Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG [1]

(93/C 201/05)

De Raad heeft op 5 februari 1993 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 100 A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 5 mei 1993 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Pearson.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 306e zitting (vergadering van 26 mei 1993) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het Comité verwelkomt de voorgestelde wijzigingsrichtlijn; het verwacht dat deze zal leiden tot een verdere vermindering van de door emissies van motorvoertuigen veroorzaakte milieuverontreiniging.

1.2. De basisrichtlijn m.b.t. emissieniveaus van motorvoertuigen met ten hoogste zes zitplaatsen en een toelaatbare maximummassa van ten hoogste 2 500 kg, is Richtlijn 70/220/EEG van 20 maart 1970 [2]. De grenswaarden voor CO-, HC-, NO_x- en deeltjesemissies zijn inmiddels stapsgewijs verlaagd, laatstelijk bij Richtlijn 91/441/EEG van 26 juni 1991 [3].

1.3. Volgens die Richtlijn moest de Commissie vóór 31 december 1992 een voorstel indienen om de grenswaarden verder te verlagen, uitgaande van de beste technologie die na 1996 beschikbaar zou zijn. Aan deze eis wordt met het onderhavige voorstel voldaan; het bevat een schema voor de verdere verlaging van de emissiegrenswaarden, dat vóór het jaar 2000 moet worden uitgevoerd.

2. Algemene opmerkingen

2.1. De invoering van de bij Richtlijn 91/441/EEG vastgestelde grenswaarden heeft veranderingen in motortechniek en het gebruik van driewegkatalysatoren noodzakelijk gemaakt. Verwacht wordt, dat deze nieuwe technieken verder zullen worden geperfectioneerd, waardoor vóór 1996 de CO-grenswaarde met 20 % en de grenswaarde voor HC en NO_x met 50 % zouden kunnen worden verlaagd. Voor personenvoertuigen golden tot dusver dezelfde emissiegrenswaarden, zowel voor personenauto's met een benzinemotor als voor auto's met een dieselmotor. Bij het opstellen van deze nieuwe voorstellen is ingezien dat het niet langer mogelijk is dezelfde grenswaarden toe te passen voor benzine- en voor dieselmotoren, en dat verschillende grenswaarden moeten worden vastgesteld. Voor dieselmotoren moeten er overigens ook weer verschillende grenswaarden worden vastgesteld al naar gelang het motoren met directe of met indirecte brandstofinjectie betreft.

2.2. Overeenstemming van de produktie: om in de produktiefase beter toe te kunnen zien op de inachtneming van de emissiegrenswaarden, wordt nu een statistische bemonsteringsmethode voorgesteld. In eerdere Richtlijnen m.b.t. emissies van motorvoertuigen was voorzien in een tolerantie tussen enerzijds modellen waarvoor een typegoedkeuring was verkregen, en anderzijds later in serie geproduceerde voertuigen. Deze toegestane afwijking was reeds van 25 % op 16 % gebracht, en in dit richtlijnvoorstel komt zij helemaal te vervallen. Het Comité gelooft wel dat het nieuwe systeem doeltreffend kan zijn, op voorwaarde dat strenge controle wordt uitgeoefend om ervoor te zorgen dat het beter functioneert dan het thans toegepaste systeem.

2.3. Aangezien één jaar een minimum is om nieuwe typegoedkeuringen en nieuwe grenswaarden voor alle voertuigtypes wettelijk bindend te maken, vindt het Comité 1 januari 1996 en 1 januari 1997 redelijke data voor de tenuitvoerlegging van de wijzigingsrichtlijn.

2.4. Doelstelling op middellange termijn: er dient nu dringend te worden onderzocht hoe de emissies in het jaar 2000 en daarna nog meer kunnen worden teruggedrongen. Verdere voordelen voor het milieu kunnen alleen nog maar worden verkregen door een brede aanpak, nl. een combinatie van maatregelen op het gebied van motor- en voertuigtechniek, brandstofkwaliteit, technische keuring en onderhoud van in gebruik zijnde voertuigen en verdampingsemissies.

