasseres, med henblik på fornyet anvendelse eller destruktion gælde for alle sådanne anvendelser i hele EU. På den anden side må medlemsstaterne selv have mulighed for at tilrettelægge uddannelses- og certificeringsprogrammer for de personer, der skal udøve denne virksomhed, ud fra forholdene i landet.

En ny EF-forordning vil sikre, at der gælder et sammenhængende sæt af indeslutningsbestemmelser for de vigtigste sektorer, hvor der anvendes både fluorholdige gasser og ozonnedbrydende stoffer. Mange af de industrisektorer og virksomheder, som forslaget berører, er også omfattet af forordning (EF) nr. 2037/2000, som har indført tilsvarende indeslutningsbestemmelser for ozonnedbrydende stoffer. Det vil være hensigtsmæssigt at sikre, at medlemsstaterne på denne måde kan bygge videre på eksisterende rammer og minimere virkningerne for det indre marked.

Forbindelsen til forordning (EF) nr. 2037/2000 er særdeles vigtig. Internationalt set bliver tilknytningen mellem Montreal-protokollen og Kyoto-protokollen stadig tættere, både videnskabeligt og politisk. Eksempelvis stod der i en rapport fra 1999 fra HFC- og PFC-taskforcen under UNEP Technology and Economic Assessment Panel⁷, at man har brug for HFC, og i et vist omfang også PFC, som erstatning for ozonnedbrydende stoffer til visse anvendelser. Det har særlig betydning i EU, hvor udfasning af CFC, HCFC og andre ozonnedbrydende stoffer forudsætter et skift til fluorholdige gasser inden for visse anvendelser. Forslaget er derfor udformet på en sådan måde, at udfasning af ozonnedbrydende stoffer ikke undergraves.

⁶ KOM(2001) 428 af 25.7.2001.

⁷ The implications to the Montreal Protocol of the inclusion of HFCs and PFCs in the Kyoto Protocol, UNEP, October 1999.

En anden vigtig faktor er EU-lovgivningens løbende udbygning. Drøftelserne i arbejdsgrupperne viste tydeligt, at det er umuligt at etablere en komplet lovgivning om indeslutning af fluorholdige gasser, da en række spørgsmål kræver yderligere forskning. Kommissionen vil derfor gå frem i to tempi. I første omgang etableres rammebestemmelserne med nærværende forslag. I anden omgang vil Kommissionen efter en periode med overvågning og evaluering se nærmere på, hvor meget de eksisterende begrænsende foranstaltninger behøver at strammes, og om det er nødvendigt at indføre nye foranstaltninger for at nå målet. Kommissionen vil da undersøge, om miljøaftaler er egnet som en ny foranstaltning til at reducere emissionerne og forbedre overvågningen af fluorholdige gasser i nogle sektorer. ECCP-arbejdsgruppen har peget på halvlederfremstilling, højspændingsafbrydere og skumproduktion som sektorer, der skal undersøges nærmere.

3.3. Forslagets retsgrundlag

Forslaget indfører foranstaltninger, der skal mindske emissionerne af fluorholdige gasser og dermed bidrage til, at EU og medlemsstaterne opfylder deres Kyoto-mål, og som også indvirker på brug og markedsføring af produkter. Forslaget er således udformet, at det indre marked bliver beskyttet ved, at kravene til overvågning, indeslutning og markedsføring og brug af fluorholdige gasser harmoniseres. Det er af stor betydning, fordi medlemsstaterne er ved at træffe, eller planlægger at træffe, nationale foranstaltninger, der kan indvirke på det indre marked. For at kunne vælge det rette retsgrundlag for forslaget, må man først bestemme dets tyngdepunkt. Det, at bestemmelserne om brug og markedsføring af produkter er de centrale, og at større forvridding af det indre marked er sandsynlig, hvis forslaget ikke gennemføres, taler for, at det baseres på EF-traktatens artikel 95.

3.4. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

I forslaget er der taget hensyn til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet. Der tages hensyn til, at forvriddingen af det indre marked skal være mindst mulig, således at alle berørte virksomheder stilles lige i konkurrencen. Bestemmelserne om indeslutning og genvinding kan i princippet tilgodese målet om det indre marked, samtidig med at der sikres en høj grad af miljøbeskyttelse, men ensartede restriktioner for markedsføring og brug er nødvendige, hvor indeslutning ikke fungerer, og hvor brug af fluorholdige gasser anses for uhensigtsmæssig. Desuden har medlemsstaterne brug for smidighed, så de kan indføre andre bestemmelser, f.eks. om uddannelses- og certificeringsprogrammer, på baggrund af deres nationale situation. Det er fastslået, at der er behov for lovgivning om reduktion af fluorholdige gasser, hvilket støttes stærkt af alle implicerede parter. Forslagets økonomi er undersøgt, og det er påvist, at foranstaltningerne er omkostningseffektive og står i rimeligt forhold til det forventede resultat.

4. FORSLAGETS VIGTIGSTE DELE

4.1. Artikel 3: Indeslutning

Artiklen indeholder bestemmelser, som skal forbedre indeslutningen af fluorholdige gasser. De omhandler følgende aspekter:

- pligt til at forebygge og minimere udsivning
- obligatorisk inspektion for udsivning

- systemer til detektion af udsivning
- regnskabspligt

Der er yderligere oplysninger om indeslutningsforanstaltninger i arbejdsgruppens rapport og i en teknisk undersøgelse, som Kommissionen har ladet foretage⁸.

Pligt til at forebygge og minimere udsivning

Kravet om, at der skal træffes alle teknisk og økonomisk mulige foranstaltninger for at forebygge og minimere udsivning, gælder for alle, der er ansvarlige for emissioner af fluorholdige gasser.

Inspektion for udsivning

Gennemførelsen af bestemmelserne i forordning (EF) 2037/2000 om emissionskontrol har vist, at regelmæssig kontrol for udsivning er en af de måder, der er mest effektiv til at nedbringe emissionen fra udstyr. Kravet er, at stationære køleanlæg, luftkonditioneringsanlæg, varmepumpeanlæg og brandsikringssystemer skal efterses mindst én gang om året af kompetent personale, men eftersynshyppigheden afhænger af, hvor meget fluorholdig gas der er i anlægget.

Mængde fluorholdig gas i anlægget	Inspektionshyppighed
3 kg og derover	en gang om året
30 kg og derover	fire gange om året
300 kg og derover	en gang om måneden

Systemer til detektion af udsivning

Alle indehavere af stationære køleanlæg, luftkonditioneringsanlæg, varmepumpeanlæg og brandsikringssystemer, der indeholder 300 kg fluorholdige gasser eller derover, skal installere udstyr til detektion af udsivning. Den kompetente myndighed har beføjelse til at benytte en anden inspektionshyppighed, hvis der er installeret detektionssystemer.

Regnskabspligt

Alle indehavere af stationære køleanlæg, luftkonditioneringsanlæg, varmepumpeanlæg og brandsikringssystemer, der indeholder 3 kg fluorholdige gasser eller derover, skal føre en fortegnelse. Der skal være oplysninger om, hvilken mængde og type fluorholdig gas der er i anlægget, og hvilke mængder der eventuelt tilføjes eller genvindes i forbindelse med vedligehold. Disse oplysninger skal opbevares og kan forlanges udleveret af såvel den relevante kompetente myndighed som Kommissionen. Medlemsstaterne og Kommissionen kan benytte disse data til at få bedre oplysninger om udsivningen fra forskellige typer anlæg, således at emissionsovervågningen og -prognoserne bliver bedre.

⁸ Assessment of the costs and implication on emissions of potential regulatory frameworks for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF6, Enviro 1 March 2003
<http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp.htm>

4.2. Artikel 4: Genvinding

Fluorholdige gasser skal med henblik på genanvendelse, regenerering eller destruktion genvindes fra alle køleanlæg, luftkonditionerings- og varmepumpeanlæg, udstyr, der indeholder opløsningsmidler, brandsikringsystemer og brandslukkere, samt højspændingsanlæg. Ubrugt fluorholdig gas i beholdere, der kan genfyldes, skal ligeledes genvindes. Fluorholdige gasser skal også genvindes fra alle andre produkter og anlæg, hvis det er teknisk og økonomisk gennemførligt.

4.3. Artikel 5: Uddannelses- og certificeringsprogrammer

Det kræves af medlemsstaterne, at de tilrettelægger programmer for uddannelse og certificering af personale, der foretager inspektion for udsivning, og for dem, der foretager genvinding, genanvendelse, regenerering og destruktion af fluorholdige gasser. Medlemsstaterne skal give Kommissionen underretning om disse programmer i et format, som fastlægges af forvaltningsudvalget. Medlemsstaterne skal anerkende certifikater, der er udstedt i andre medlemsstater.

4.4. Artikel 6: Indberetning

Kravet om indberetning af fluorholdige gasser gælder for dem, der producerer, importerer eller eksporterer mere end 1 ton om året. Der skal en gang om året sendes data til Kommissionen om produktion, import, eksport, genvinding og destruktion af fluorholdige gasser. Disse data viser desuden, hvilke anvendelser de fluorholdige gasser går til. For producenter og importører skal indberetningen indeholde et skøn over de forventede emissioner igennem stoffets livscyklus. Disse oplysninger vil Kommissionen benytte til at kontrollere nøjagtigheden af de emissionsdata, der sendes til UNFCCC. Kommissionen beskytter eventuelt fortrolige oplysninger.

4.5. Begrænsning af anvendelse og markedsføring

Der er en række begrænsninger for anvendelse af fluorholdige gasser og markedsføring af produkter og udstyr, der indeholder fluorholdige gasser. Begrænsningerne er nødvendige, enten fordi det er vanskeligt at nedbringe emissionerne af fluorholdige gasser fra disse anvendelser, eller fordi anvendelse af fluorholdige gasser anses for uhensigtsmæssig. Under disse omstændigheder stilles der forslag om begrænsninger for anvendelse og markedsføring, da der foreligger teknisk og økonomisk brugbare alternativer. Der er yderligere oplysninger om disse anvendelser og alternativerne i arbejdsgruppens rapport og i en teknisk undersøgelse, som Kommissionen har ladet foretage⁹. Undersøgelsen indeholder en tilbundsgående analyse af de potentielle virkninger ved at indføre sådanne begrænsninger og er gennemgået i detaljer af arbejdsgruppen.

4.6. Artikel 7: Begrænsning af anvendelse

Magnesiumstøbning

Anvendelse af svovlhexafluorid til magnesiumstøbning forbydes fra den 1. januar 2007, undtagen hvor det årlige forbrug af svovlhexafluorid er under 500 kg. I virksomheder under denne grænse, er der endnu ingen omkostningseffektive alternativer.

⁹ Costs and impacts on emissions of potential regulatory framework for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF₆, Ecofys 18 February 2003.

Bildæk

Anvendelse af svovlhexafluorid til oppumpning af bildæk forbydes fra dagen for forordningens ikrafttræden.

Luftkonditionering i person- og varebiler

Bestemmelsen indebærer, at der til første fyldning af luftkonditioneringsanlæg i alle person- og varebiler, der markedsføres efter den 1. januar 2009, skal benyttes et kølemiddel med en GWP-værdi (global warming potential) på højst 150. Det er for at forhindre, at man i udfasningsperioden markedsfører sådanne køretøjer med et tomt luftkonditioneringsanlæg, der dernæst fyldes med HFC-134a eller andre fluorholdige kølemidler med en GWP-værdi på mere end 150.

4.7. Artikel 8 og bilag II: Markedsføring

Luftkonditionering i person- og varebiler

Se beskrivelsen for artikel 9 og 10 nedenfor.

Beholdere, der ikke kan genfyldes

Markedsføring af beholdere med fluorholdige gasser, som ikke kan genfyldes, bliver forbudt et år efter EF-forordningens ikrafttræden. Beholdere, der ikke kan genfyldes, er konstrueret til engangsbrug, hvilket betyder, at den fluorholdige gas, der er tilbage i sådanne beholdere, på et tidspunkt slipper ud i atmosfæren. Forbuddet gælder hverken for dosisinhalatorer eller spraydåser til analyseformål i laboratorier.

Ikke-indesluttede systemer med direkte fordampning

Markedsføring af ikke-indesluttede systemer med direkte fordampning, som indeholder fluorholdige gasser som kølemiddel, er forbudt fra den dag, EF-forordningen træder i kraft. Det gælder selfkølende dåser til drikkevarer og alle andre systemer, hvor afkølingen medfører, at kølemidlet slipper ud i atmosfæren.

Brandsikringssystemer og brandslukkere

Markedsføring af brandsikringssystemer og brandslukkere, der indeholder perfluorcarboner, er forbudt fra den dag, EF-forordningen træder i kraft. Det er tilladt at anvende perfluorcarboner til serviceeftersyn af bestående brandsikringssystemer og brandslukkere.

Ruder

Markedsføring af ruder, der indeholder fluorholdige gasser, bliver forbudt to år efter EF-forordningens ikrafttræden.

Sko

Markedsføring af sko, der indeholder svovlhexafluorid, er forbudt fra den dag, EF-forordningen træder i kraft. Markedsføring af sko, der indeholder andre fluorholdige gasser, er forbudt fra den 1. juli 2006. At dette forbud træder i kraft senere betyder, at omstillingen til alternativer kan ske økonomisk forsvarligt.

Enkomponentskum

Markedsføring af enkomponentskum, der indeholder fluorholdige gasser, bliver forbudt et år efter forordningens ikrafttræden, undtagen hvis det af hensyn til nationale sikkerhedsstandarder er nødvendigt at anvende hydrofluorcarboner.

Nye aerosoldåser

Markedsføring af nye aerosoldåser, der indeholder fluorholdige gasser, bliver forbudt tre år efter EF-forordningens ikrafttræden.

4.8. Artikel 9 og 10: Luftkonditioneringsanlæg i fabriksnye biler

Ydelsesstandarder for udsivning fra mobile luftkonditioneringsanlæg

Alle fabriksnye person- og varebiler, der markedsføres med luftkonditioneringsanlæg, der indeholder fluorholdige gasser med en GWP-værdi på over 150 (i dag HFC-134a), skal opfylde krav til maksimal udsivning. Udsivningen må ikke være større end 40 g fluorholdig gas pr. år for anlæg med kun én fordampere og 50 g fluorholdig gas om året for anlæg med to fordampere. De, der markedsfører sådanne biler, skal fremlægge uafhængig bekræftelse af udsivningens størrelse. Ifølge en undersøgelse, som Kommissionen har foranstaltet, ligger udsivningshastigheden i EU i dag mellem 30 og 80 g HFC-134a om året med et gennemsnit på ca. 53 g. Ifølge oplysninger, der er fremkommet under høringen af de berørte parter, kræver mange producenter, at udsivningen fra luftkonditioneringsanlægget højst må være 40 g om året. Det betyder, at denne ydelsesstandard sikrer, at alle producenter følger god forretningspraksis og anvender kvalitetskomponenter. I anlæg med to fordampere, som hovedsagelig finder anvendelse i minibusser og sports-varebiler, er en udsivning på 50 g berettiget af den ekstra fordampere og længere rørforbindelser. Omkostningsstigningen som følge af kravet om brug af kvalitetskomponenter er forsvindende lille.

Markedsføring af fabriksnye biler med luftkonditioneringsanlæg med HFC-134a

Hermed udfases luftkonditioneringsanlæg i fabriksnye personbiler (M1) og varebiler (N1) i klasse I, som indeholder HFC-134a, mellem den 1. januar 2009 og den 31. december 2013. Det gælder også brugte biler, der importeres i EU for første gang. Biler, der importeres til eget brug, er dog undtaget.

Mellem den 1. januar og den 31. december 2009 kan kun 80% af en på forhånd fastlagt kvote af person- og varebiler markedsføres med luftkonditioneringsanlæg, der indeholder HFC-134a. Procentsatsen sættes gradvis ned i de følgende år til henholdsvis 60%, 40%, 20% og 10%, og i 2014 er der ingen luftkonditioneringsanlæg i fabriksnye person- og varebiler, der indeholder HFC-134a. Denne fremgangsmåde er valgt for at give bilfabrikanter og -importører tilstrækkelig tid til at indføre ændringerne i grundmodellerne på økonomisk forsvarlig måde. Kvoten for et bestemt år er baseret på det antal biler, der faktisk er solgt to år tidligere. Eksempelvis bliver kvoten i 2009 80% af det antal biler, der blev markedsført i EU i 2007, og kvoten i 2010 bliver 60% af det antal biler, der blev markedsført i EU i 2008. På den måde bliver referenceåret for allokeringen ajourført hvert år. Da grundlaget for allokering af kvoter er det samlede antal markedsførte biler (ikke kun biler med mobilt luftkonditioneringsanlæg), er ajourføringsmetoden hverken uretfærdig eller ineffektiv. Eftersom ordningen desuden er en overgangsordning, er det acceptabelt at benytte de seneste data til allokering af overførbare kvoter.

For at give yderligere fleksibilitet og dermed reducere omkostningerne til overholdelse af de nye regler, oprettes der et system for overdragelse af kvoter for luftkonditioneringsanlæg med HFC-134a. Indehaveren af en kvote kan ubegrænset overdrage kvoter til andre indehavere af kvoter. Overdragelserne finder sted ved hjælp af anmeldelser til Kommissionen, som registrerer kvotebeholdningerne i et elektronisk register.

For at fremme hurtig indførelse af luftkonditioneringsanlæg med alternative kølemidler får bilfabrikanter og -importører tildelt yderligere kvoter af HFC-134a-baserede luftkonditioneringsanlæg i forholdet 1:1. Hvis f.eks. en bilfabrikant i 2007 markedsfører 10000 biler med luftkonditioneringsanlæg med et alternativt kølemiddel, får han tildelt en ekstra kvote på 10000 HFC-134a-baserede luftkonditioneringsanlæg i 2009 eller et hvilket som helst andet år frem til 2018. Hvis en bilfabrikant markedsfører et forbedret HFC-134a-luftkonditioneringsanlæg, som har kontrollerede konstruktionsspecifikationer på den halve emission, får han tildelt en ekstra kvote af HFC-134a-baserede luftkonditioneringsanlæg i forholdet 2:1. Hvis f.eks. en bilfabrikant i 2007 markedsfører 10000 biler med forbedret HFC-134a-luftkonditioneringsanlæg, får han tildelt en ekstra kvote på 5000 HFC-134a-baserede luftkonditioneringsanlæg (eller en kvote på 10000 forbedrede HFC-134a-luftkonditioneringsanlæg) fra den 1. januar 2009 eller et hvilket som helst andet år frem til 2018.

Der er indført særlige bestemmelser for eventuelle *nye aktører* på markedet, dvs. for de bilfabrikanter og -importører, der ikke markedsfører nogen biler i 2007 og de efterfølgende år. Sådanne nye aktører vil få tildelt ikke-overførbare kvoter ifølge procentsatsen for det pågældende år. Hvis f.eks. en ny aktør ønskede at markedsføre biler med HFC-134a i 2010 og ikke tidligere har solgt nogen biler i EU, ville han efterfølgende få tildelt ikke-overførbare kvoter i 2011 baseret på salgstallene for 2010. Han kunne således købe kvoter (f.eks. hvis mobile luftkonditioneringsanlæg baseret på HFC-134a udgjorde mere end 60% af hans køretøjsflåde som krævet i artikel 10, stk. 1). Han kunne så opspare kvoter til brug i det følgende år, men ikke overdrage kvoter til andre fabrikanter og importører. Certificeringsprocedurer og sanktioner ville være de samme som for andre firmaer.

Der er ligeledes særlige bestemmelser for små fabrikanter, der defineres på samme måde som i typegodkendelsessystemet, dvs. at små serier og restkøretøjer, som defineret i bilag XII til typegodkendelsesdirektivet (70/156/EØF), er undtaget. Det kontrolleres ved indberetning af antallet af markedsførte køretøjer. Der er angivet krav til kontrollen med kvoteordningen. Bilfabrikanter og -importører har 3 måneder til at indgive kontroloplysningerne til Kommissionen. I de næstfølgende 3 måneder kan indehaverne af kvoter fortsat overdrage kvoter, så de er sikre på, at deres kvoter er tilstrækkelige til det antal biler, de markedsfører. Ved udløbet af denne 3-måneders periode annulleres den tilsvarende kvotemængde, mens ubrugte kvoter er gyldige i det efterfølgende år.