2.4.1. In alle lid-staten moeten voor alle voertuigen benzine en dieselolie van de juiste kwaliteit beschikbaar zijn; willen de data voor tenuitvoerlegging kunnen worden gehaald, dan is coördinatie met de olie-industrie van vitaal belang. Bevordering van het gebruik van milieuvriendelijke brandstoffen dient te worden aangemoedigd.

2.4.2. Het Comité adviseert het opzetten van een Gemeenschapsprogramma voor Onderzoek en Ontwik-

(1) PB nr. C 56 van 26. 2. 1993, blz. 34.
(2) PB nr. C 112 van 20. 12. 1973, blz. 1.
(3) PB nr. L 242 van 30. 8. 1991, blz. 1.

keling (O & O) met betrekking tot kwaliteit en rendement van alternatieve brandstoffen voor motorvoertuigen.

2.4.3. De lid-staten dienen meer prioriteit te geven aan verkeersbeheer en verkeersregeling, vooral in stadsgebieden, om verontreiniging door uitlaatgassen van voertuigen te bestrijden.

3. De Commissie merkt op dat de kosten die uit de voorgestelde normen voortvloeien, „niet onaanzienlijk" zullen zijn. Dit klopt, maar de bewering dat de kosten dank zij de groei van de interne markt zullen kunnen worden beperkt, is twijfelachtig. Indien het leefmilieu er verder door kan worden verbeterd, vindt het Comité deze kosten niettemin verantwoord.

4. De lid-staten worden aangespoord om de door de Commissie voorgestelde parameters in overweging te nemen bij het treffen van stimulerende belastingmaatregelen — overeenkomstig de in artikel 3 van de ontwerp-richtlijn genoemde voorwaarden — ten behoeve van motorvoertuigen welke reeds eerder aan de toekomstige emissiegrenswaarden voldoen. De lid-staten zouden ook stimuleringsmaatregelen moeten overwegen om de modernisering van het voertuigenbestand te bevorderen.

5. Bijzondere opmerkingen

5.1. Het Comité vestigt nogmaals de aandacht op de lakse controle in vele lid-staten op het minimumonderhoud van motorvoertuigen, met name wat de invloed van de staat van onderhoud op het emissienivau betreft. Het Comité heeft reeds zijn tevredenheid uitgesproken over Richtlijn 92/55/EEG betreffende technische keuring en dringt erop aan dat de daarin opgenomen bepalingen zonder verder uitstel in alle lid-staten worden toegepast.

5.2. Het Comité is van mening dat er dringend werk moet worden gemaakt van de ontwikkeling van nieuwe, minder vervuilende krachtbronnen. Het gebruik van driewegkatalysatoren kan namelijk niet meer dan een overgangsmaatregel zijn, want wegens hun tot dusver korte levensduur en hoge vervangingskosten vereisen deze katalysatoren eigenlijk een veel strengere controle. Ook zijn de meeste moderne injectiesystemen technisch uiterst verfijnd en moet de afstelling ervan geregeld worden gecontroleerd met behulp van ingebouwde testsystemen.

5.3. Het Comité vindt dat fabrikanten bij ieder nieuw voertuig de emissiewaarden zouden moeten aangeven. De potentiële koper kan dan zelf oordelen welke auto het „milieuvriendelijkst" is.

6. Conclusie

6.1. Op voorwaarde dat de ontwerp-richtlijn zonder vertraging t.o.v. de in de artikelen vastgestelde data wordt goedgekeurd, stemt het Comité met de voorgestelde grenswaarden in:

— benzinemotoren: CO 2,2 g/km, HC en NO_x 0,5 g/km,

— dieselmotoren met indirecte injectie: CO 1,0 g/km, HC en NO_x 0,70 g/km, deeltjes 0,08 g/km,

— dieselmotoren met directe injectie: CO 1,0 g/km, HC en NO_x 0,90 g/km, deeltjes 0,10 g/km.

Gehoopt wordt echter, dat lopende O & O-projecten een verdere verlaging van de grenswaarden voor deeltjesemissies mogelijk zullen maken.

Gedaan te Brussel, 26 mei 1993.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Susanne TIEMANN