Sanktionerne for overskridelse er fastsat sådan, at der for hver enhed, der ikke har opfyldt kravene i denne forordning, fratrækkes 2 enheder fra kvoten i det følgende år. Da bilfabrikanter og -importører kan overdrage kvoter til hinanden, er det dog usandsynligt, at denne sanktion vil komme i brug i praksis. Der fastsættes en bøde på 200 EUR pr. køretøj for manglende overholdelse, samtidig med at det med fuld gennemsigtighed offentliggøres, hvem der ikke har overholdt forordningens artikel 6. Strenge sanktioner er nødvendige for, at alle bilfabrikanter (både dem, der opfylder kravene hurtigt, og dem, der opfylder dem sent) behandles på lige fod. Milde sanktioner vil tilskynde til ikke at overholde kravene og derfor være uretfærdige for andre fabrikanter. Grundlaget for sanktionerne er det samme som i

direktivet om handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet¹⁰. Deri fastsættes der en bøde på 100 EUR pr. ton CO₂ og et fradrag på 1 ton fra det følgende års tildeling. Da emissionen fra et HFC-134a-baseret mobilt luftkonditioneringsanlæg gennem hele dets levetid er ca. 2 ton CO₂-ækvivalenter, passer en bøde på 200 EUR pr. ikke-overensstemmende enhed godt sammen med direktivet om handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet. Endelig kan ubrugte kvoter overføres til det følgende år, så bilfabrikanter og -importører får størst mulig fleksibilitet i deres planlægning af, hvordan luftkonditioneringsanlæg med alternative kølemidler kan indføres nemmest og mest økonomisk.

For at give mulighed for salg af enkelte HFC-134a-baserede anlæg på nichemarkeder kan der overføres kvoter fra 2014 til 2018. I denne periode kan der dog ikke optjenes nye kvoter.

Det er vigtigt, at forbrugerne får oplysning om virkningerne af mobile luftkonditioneringsanlæg for brændstofforbruget og den deraf følgende CO₂-emission og om HFC-emissionen. Derfor agter Kommissionen i forbindelse med revurderingen af direktiv 1999/94/EF¹¹ at se nærmere på, hvordan det bedst kan gennemføres, og fremsætte de fornødne forslag herom.

Der er en særlig bestemmelse om, at bilfabrikanter og -importører kan opfylde forskrifterne om luftkonditioneringsanlæg i biler solidarisk. Forudsat at EU's konkurrenceregler overholdes, giver det bilfabrikanter og -importører mulighed for at handle europæisk og dermed reducere papirarbejdet og forenkle anvendelsen af forordningen.

Med tanke på den lettest mulige overvågning af forordningen har Kommissionen til hensigt at fremsætte forslag om ændring af typegodkendelsesdirektivet (70/156/EØF), således at der indføres oplysninger om luftkonditioneringsanlægget i køretøjers typegodkendelse, og at præcisere typegodkendelsesmyndighedernes rolle ved kontrol af udsivningen fra mobile luftkonditioneringsanlæg.

4.9. Artikel 11: Revurdering

Overvågning

Det er nødvendigt og betydningsfuldt at overvåge, om foranstaltningerne i den foreslåede EF-forordning er effektive, så man er sikker på, at de politiske mål opfyldes. Det skal ske gennem en analyse af de opgørelser over drivhusgasemissioner, som medlemsstaterne hvert år sender til Kommissionen som led i overvågningsmekanismen for emissionen af drivhusgasser. Desuden kan de oplysninger, som producenter, importører og eksportører indberetter om, hvilke mængder fluorholdige gasser der er markedsført, benyttes til validering af oplysninger, der indsendes af medlemsstaterne. Kommissionen vil også se nærmere på, om der er behov for flere undersøgelser for at forbedre emissionsovervågning og -prognoser.

¹⁰ Direktivforslag KOM(2001) 581 af 23.10.2001.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstofføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler.

Vurdering

Forslaget gælder for luftkonditioneringsanlæg i person- og varebiler. Kommissionen agter også at se nærmere på udsivning af fluorholdige gasser fra luftkonditionerings- og køleanlæg i andre transportmidler. Afhængigt af resultaterne heraf vil Kommissionen muligvis fremkomme med nye forslag inden udgangen af 2005.

Inden 5 år efter forordningens ikrafttræden skal Kommissionen foretage en samlet vurdering af alle bestemmelserne og aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet herom. Som led heri skal det sikres, at alle arbejdsgruppens henstillinger gennemgås og eventuelt følges op.

Rapporten skal indeholde

- en vurdering af virkningerne af relevante bestemmelser om emissioner og fremskrevne emissioner af fluorholdige gasser
- en vurdering af de uddannelses- og certificeringsprogrammer, som medlemsstaterne har opstillet i medfør af artikel 5
- en vurdering af behovet for normer på EF-plan for begrænsning af emissioner af fluorholdige gasser fra udstyr, herunder tekniske krav til produkters og udstyrs udformning
- en vurdering af behovet for udarbejdelse og distribution af noter om den bedste tilgængelige teknik og bedste miljøpraksis vedrørende forebyggelse og minimering af emissioner af fluorholdige gasser
- et generelt overblik over den teknologiske udvikling, indhøstede erfaringer, miljøkrav samt virkningerne for det indre marked.

Efter denne vurdering sender Kommissionen en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet, som om nødvendigt ledsages af forslag til ændring af forordningen.

4.10. Artikel 12: Udvalgsprocedure

Heri findes bestemmelserne om, at Kommissionen bistås af det forvaltningsudvalg, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2037/2000/EØF, i spørgsmål, der vedrører fluorholdige gasser. Med dette forvaltningsudvalg drages der nytte af den tætte forbindelse, der er mellem Montreal-protokollen og Kyoto-protokollen, og det sikres, at der i beslutninger om fluorholdige gasser tages hensyn til politikker, der vedrører stoffer, der nedbryder ozonlaget.

5. HØRING

Alle dem, der berøres mest af forslaget, har været involveret via ECCP-processen. Arbejdsgruppen har bestået af ca. 10 faste og 110 skiftende deltagere fra erhvervsliv, miljø-NGO'er, forskningsverdenen, konsulentfirmaer, medlemsstaterne og Kommissionen. Størsteparten af de 110 skiftende deltagere repræsenterede forskellige erhvervssektorer. Gruppens størrelse afspejler, i hvilken grad de sektorer, der er relevante for emissioner af fluorholdige gasser, er forskellige og komplekse. Som følge af det store antal specialister fra erhvervslivet blev der under drøftelserne fokuseret på konsensus om de forskellige tekniske muligheder for emissionsreduktion.

Gruppens arbejdsprogram har omfattet 9 heldagsmøder om alle de største sektorer, som berøres af emission af fluorholdige gasser, mellem juni 2000 og april 2001. Arbejdsgruppens mandat er udvidet, så den også har kunnet behandle de tekniske aspekter af lovgivningsforslaget. Der er afholdt 3 møder, den 6. maj 2002, den 27. juni 2002 og den 25. september 2002. Derudover har Kommissionens tjenestegrene haft bilaterale møder med berørte parter, især om tekniske og kommercielt følsomme aspekter af forslaget.

6. FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE¹²

6.1. Generel analyse af omkostninger og emissionsreduktionspotentiale

Emissioner: Referenceniveau og fremskrivninger

Arbejdsgruppen ud fra en gennemgang af kilderne til emissioner af fluorholdige gasser fastlagt et referenceniveau for 1995 og foretaget fremskrivninger til 2010. Samlet set vil emissionerne stige med ca. 50% fra 65 mio. ton til 98 mio. ton CO₂-ækvivalenter mellem 1995 og 2010 (tabel 1). Denne stigning dækker over væsentlige ændringer i HFC-emissionerne i de enkelte sektorer, som der må gives en forklaring på. Emissionerne af HFC fra industriprocesser ventes at falde fra 31,6 mio. ton CO₂-ækvivalenter til 7,7 mio. ton CO₂-ækvivalenter. I andre sektorer er der derimod en stærkt stigende tendens i emissionerne, efterhånden som HFC tages i brug i stedet for ozonnedbrydende stoffer. Det er mest markant i køle- og luftkonditioneringssektoren, hvor emissionerne vokser fra 3,7 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 1995 til ca. 40,5 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2010.

¹² Der er for dette forslag ikke krav om en udvidet konsekvensanalyse. Vurderingen af konsekvenserne for virksomhederne omfatter forslagens de økonomiske virkninger for erhvervslivet og fordelene for miljøet, udtrykt ved forventede fald i emissionerne.

Tabel 1 - Emissioner: Referenceniveau og fremskrivninger (mio. ton CO₂-ækvivalenter)

Sektor	1995	2010
Køle- og luftkonditioneringsanlæg	2,3	20,5
Mobile luftkonditioneringsanlæg	1,4	20,0*
Fremstilling af skum	0,1	9,6*
Enkomponentskum	3,3	3,5
Spraydåser	1,3	5,8*
Højspændingsanlæg	5,0	4,7
Rensemidler (opløsningsmidler)	0,0	0,3*
Brandslukningsmidler	0,0	0,5
Fremstilling af halvledere	1,9	6,3
Bildæk og ruder	7,9	6,0
Dosisinhalatorer	0,0	4,3
Produktion af HCFC-22	31,6	7,7
Aluminiumproduktion	7,8	4,0
Magnesiumproduktion og -støbning	1,5	2,7
Andre	1,1	2,1
I ALT	65,2	98,0

Tallene med * er revideret i overensstemmelse med endnu en undersøgelse, der er foretaget senere end arbejdsgruppens rapport.

Samlede omkostninger og forventet emissionsreduktion

Samlet set ventes foranstaltningerne i dette forslag at reducere emissionerne i 2010 med ca. 23 mio. ton CO₂-ækvivalenter. Indeslutningsforanstaltningerne medfører omkostninger på ca. 18 EUR pr. nedsat ton CO₂-ækvivalenter. Restriktionerne for markedsføring og brug har gennemsnitsomkostninger på under 1 EUR pr. nedsat ton CO₂-ækvivalenter, omend der er variationer mellem de forskellige anvendelser. Disse tal bygger på arbejdsgruppens rapport og fire tekniske undersøgelser (se fodnote 8 og 9), som Kommissionen har ladet foretage. De berørte parter er blevet indgående hørt under disse undersøgelser og har haft lejlighed til at kommentere de endelige rapporter.

Undersøgelse af indeslutning

Denne undersøgelse skulle se på de forventede omkostninger ved at indføre foranstaltninger til indeslutning af emissioner overalt i medlemsstaterne. I Nederlandene har der i en årrække eksisteret et avanceret indeslutningssystem, som er benyttet som benchmark. Undersøgelsen har vist, at indeslutning kan være omkostningseffektiv, især inden for køle- og luftkonditioneringssektoren (analysen omfattede ikke mobile luftkonditioneringsanlæg, som der er foretaget en separat undersøgelse af). Omkostningerne i medlemsstaterne afhænger af strukturen i køle- og luftkonditioneringssektoren og af, hvilke foranstaltninger der allerede er truffet. Grænseomkostningerne vil være lave i de tilfælde, hvor der allerede er etableret emissionsbegrænsende systemer, mens de kommer over gennemsnittet de steder, hvor man er bagefter med gennemførelsen af tidligere lovgivning. Den emissionsreduktion, der kan opnås frem til 2010 ved hjælp af en indsats for yderligere indeslutning, ligger på ca. 15 mio. ton CO₂-ækvivalenter.

Undersøgelse af markedsføring og brug samt indberetning af data

Undersøgelsen skulle vise, hvilke omkostninger og virkninger der ville være for virksomhederne i tilfælde af restriktioner for markedsføring og brug ved visse anvendelser af fluorholdige gasser. Der blev set på i alt 9 sektorer, og under hele undersøgelsesforløbet blev de interesserede hørt om den tekniske gennemførlighed af alternativ teknologi og de dertil knyttede omkostninger. De foreslåede restriktioner for markedsføring og brug vil føre til en emissionsreduktion på ca. 6 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2010 til en gennemsnitsomkostning på mindre end 1 EUR pr. nedsat ton CO₂-ækvivalenter (heri ikke medregnet mobile luftkonditioneringsanlæg, som er undersøgt for sig).

De samlede årlige omkostninger til dataindberetning anslås til ca. 400 000 EUR fordelt på 91 virksomheder.

Undersøgelser vedrørende mobile luftkonditioneringsanlæg

På grundlag af to undersøgelser af udsivning af hydrofluorcarboner fra mobile luftkonditioneringsanlæg udsendte Kommissionens tjenestegrene (GD Miljø) et debatoplæg, hvor de nye skøn over emissionerne af hydrofluorcarboner var på 18-38 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2010 og 28-58 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2020. Usikkerheden på emissionerne skyldes, at det er meget vanskeligt at måle den faktiske udsivningshastighed. I debatoplægget blev omkostningerne i forbindelse med restriktioner for brug anslået til mellem 5 og 33 EUR pr. ton CO₂-ækvivalenter, hvis problemet med brændbarheden af hydrofluorcarboner eller kulbrinter med lavt globalt opvarmningspotentiale blev løst, og mellem 21 og 140 EUR pr. ton CO₂-ækvivalenter, hvis CO₂ var det alternative kølemiddel. Sidstnævnte alternativs høje omkostninger bygger på den antagelse, at industrien ikke finder en billig løsning på fremstilling af slanger til luftkonditioneringsanlæg. Når det problem er løst, falder omkostningerne til 20-40 EUR pr. ton CO₂-ækvivalenter.

Ud fra reaktionerne på debatoplægget skønner Kommissionen, at udslippene af hydrofluorcarboner må ventes at blive 20-25 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2010, og at gennemsnitsomkostningerne ved restriktioner for brug bliver på 8-18 EUR, hvis brændbarhedsproblemet løses, og 21-46 EUR, hvis problemet med slanger til CO₂ som kølemiddel bliver løst.

Hvad angår restriktioner for markedsføring i forbindelse med mobile luftkonditioneringsanlæg, får forslaget den konsekvens for miljøet, at emissionen af HFC-134a over hele et luftkonditioneringsanlægs levetid enten forsvinder (hvis industrien vælger løsninger, der ikke indebærer HFC) eller reduceres med 90% (hvis man vælger HFC-152a som kølemiddel). Tabel 2 viser skøn over emissionerne gennem hele levetiden efter høring af industrien. Emissionerne under brugen af luftkonditioneringsanlæg (som er den største emissionskilde) er bestemt af Kommissionen, mens der er større usikkerhed om emissionerne ved servicering af anlæggene.

I alt anslås emissionerne af HFC-134a i et anlægs levetid at ligge mellem 1,70 og 2,24 ton CO₂-ækvivalenter pr. køretøj. Det lave tal på 1,70 ton CO₂-ækvivalenter anses for mere repræsentativt for små anlæg med kun én fordampere, mens det høje tal på 2,24 ton CO₂-ækvivalenter er repræsentativt for større anlæg og anlæg med to fordampere.

Tabel 2 - Udslip af HFC-134a i hele et køretøjs levetid (14 år) i to tilfælde, udtrykt i ton CO₂-ækvivalenter

	Lav	Høj	Forudsætninger
Løbende emissioner af HFC-134a under køretøjets normale drift	0,96	0,96	53 g HFC-134a pr. år
Sporadiske emissioner af HFC-134a som følge af uheld, stenslag, fejl mv.	0,29	0,36	16 g HFC-134a pr. år i det "lave" tilfælde, 20 g i det "høje" tilfælde
Emissioner af HFC-134a ved eftersyn	0,26	0,52	100 g HFC-134a pr. eftersyn i det "lave" tilfælde, 200 g i det "høje" tilfælde
Emissioner af HFC-134a ved udrangering	0,14	0,35	20% af kølemiddelfyldningen går tabt ved udrangering i det "lave" tilfælde, 50% i det "høje" tilfælde
Andre emissioner af HFC-134a	0,04	0,04	Tab af kølemiddel i fremstillings- og distributionsleddet
I alt	1,70	2,24	

6.2. Hvem berøres af forslaget

Forslaget kommer til at berøre producenter, importører og eksportører af fluorholdige gasser, eftersom salget af fluorholdige gasser til vedligehold skulle falde. Fabrikanten af anlæg og produkter, der indeholder fluorholdige gasser, vil også blive berørt, da de skal tage skridt til at minimere emissionerne under fremstillingen og desuden konstruere anlæg, så de er mere tætte. Ejere af anlæg, der indeholder fluorholdige gasser, kommer til at sørge for regelmæssig tæthedskontrol af deres anlæg. Servicesektoren bliver berørt derved, at dem, der håndterer anlæg, der indeholder fluorholdige gasser, skal have uddannelse og certifikat.

Hvad angår airconditionanlæg i person- og varebiler, kommer forslaget til at berøre de kemikalievirksomheder, der leverer HFC-134a, leverandører af airconditionanlæg og køretøjsfabrikanterne. Som følge af et nedsat udslip af HFC-134a kommer kemikalievirksomhederne til at sælge mindre kølemiddel og dermed miste omsætning, men det må fremhæves, at det er kemikaliet selv, der bidrager til globale opvarmning, når det slipper ud i atmosfæren. Når restriktionerne for markedsføring og salg er på plads, fortsætter kemikalifirmarene med at levere HFC-134a til disse køretøjer, stationære airconditionsanlæg og køleskabe, der fortsat er i drift med dette kølemiddel.

Den nuværende produktionskapacitet for HFC-134a i EU anslås til 43 000 ton og ventes ikke at stige. Uden nærværende forordning anslås det samlede salg af HFC-134a til mobile luftkonditioneringsanlæg at blive på ca. 25 000 ton med en produktionsværdi på ca. 75 mio. EUR i 2010. Vedtagelse af nærværende forordning vil reducere salget af HFC-134a i 2010 med mindre end 10%. Denne procentdel vil stige i de følgende år, og når alle køretøjer er omstillet til alternative kølemidler (i ca. 2025), vil der ikke længere blive solgt HFC-134a til mobile luftkonditioneringsanlæg. Skulle bilproducenterne vælge at installere luftkonditioneringsanlæg, der kører med HFC-152a, ville den kemiske industri udskifte det ene produkt med det andet.

For komponent- og anlægsleverandører, hvoraf nogle er små eller mellemstore virksomheder, vil forslaget både virke som en ny forretningsmulighed og en trussel. Mange af virksomhederne i EU er førende på verdensplan inden for alternativ køleteknologi. For dem får forslaget en positiv virkning, da de kan koncentrere deres forsknings- og udviklingsindsats om ny teknologi. For mindre innovative virksomheder vil forslaget utvivlsomt indebære højere omkostninger, da de bliver nødt til at sætte gang i forskning og udvikling.

For bilproducenterne er situationen den samme som for anlægs- og komponentleverandørerne. Nogle af de europæiske bilproducenter har gennem de seneste 10 år forsket i og udviklet alternative kølemidler. For dem indebærer forslaget en god mulighed for kommerciel udnyttelse af deres arbejde, mens virksomheder, der har været mindre innovative inden for luftkonditionering, får større omkostninger.

Det må erindres, at en bilproducent, der beslutter sig for en løsning, der ikke benytter hydrofluorcarboner, ikke behøver at genvinde sådanne gasser, når køretøjet udrangeres, og dermed kan spare disse omkostninger. Værksteder, der vedligeholder luftkonditioneringsanlæg, og som for en stor dels vedkommende er små eller mellemstore, får tilsvarende fordele, idet der ikke er behov for genvinding af hydrofluorcarboner fra de biler, hvis luftkonditioneringsanlæg benytter alternative kølemidler.

6.3. Foranstaltninger, som virksomhederne skal træffe

For at opfylde bestemmelserne skal brugerne af fluorholdige gasser sørge for, at deres udstyr bliver regelmæssigt kontrolleret og vedligeholdt af kompetente personer. I de sektorer, hvor det er nødvendigt at skifte til alternativer, er der behov for oplysninger om alternativerne og planlægning af overgangen. I andre sektorer, f.eks. brug af svovlhexafluorid i bildæk, er omstillingen til luft eller nitrogen let og uden omkostninger.

Den kemiske industri skal levere alternative kølemidler til mobile luftkonditioneringsanlæg afhængigt af, hvilken beslutning bilproducenterne træffer om kølemiddel. Også komponent- og anlægsleverandører må tilpasse deres produkter til de nye konstruktionskrav. I denne sektor bliver produktionsomkostningerne for mere miljøvenlige luftkonditioneringsanlæg højere, men det bliver kompenseret ved større indtægter fra køberne. Det er klart, at de leverandører, der allerede har forsket i og udviklet alternative kølemidler, er bedre stillet på markedet til at høste goderne, når forslaget træder i kraft.

Bilfabrikanterne har flere alternative strategier for opfyldelse af forslaget, hvoraf nogle ikke udelukker hinanden. For det første kan de beslutte ikke at levere biler med luftkonditioneringsanlæg. Det er en mulig reaktion i segmentet for små billige personbiler og for nogle varebiler. For det andet kan fabrikanten beslutte at skifte til alternative kølemidler, som sandsynligvis bliver enten CO₂, kulbrinter eller HFC-152a. Det er naturligvis muligt, omend usandsynligt i den nærmeste fremtid, at industrien udvikler andre kølemidler, eller at der fremkommer andre teknikker til køling af biler. For det tredje kan fabrikanterne benytte sig af forslagets fleksibilitet og beslutte at indføre luftkonditioneringsanlæg med alternative kølemidler, tidligere end det kræves i forslaget. Nogle bilfabrikanter ønsker måske at omstille nogle produktionslinjer helt til nye systemer, og hvis det betyder, at de med produktionen herfra mere end opfylder kravene i et bestemt år, kan de bruge denne kredit til at omstille luftkonditioneringsanlæggene på et andet marked senere. Det er realistisk i de tilfælde, hvor fabrikanterne ønsker at udsætte investeringerne i nye anlæg så længe som muligt. For det fjerde ønsker nogle fabrikanter måske at udnytte fleksibilitetssystemet så meget, at de kan overføre kredit til andre fabrikanter og dermed få dækket nogle af deres forsknings- og investeringsomkostninger. Det er dog ikke sandsynligt at mange vil følge denne fjerde strategi.

6.4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Bestemmelserne om indeslutning og om markedsføring og brug indebærer ikke høje omkostninger. I mange tilfælde har undersøgelser vist, at der er mærkbare økonomiske fordele ved at skifte til alternativ teknologi. Køle- og luftkonditioneringsanlæg, der fungerer godt, bruger mindre energi og giver færre afbrydelser på arbejdsstedet; f.eks. kører en produktionslinje, der er afhængig af køling, mere effektivt, hvis køleanlægget fungerer godt. På tilsvarende måde er luftkonditionering i nogle bygninger afgørende for, at de, der opholder sig deri, har det behageligt, og på denne måde kan et effektivt og pålideligt luftkonditioneringsanlæg medvirke til en højere produktivitet på en arbejdsplads.

Service- og vedligeholdelsessektoren må forvente mere arbejde som følge af kravet om regelmæssige eftersyn, og leverandører af komponenter af høj kvalitet må regne med større omsætning end dem, der leverer ringere produkter. En del af omkostningerne til de regelmæssige eftersyn må anlæggenes ejere afholde, men der er også fordele, eftersom et mere tæt anlæg normalt er mere energiøkonomisk, og da de ikke behøver at købe ny fluorholdig gas som erstatning for den, der er sivet ud.

Produktionsomkostningerne for luftkonditioneringsanlæg til person- og varebiler vil stige. Afhængigt af, hvilken teknisk løsning bilfabrikanten vælger, anslås stigningen i produktionsomkostninger til 15-40 EUR, hvis der benyttes HFC-152a som kølemiddel, 30-50 EUR pr. køretøj, hvis der benyttes kulbrinter som kølemiddel, og 40-150 EUR, hvis CO₂ er det alternative kølemiddel. Det bør bemærkes, at de høje omkostninger ved CO₂ bygger på den antagelse, at industrien ikke inden for de næste ti år får løst det tekniske problem, der har at gøre med det meget høje tryk i slangerne. Gængs slangeteknologi er forholdsvis dyr i dag. De nuværende produktionsomkostninger til et luftkonditioneringsanlæg ligger i området 250-400 EUR.

Produktionsomkostningerne til luftkonditioneringsanlæg kommer til at stige, men der bliver også behov for ændringer i det værktøj, der skal bruges til serviceeftersyn af anlæggene. I den periode, hvor omstillingen står på, forøges værkstedernes omkostninger, da de må anskaffe værktøj, der er specifikt for kølemidlerne. Når skiftet til de nye anlæg er gennemført, har værkstederne dog ikke længere højere omkostninger, og hvis der vælges CO₂ som kølemiddel, bliver det ikke længere nødvendigt at genvinde kølemiddel, således at deres omkostninger til genvindingsudstyr (ca. 2000 EUR pr. stk.) falder bort.

For ophugningsvirksomheder bliver det, hvis der vælges CO₂ som kølemiddel, ikke længere nødvendigt at genvinde kølemiddel, således som det kræves i direktivet om udrangerede køretøjer, hvorved deres omkostninger til genvindingsudstyr falder bort. Genvinding af HFC-134a skønnes at koste mellem 20 og 30 EUR pr. udrangeret køretøj. Disse omkostninger bortfalder, hvis der vælges CO₂ som kølemiddel.

HFC-134a er forholdsvis dyrt sammenlignet med alternative kølemidler. Forslaget vil derfor føre til lavere omkostninger til kølemiddelfyldningen.

Forslagets økonomiske virkninger bliver en forøgelse af investeringsomkostningerne til luftkonditioneringsanlæg, som formentlig opvejes af lavere driftsomkostninger til luftkonditioneringsanlæg som følge af lavere omkostninger til vedligehold og bortskaffelse. Med udgangspunkt i ekstraomkostninger fra 15-40 EUR til 40-150 EUR afhængigt af den tekniske løsning (HFC-152a i første tilfælde og CO₂ i sidste tilfælde) er det sandsynligt, at levetidsomkostningerne til de alternative anlæg bliver 15-150 EUR højere end til de nuværende anlæg.

Dette afspejler den formodning, at industrien kan løse det tekniske problem i forbindelse med omkostningerne til højtryksslanger, hvis CO₂ vælges som kølemiddel. Endvidere er muligheden af at benytte et CO₂-baseret luftkonditioneringsanlæg som varmepumpe ikke taget med i beregningen. I stadig flere dieslbiler med direkte indsprøjtning og hybridbiler er der ikke længere tilstrækkelig overskudsvarme, således at de har brug for hjælpeopvarmning. Med et CO₂-baseret system vil der ikke være behov for sådanne hjælpesystemer, da luftkonditioneringsanlægget kan benyttes som varmekilde. Da der ikke foreligger nogen oplysninger om omkostningerne i denne forbindelse, har Kommissionen ikke foretaget noget skøn over varmepumpens (gunstige) indvirkning på beregningen.

Totalt set skønnes produktionsomkostningerne til luftkonditioneringsanlæg at stige med 15-150 EUR. Kommissionen skønner, at forslaget vil medføre et fald i emissionerne af hydrofluorcarboner på 1,70-2,24 ton CO₂-ækvivalenter pr. køretøj. Det fører til, at omkostningerne pr. ton CO₂-ækvivalenter som følge af restriktioner for salg kommer til at ligge mellem 7 EUR (hvis omkostningerne pr. luftkonditioneringsanlæg er lave og de nuværende udslip er høje) og 88 EUR (hvis omkostningerne pr. luftkonditioneringsanlæg er høje og de nuværende udslip er lave). På grund af den lange overgangsperiode og en god sandsynlighed for, at en eller flere af teknologierne udvikles, ventes omkostningerne til overholdelse at ligge på de laveste værdier i tabel 3.

Tabel 3 - Anslåede omkostninger til overholdelse pr. ton CO₂-ækvivalenter i forslaget

	Omkostninger i EUR pr. ton CO ₂ -ækvivalenter	
	Hvis den aktuelle udsivning af hydrofluorcarboner er høj	Hvis den aktuelle udsivning af hydrofluorcarboner er lav
Grænseomkostning til luftkonditioneringsanlæg, der drives med alternativt kølemiddel, forudsat at omkostningsstigningen pr. anlæg er enten lille eller stor*)		
HFC-152a (lille omkostningsstigning: €15)	€7	€10
Kulbrinter (lille omkostningsstigning: €30)	€3	€8
CO ₂ (lille omkostningsstigning: €40)	€8	€24
HFC-152a (stor omkostningsstigning: €40)	€20	€26
Kulbrinter (stor omkostningsstigning: €50)	€22	€29
CO ₂ (stor omkostningsstigning: €150)	€67	€88

*) I beregningerne er der taget højde for, at HFC-152a har et globalt opvarmningspotentiale, der er 90% lavere end HFC-134a.

6.5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation?

SMV'ernes situation blev der taget højde for under drøftelserne i arbejdsgruppen og specifikt i de foretagne undersøgelser. Foranstaltningerne i forslaget har ikke en uforholdsmæssigt stor virkning for SMV'erne, men hvad angår forbud mod anvendelse af svovlhexafluorid til magnesiumstøbning er der gjort en undtagelse for SMV'er, da omstillingen til alternativer ikke er omkostningseffektiv.

Hvad angår bestemmelserne om mobile luftkonditioneringsanlæg, hører leverandører af HFC-134a og bilfabrikanter ikke til blandt SMV'er. SMV'er blandt komponentleverandørerne, behandles på samme måde som alle andre leverandører.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om visse fluorholdige drivhusgasser

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁴,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁵, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I sjette miljøhandlingsprogram "Miljø 2010: vores fremtid, vores ansvar"¹⁶ anføres klimaændringerne som et prioriteret indsatsområde. I dette program erkendes det, at EF er forpligtet til at opnå en 8%'s reduktion i emissionen af drivhusgasser i perioden 2008-2012 i forhold til 1990-niveauet, og at de globale drivhusgasemissioner på længere sigt skal nedbringes med ca. 70% i forhold til 1990-niveauet.
- (2) Endemålet for De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt ved Rådets afgørelse 94/69/EF af 15. december 1994 om indgåelse af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer¹⁷, er at opnå en stabilisering af koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig menneskeskabt påvirkning af klimasystemet.
- (3) Rådets beslutning 2002/358/EF af 25. april 2002 om indgåelse af Kyoto-protokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer og om den fælles opfyldelse af forpligtelserne i forbindelse hermed¹⁸ forpligter Fællesskabet og dets medlemsstater til at reducere deres samlede menneskeskabte emissioner af de i bilag A til protokollen opførte drivhusgasser med 8% i forhold til 1990-niveauet i perioden 2008 til 2012.

¹³ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram, EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

¹⁷ EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

¹⁸ EFT L 130 af 15.5.2002, s. 1.

- (4) Der bør fastsættes bestemmelser om forebyggelse og minimering af emissionen af fluorholdige gasser uden tilsidesættelse af bestemmelserne i Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald¹⁹, Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening²⁰, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer²¹ eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/96/EF af 27. januar 2003 om affald af elektrisk og elektronisk udstyr²².
- (5) Medlemsstaterne er ved at træffe eller planlægge indbyrdes forskellige foranstaltninger med henblik på at reducere emissioner af fluorholdige gasser. Sådanne indbyrdes forskellige foranstaltninger kunne forårsage handelshindringer eller konkurrenceforvridning på det indre marked. Det er derfor hensigtsmæssigt at træffe foranstaltninger på fællesskabsplan for at sikre, at det indre marked beskyttes ved hjælp af ensartede krav til overvågning, indeslutning samt markedsføring og anvendelse af fluorholdige gasser.
- (6) Markedsførings- og anvendelsesrestriktioner for nogle anvendelser af fluorholdige gasser anses for hensigtsmæssigt for at forebygge forvridninger på det indre marked, der måtte forårsages af forskellige foranstaltninger truffet af medlemsstater, hvor der findes levedygtige alternativer og forbedring af indeslutning og genvinding ikke er mulig, skal der tages hensyn til frivillige tiltag af nogle industrisektorer såvel som det forhold, at der stadig er udvikling af alternativer i gang.
- (7) Kyoto-protokollen kræver indberetning af emissioner af fluorholdige gasser, og data om produktion, import og eksport af fluorholdige gasser kan benyttes ved kontrol af nøjagtigheden af disse indberetninger. Der bør derfor kræves årlig indberetning fra producenter, importører og eksportører af fluorholdige gasser.
- (8) Emissioner af hydrofluorcarbon-134a (HFC-134a) fra luftkonditioneringsanlæg i motorkøretøjer er årsag til voksende bekymring på grund af deres medvirken til klimaændringer. Der forventes at være omkostningseffektive og sikre alternativer til rådighed meget snart. Disse alternativer skader ikke eller skader meget mindre klimaet og har ikke negative virkninger på køretøjers energiforbrug og tilknyttede kuldioxidemissioner. Anvendelse af alternative kølemedier bør fremmes ved hjælp af markedsmekanismerne og kvoter, der kan overdrages.
- (9) For at fremme overvågning og efterprøvning af udsivning fra luftkonditionering i nye køretøjer vil Kommissionen støtte udarbejdelse af europæiske standarder og træffe de øvrige nødvendige foranstaltninger for at ændre den relevante europæiske lovgivning for typegodkendelse.
- (10) Der bør indføres bestemmelser om overvågning, revurdering og revision af bestemmelserne i denne forordning.
- (11) Medlemsstaterne bør indføre regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

¹⁹ EFT L 194 af 25.7.1975, s. 39.

²⁰ EFT L 257 af 10.10.1996, s. 26.

²¹ EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34.

²² EUT L 37 af 13.2.2003, s. 24

- (12) I denne forordning overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender som fællesskabsrettens almene principper.
- (13) For at bevare det indre marked kan målet for den påtænkte handling, nemlig indeslutning, indberetning, begrænsning af anvendelse og markedsføring af nogle bestemte fluorholdige gasser, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor, på grund af den påtænkte handlingens omfang og virkninger, bedre gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen²³ gennem det udvalg, der blev nedsat ved forordning (EF) nr. 2037/2000²⁴ -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne forordning gælder for indeslutning, anvendelse, markedsføring af de fluorholdige drivhusgasser hydrofluorcarboner, perfluorcarboner og svovlhexafluorid, samt for indberetning af oplysninger om disse gasser. Disse stoffer er opført i bilag A til Kyoto-protokollen. Bilag I indeholder en vejledende liste.

Denne forordning indskrænker ikke anvendelsen af Rådets direktiv 75/442/EØF, Rådets direktiv 96/61/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/96/EF.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning anvendes følgende definitioner:

- (a) "markedsføring": en fabrikants eller importørs første levering af ubrugte produkter og udstyr, der indeholder fluorholdige gasser, i Den Europæiske Union
- (b) "beholder": et produkt, der er udformet til at transportere eller opbevare fluorholdige gasser

²³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

²⁴ EFT L 244 af 29.9.2000, s. 1.

- (c) "genvinding": indsamling og oplagring af fluorholdige gasser fra f.eks. anlæg, udstyr og beholdere i forbindelse med servicering eller inden bortskaffelse
- (d) "genanvendelse": fornyet anvendelse af genvundne fluorholdige gasser efter en grundlæggende rensningsproces, f.eks. filtrering og tørring. For kølemidler indebærer genanvendelse normalt, at det pågældende stof fyldes på anlægget igen, og det foregår ofte på stedet
- (e) "regenerering": fornyet forarbejdning og opgradering af fluorholdig gas ved f.eks. filtrering, tørring, destillation og kemisk behandling med henblik på at oparbejde gassen til en nærmere specificeret standard. Regenerering indebærer ofte forarbejdning off site i et centralt anlæg
- (f) "køretøjer": alle køretøjer i klasse M1 og I i klasse N1, som defineret i bilag II til direktiv 70/156/EØF
- (g) "luftkonditioneringsanlæg, der indeholder fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150": luftkonditioneringsanlæg der anvender hydrofluorcarboner, hvis potentiale for global opvarmning overstiger 150 som anført i bilag I
- (h) "forbedret luftkonditioneringsanlæg med HFC-134a": luftkonditioneringsanlæg, der indeholder fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150, hvor udsivningen efterprøves til at være under 20 g fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150 om året for anlæg med en fordamper, eller under 25 g fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150 om året for et anlæg med to fordampere, og hvor anlægget ikke kræver ny påfyldning i mindst 12 år
- (i) "nye spraydåser": de spraydåser, der er anført i bilaget til direktiv 94/48/EF.

Artikel 3

Indeslutning

1. Der skal træffes alle teknisk og økonomisk mulige foranstaltninger for at forebygge og minimere emissioner af fluorholdige gasser.
2. Stationære køle-, luftkonditionerings- og varmepumpeanlæg samt brandsikrings-systemer, der indeholder fluorholdige gasser, skal i medfør af stk. 3 kontrolleres for udsivning efter følgende plan:
 - a) anlæg, der indeholder 3 kg eller derover fluorholdige gasser, skal kontrolleres mindst en gang om året
 - b) anlæg, der indeholder 30 kg eller derover fluorholdige gasser, skal kontrolleres fire gange om året
 - c) anlæg, der indeholder 300 kg eller derover fluorholdige gasser, skal kontrolleres hver måned.

3. Hvor der er installeret et udsivningsdetektionssystem, kan den kompetente myndighed tilpasse kontrolhyppigheden i stk. 2, litra b) og c).
4. Indehavere af stationære køle-, luftkonditionerings- og varmepumpeanlæg samt brandsikringssystemer, der indeholder 300 kg eller derover fluorholdige gasser, skal installere udsivningsdetektionsudstyr.
5. Indehavere af stationære køle-, luftkonditionerings- og varmepumpeanlæg samt brandsikringssystemer, der indeholder 3 kg eller derover fluorholdige gasser, skal føre en fortegnelse over mængder og typer installerede fluorholdige gasser, eventuelle tilføjede mængder og den mængde, der genvindes under vedligehold og servicering. Fortegnelserne skal på anmodning kunne stilles til rådighed for kompetente myndigheder og Kommissionen.

Artikel 4

Genvinding

1. Fluorholdige gasser indeholdt i følgende typer anlæg skal genvindes med henblik på genanvendelse, regenerering eller destruktion:
 - a) kølekredsløb i køle-, luftkonditionerings- og varmepumpeanlæg
 - b) udstyr, der indeholder opløsningsmidler
 - c) brandsikringssystemer og brandslukkere, og
 - d) højspændingsanlæg

Genvinding skal ske ved servicering og vedligehold af de pågældende anlæg eller i forbindelse med den endelige bortskaffelse.
2. Ubrugte fluorholdige gasser i beholdere, der kan genpåfyldes, skal genvindes med henblik på genanvendelse, regenerering eller destruktion.
3. Fluorholdige gasser i andre produkter og anlæg skal genvindes i det omfang, det er teknisk muligt og lønsomt med henblik på genanvendelse, regenerering eller destruktion.

Artikel 5

Uddannelses- og certificeringsprogrammer

1. Medlemsstater udarbejder programmer for uddannelse og certificering for det personale, der udfører de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 3 og 4.
2. Inden to år efter denne forordnings ikrafttrædelse giver medlemsstaterne Kommissionen deres oplysninger om uddannelses- og certificeringsprogrammer, som omhandlet i stk. 1. Medlemsstaterne skal anerkende certifikater, der er udstedt i en anden medlemsstat, og må ikke begrænse retten til at yde tjenester eller til fri etablering på grund af certifikater udstedt i en anden medlemsstat.

3. Inden et år efter forordningens ikrafttrædelse vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, formularen til meddelelse af disse oplysninger.

Artikel 6

Indberetning

1. Inden den 31. marts hvert år at regne fra det andet kalenderår efter forordningens ikrafttrædelse indberettes følgende data for det foregående år til Kommissionen:
 - a) Alle producenter, der producerer mere end 1 ton pr. år, skal angive:
 - samlet produktion af hver fluorholdig gas med angivelse af anvendelser, hvor stoffet forventes at blive anvendt, og et skøn over forventede emissioner i løbet af stoffets livscyklus
 - mængder der er genanvendt, regenereret eller destrueret
 - b) Alle importører, der importerer mere end 1 ton pr. år, herunder producenter, der også importerer, skal angive:
 - mængder af fluorholdige gasser, der er markedsført i Fællesskabet, med særskilt angivelse af anvendelser, hvor stoffet forventes at blive anvendt, og et skøn over forventede emissioner i løbet af stoffets kredsløb
 - mængder brugte fluorholdige gasser, der er importeret med henblik på genanvendelse, regenerering eller destruktion.
 - c) Alle eksportører, der eksporterer mere end 1 ton pr. år, herunder producenter, der også eksporterer, skal angive:
 - mængden af fluorholdige gasser, der er eksporteret fra Fællesskabet
 - mængden af brugte fluorholdige gasser, der er eksporteret med henblik på genanvendelse, regenerering eller destruktion.
2. Indberetningsformularen, der er omhandlet i stk. 1, udarbejdes efter proceduren i artikel 12, stk. 2, inden et år efter denne forordnings ikrafttrædelse.
3. Kommissionen træffer passende foranstaltninger for at beskytte de fortrolige oplysninger, den modtager.
4. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 12, stk. 2, ændre indberetningskravene for at forbedre anvendelsen i praksis af de pågældende indberetningskrav.

Artikel 7

Begrænsning af anvendelse

1. Anvendelse af svovlhexafluorid til magnesiumstøbning, undtagen hvor mængden af anvendt svovlhexafluorid er under 500 kg pr. år, forbydes fra den 1. januar 2007.

2. Anvendelse af svovlhexafluorid til oppumpning af bildæk forbydes fra dagen for denne forordnings ikrafttrædelse.
3. Anvendelse af fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150 til første fyldning i luftkonditioneringsanlæg i nye køretøjer, der markedsføres fra den 1. januar 2009, forbydes, jf. dog artikel 10.

Artikel 8

Markedsføring

Markedsføring af fluorholdige gasser i de i bilag II anførte anvendelser, forbydes som angivet i det pågældende bilag.

Artikel 9

Luftkonditioneringsanlæg i nye køretøjer

1. Fra den 1. januar 2005 skal enhver, der markedsfører nye køretøjer med luftkonditionering, der indeholder fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150, sikre sig, at udsivningen er blevet testet til ikke at overstige 40 g fluorholdige gasser om året for anlæg med en fordamper eller 50 g fluorholdige gasser om året for anlæg med to fordampere.
2. Fra den 1. januar 2009 er markedsføring af nye køretøjer med luftkonditioneringsanlæg, der indeholder fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150, forbudt, jf. dog artikel 10.

Artikel 10

Kvoter

1. Enhver, der har til hensigt at markedsføre nye køretøjer med luftkonditioneringsanlæg, der indeholder fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150, skal fra 1. januar 2009 tildeles kvoter, der repræsenterer en procentdel af de køretøjer, som den pågældende har markedsført, som følger:
 - a) mellem den 1. januar og den 31. december 2009, 80% af markedsførte køretøjer i 2007
 - b) i 2010, 60% af markedsførte køretøjer i 2008
 - c) i 2011, 40% af markedsførte køretøjer i 2009
 - d) i 2012, 20% af markedsførte køretøjer i 2010
 - e) i 2013, 10% af markedsførte køretøjer i 2011.
2. Ansøgninger om første kvote indgives til Kommissionen inden den 30. juni 2008, herunder oplysninger om antallet af nye køretøjer omhandlet i stk. 1, der blev

markedsført af ansøgeren. Ansøgninger om de efterfølgende kvoter indgives til Kommissionen inden den 30. juni hvert år.

De årlige kvoter for hver kvoteindehaver vil hvert år blive offentliggjort den 30. september i Den Europæiske Unions Tidende.

3. Tildeling af en kvote bemyndiger kvoteindehaveren til at markedsføre et tilsvarende antal nye køretøjer omhandlet i stk. 1, idet en kvote svarer til et køretøj. Kvoter kan ubegrænset overdrages kvoteindehavere imellem. Overdragelser af kvoter får virkning ved anmeldelse heraf til Kommissionen.
4. Kvoteindehavere, der markedsfører nye køretøjer med luftkonditioneringsanlæg uden fluorholdige gasser eller med fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning lig med eller under 150 mellem datoen for denne forordnings ikrafttrædelse og den 31. december 2008 bliver med begrundet ansøgning berettiget til en tilsvarende forøgelse af kvoter for 2009.

Kvoteindehavere, der markedsfører nye køretøjer med forbedrede luftkonditioneringsanlæg med HFC-134a mellem dagen for denne forordnings ikrafttrædelse og den 31. december 2008, bliver med begrundet ansøgning berettiget til en ekstra tildeling af kvoter for 2009, der svarer til 50% af antallet af disse markedsførte køretøjer.

5. Alle kvoteindehavere skal hvert år inden den 31. marts indberette antallet af køretøjer omhandlet i stk. 1, der blev markedsført det foregående år, behørigt dokumenteret. Den første indberetning indgives til Kommissionen senest den 31. marts 2010. Et køretøj med forbedret luftkonditioneringsanlæg med HFC-134a tæller som et halvt køretøj.
6. Den 30. juni hvert år annulleres de kvoter, som en kvoteindehaver har svarende til antallet af markedsførte køretøjer i det foregående år.
7. Kvoteindehavere, der overskrider deres kvoter, vil få deres kvoter for det følgende år reduceret med 2 enheder for hvert køretøj, der overskrider kvoten.
8. Ubrugte kvoter tilføjes kvoteindehaverens kvoter for det følgende år.
9. Den 30. juli 2014 vil navnene på kvoteindehavere, der har overskredet deres samlede kvotebeholdning for perioden 2009 til 2013 blive offentliggjort. Kvoteindehavere skal betale en bøde på 200 EUR pr. køretøj, der overskrider kvoten.
10. Kvoteindehavere med overskydende kvoter efter 2013 kan fortsat markedsføre køretøjer omhandlet i stk. 1 indtil den 31. december 2018 i overensstemmelse med stk. 5 til 9.
11. Uanset stk. 2 til 10 er personer, der markedsfører køretøjer under grænserne for små serier og for restkøretøjer, som defineret i bilag XII til Rådets direktiv 70/156/EØF, undtaget fra kravene i denne artikel, forudsat at antallet af markedsførte køretøjer ligger under disse grænser. Personer, der markedsfører et køretøj, der har været anvendt til privat brug, er ligeledes undtaget fra kravene i denne artikel.
12. For at tage højde for nye aktører på markedet, tildeles der personer, der ikke markedsførte noget køretøj i perioden omhandlet i stk. 1 (år X-2) kvoter, der ikke

kan overdrages, og som svarer til den relevante procentsats anført i litra a) til e) af køretøjer, markedsført af personen i år X, fremfor år X-2.

13. Med forbehold af traktatens bestemmelser kan en gruppe personer ansøge om at opfylde bestemmelserne i denne artikel, som om de var en enkelt person, med angivelse af den periode, de ønsker at optræde som en gruppe. I tilfælde af manglende overholdelse af bestemmelserne i denne artikel, er de solidarisk ansvarlige.

Artikel 11

Revurdering

1. På grundlag af fremskridt inden for potentiel indeslutning eller erstatning af fluorholdige gasser i luftkonditionerings- og køleanlæg i andre transportformer, vil Kommissionen revurdere denne lovgivning og rapportere herom til Europa-Parlamentet og Rådet inden senest den 31. december 2005. Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til nye bestemmelser.
2. Kommissionen forelægger senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om erfaringerne med anvendelsen af denne forordning. Rapporten skal bl.a. indeholde:
 - en vurdering af virkningerne af relevante bestemmelser om emissioner og fremskrevne emissioner af fluorholdige gasser og undersøge lønsomheden af disse bestemmelser
 - en vurdering af de uddannelses- og certificeringsprogrammer, som medlemsstaterne har opstillet i medfør af artikel 5, stk. 1
 - en vurdering af behovet for normer på EF-plan for begrænsning af emissioner af fluorholdige gasser fra udstyr, herunder tekniske krav, hvad angår produkters og udstyrs udformning
 - en vurdering af behovet for udvikling og formidling af noter om den bedste tilgængelige teknik og bedste miljøpraksis vedrørende forebyggelse og minimering af udsivning og emissioner af fluorholdige gasser
 - et generelt overblik over den teknologiske udvikling, indhøstede erfaringer, miljøkrav samt virkningerne på det indre marked.
3. Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til ændring af de relevante bestemmelser i denne forordning.

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det ved artikel 18 i forordning (EF) nr. 2037/2000 nedsatte udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes proceduren i artikel 4 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og 8.
3. Det tidsrum, der omtales i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

Artikel 13

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter regler vedrørende sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning, og træffer de fornødne foranstaltninger til sikring af, at de overholdes, jf. dog artikel 10. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen deres regler for sanktioner senest et år efter denne forordnings ikrafttræden og underretter den straks om eventuelle senere ændringer af de pågældende regler.

Artikel 14

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Fluorholdige gasser

<u>Fluorholdig gas</u>	<u>Kemisk formel</u>	<u>Potentiale for global opvarmning</u>
Svovlhexafluorid	SF ₆	23900
<u>Hydrofluorcarboner (HFC):</u>		
HFC-23	CHF ₃	11700
HFC-32	CH ₂ F ₂	650
HFC-41	CH ₃ F	150
HFC-43-10mee	C ₅ H ₂ F ₁₀	1300
HFC-125	C ₂ HF ₅	2800
HFC-134	C ₂ H ₂ F ₄	1000
HFC-134a	CH ₂ FCF ₃	1300
HFC-152a	C ₂ H ₄ F ₂	140
HFC-143	C ₂ H ₃ F ₃	300
HFC-143a	C ₂ H ₃ F ₃	3800
HFC-227ea	C ₃ HF ₇	2900
HFC-236fa	C ₃ H ₂ F ₆	6300
HFC-245ca	C ₃ H ₃ F ₅	560
HFC-365mfc	CF ₃ CH ₂ CF ₂ CH ₃	890
<u>Perfluorcarboner (PFC)</u>		
Perfluormethan	CF ₄	6500
Perfluorethan	C ₂ F ₆	9200
Perfluorpropan	C ₃ F ₈	7000
Perfluorbutan	C ₄ F ₁₀	7000
Perfluorpentan	C ₅ F ₁₂	7500
Perfluorhexan	C ₆ F ₁₄	7400
Perfluorcyclobutan	c-C ₄ F ₈	8700

BILAG II

<u>Fluorholdig gas</u>	<u>Anvendelse</u>	<u>Dato for forbud</u>
Fluorholdige gasser med et potentiale for global opvarmning på over 150	Luftkonditionering i person- og varebiler	1. januar 2009 – 31. december 2013*
Svovlhexafluorid, hydrofluorcarboner og perfluorcarboner	Engangsbeholdere, undtagen til laboratorie- og analyseformål samt i dosisinhalatorer	Et år efter ikrafttrædelsesdatoen
Hydrofluorcarboner og perfluorcarboner	Kølemidler i ikke-indesluttede anlæg med direkte fordampning	Ikrafttrædelsesdato
Perfluorcarboner	Brandsikringssystemer og brandslukkere	Ikrafttrædelsesdato
Svovlhexafluorid, hydrofluorcarboner og perfluorcarboner	Ruder	To år efter ikrafttrædelsesdatoen
Svovlhexafluorid	Sko	Ikrafttrædelsesdato
Hydrofluorcarboner	Enkomponentskum, undtagen ved krav om at opfylde nationale sikkerhedsnormer	Et år efter ikrafttrædelse
Hydrofluorcarboner	Nye spraydåser	Tre år efter ikrafttrædelse
Hydrofluorcarboner og perfluorcarboner	Sko	1. juli 2006

* *Gradvis begrænsning af markedsføring ifølge artikel 10.*

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

Politikområde: Miljø

Aktiviteter: Udvikling af politikker

**TITEL: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM VISSE FLUORHOLDIGE
DRIVHUSGASSER**

1. BUDGETPOST (NUMMER OG BETEGNELSE)

07-01-04-01

2. SAMLEDE TAL

2.1. Samlet rammebevilling (del B): 2,736 mio. EUR som forpligtelsesbevilling

2.2. Gennemførelsesperiode:

Begynder gradvist i 2004 og fortsætter på ubestemt tid.

2.3. Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud)
(jf. punkt 6.1.1)

Mio. EUR (3 decimaler)

	År 2004	2005	2006	2007	2008	2009 og årene herefter	I alt
Forpligtelsesbevillinger	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950
Betalinger	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950

b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter
(jf. punkt 6.1.2)

Forpligtelsesbevillinger	0,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
Betalinger	0,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250

a+b i alt							
Forpligtelsesbevillinger	0,350	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	1,200
Betalinger	0,350	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	1,200

c) Samlede virkninger for budgettet af personale- og andre driftsudgifter (jf. punkt 7.2 og 7.3)

Forpligtelser/ Betalinger	0,256	0,256	0,256	0,256	0,256	0,256	1,536
------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

A+b+c I ALT							
Forpligtelsesbevillinger	0,606	0,426	0,426	0,426	0,426	0,426	2,736
Betalinger	0,606	0,426	0,426	0,426	0,426	0,426	2,736

2.4. Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.

2.5. Virkninger for budgettets indtægtsside:

Ingen.

3. BUDGETMÆSSIGE KARAKTERISTIKA

UDGIFTERNES ART		Nye	EFTA-deltagelse	Kandidatlandenes deltagelse	Udgiftsområderne i de finansielle overslag
IOU	OB	NEJ	NEJ	NEJ	Nr. 3

4. RETSGRUNDLAG

Artikel 95

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1. Behov for EU-foranstaltninger

5.1.1. Mål

Forslaget går ud på at indføre rammebestemmelser for fluorholdige gasser i hele Fællesskabet. Forordningen indeholder bestemmelser med henblik på at forbedre indeslutningen af fluorholdige gasser og på indberetning af data om disse gasser. Desuden vil der med forordningen blive indført markedsførings- og anvendelsesrestriktioner for fluorholdige gasser i nogle bestemte anvendelser. Denne forordning vil bidrage til en omkostningseffektiv opfyldelse af Fællesskabets og dets medlemsstaters internationale forpligtelser under De Forenede Nationers rammeprogram om klimaændringer og Kyoto-protokollen.

Indberetningsbestemmelserne vil kræve, at Kommissionen tager skridt til at beskytte dataenes fortrolighed, og dette kan opnås ved at udbygge det eksisterende uafhængige bogføringssystem, der blev oprettet under forordning (EF) 2037/2000 om stoffer, der nedbryder ozonlaget. Da bogføringsarbejdet for ozonnedbrydende stoffer bliver mindre i takt med udfasningen, kan der tildeles ressourcer til det foreslåede bogføringsarbejde for fluorholdige gasser, hvilket vil sige ingen yderligere omkostninger for fællesskabsbudgettet.

Hvad angår luftkonditioneringsanlæg i personbiler og mindre varevogne, indeholder forslaget bestemmelser om en fleksibelt ordning, der udfaser anvendelsen af fluorholdige gasser med højt potentiale for global opvarmning ved anvendelse af kvoter, der kan overdrages. Hvordan ordningen skal fungere i detaljer overlades til de virksomheder, der markedsfører mobile luftkonditioneringsanlæg. Hvis virksomhederne således ønsker at overdrage kvoter, ville omkostningerne ved oprettelse af kvoteordning i det store hele bæres af dem selv. Det er imidlertid fastsat i forslaget, at Kommissionen skal spille en rolle med hensyn til udstedelse af kvoter for mobile luftkonditioneringsanlæg, der anvender kølemidler med højt potentiale for global opvarmning i perioden 2009-2013. Den vil ligeledes modtage efterprøvede indberetninger fra driftsledere og annullere kvoter. Hovedparten af udgifterne for fællesskabsbudgettet ventes at komme fra udarbejdelsen af de tekniske specifikationer for ordningen for kvoter, der kan overdrages, samt kontrol af overensstemmelse.

5.1.2. Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

Ingen.

5.2. Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten

Hvad angår dataindberetning, skal den foreslåede foranstaltning sikre, at kommercielt følsomme data om fluorholdige gasser beskyttes, at dataene indgives til Kommissionen på en klar og gennemsigtig måde.

Den foreslåede foranstaltning er at sikre, at der ikke opstår uregelmæssigheder i anvendelsen og indberetningen af kvoter, der kan overdrages, vedrørende luftkonditioneringsanlæg til personbiler og varevogne. Grunden hertil er ikke finansiel, men primært miljøpolitisk. Fortegnelsen over kvoter, der er retten til at markedsføre luftkonditioneringsanlæg med fluorholdige gasser med højt potentiale for global opvarmning, udgør grundlaget for overensstemmelse og skal derfor kontrolleres.

5.3. Gennemførelsesmetoder

Med hensyn til dataindberetning er det hensigten, at dette vil ske direkte til bogføringspersonalet, men metoden og formularen vil blive fastlagt i samarbejde med forvaltningsudvalget.

Med hensyn til luftkonditioneringsanlæg i køretøjer skal Kommissionen modtage ansøgningen om overdragelige kvoter, og - baseret på indberetninger fra de virksomheder, der markedsfører luftkonditioneringsanlæg - efterprøve overensstemmelsen.

6. FINANSIELLE VIRKNINGER

6.1. Samlede finansielle virkninger på budgettets del B (hele programperioden)

6.1.1. Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler).

Fordeling	2004	2005	2006	2007	2008	2009 og årene herefter	I alt
Foranstaltning 1: Udpegelse af uafhængig kontrollør til at gennemgå den årlige dataindberetning		0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,100
Foranstaltning 2: Opstilling af en kvotestyringsordning for mobile luftkonditioneringsanlæ g	0,050						0,050
Foranstaltning 3: Administration af kvotestyringsordning		0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,250

Foranstaltning 4: Udarbejdelse af indberetningsformular	0,050						0,050
Foranstaltning 5: Kontrol af overensstemmelse baseret på indberetninger		0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,500
I ALT	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950

6.1.2. Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og IT-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I alt
(1) Teknisk og administrativ bistand							
a) Kontorer for teknisk bistand							
b) Anden teknisk og administrativ bistand: – intern: – ekstern: <i>heraf til opbygning og vedligeholdelse af administrative edb-systemer</i>							
1 i alt							
(2) Støtteudgifter							
a) Undersøgelser	0,250						0,250
b) Ekspertmøder							
c) Informations- og publikationsvirks omhed							
2 i alt	0,250						0,250
I ALT	0,250						0,250

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

7.1. Personalemæssige virkninger

Stillingstype		Eksisterende og/eller nyt personale til administration af foranstaltningen		I alt	Opgavebeskrivelse
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte A	A	1		1	
	B	1		1	
	C				
Andre personaleressourcer					
I alt		2		2	

7.2. Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Tjenestemænd	216 000	108 000 EUR pr. ansat
Midlertidigt ansatte		
Andre personaleressourcer (oplys budgetpost)		
I alt	216 000	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

7.3. Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nummer og tekst)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Samlet bevilling (afsnit A7)		
A0701 - Tjenesterejser	10 000	Skøn
A07030 Møder	-	-
A07031 - Udvalg, der skal høres ¹	30 000	Forvaltningsudvalg under forordning nr. 2037/2000, der holder 2 møder om året (godtgørelse af rejseudgifter for en deltager pr. medlemsstat): anslået udgift.
A07032 - Udvalg, det ikke er obligatorisk at høre		
A07040 - Konferencer		
A0705 - Undersøgelser og konsultationer		
Andre udgifter (specificeres)		
Informationssystemer (A-5001/A-4300)		
Andre udgifter - del A (specificeres)		
I alt	40 000	

¹ Forvaltningsudvalget for denne forordning er det samme som for forordning nr. 2037/2000. På denne måde vil spørgsmål vedrørende begge forordninger blive drøftet på samme møde, og der vil kun blive godtgjort rejseudgifter en gang. For tydelighedens skyld er disse udgifter blevet vist som p.m.

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	EUR 256 000
II.	Aktionens varighed	
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger (IxII)	

Der regnes ikke med andre særlige personaleressourcer for Kommissionen. Der ventes at være personale til rådighed blandt det eksisterende personale.

8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

8.1. Resultatopfølgningssystem

Ved udgangen af 2005 vil forordningens dækning af andre transportformer blive gennemgået.

8.2. Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

Inden der er gået fem år efter denne forordnings ikrafttrædelse, vil Kommissionen rapportere om resultaterne heraf. Rapporten vedlægges eventuelt forslag til ændring af de relevante bestemmelser i denne forordning.

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Kommissionens sædvanlige regler finder anvendelse.