Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets direktiv om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af direktiv 70/220/EØF [1]

(93/C 201/05)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 5. februar 1993 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det økonomiske og sociale udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede Gordon Pearson til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 5. maj 1993.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 306. plenarforsamling af 26. og 27. maj 1993, mødet den 26. maj 1993, enstemmigt følgende udtalelse:

1. Indledning

1.1. ØSU noterer med tilfredshed, at bestemmelserne i dette ændringsdirektiv vil føre til en yderligere mindskelse af den miljøforurening, som skyldes emissioner fra motorkøretøjer.

1.2. Basisdirektivet om grænseværdier for emissioner fra motorkøretøjer med højst 6 siddepladser og en tilladt totalmasse på højst 2 500 kg er direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 [2]. Siden da er der blevet vedtaget en række ændringsdirektiver, som gradvis har nedsat de tilladte grænseværdier for emissioner af CO, HC, NO_x og partikler, senest direktiv 91/441/EØF (26. juni 1991) [3].

1.3. I nævnte direktiv 91/441/EØF pålægges det Kommissionen inden den 31. december 1992 at foreslå en yderligere nedsættelse af grænseværdierne på grundlag af den bedste teknologi, som står til rådighed efter 1996. Det foreliggende forslag opfylder dette krav, idet der heri fastlægges rammer for den yderligere emissionsbegrænsning, som skal være i kraft inden år 2000.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Gennemførelsen af grænseværdierne i direktiv 91/441/EØF har krævet forandringer i motorteknologien og anvendelse af trevejskatalysatorer. Med den forventede nedsættelse af grænseværdien på 20 % for CO og på 50 % for HC og NO_x inden 1996 kan forudses en videreudvikling af disse nye teknologier. For personbilers vedkommende har de samme grænseværdier indtil nu været gældende for benzinmotorer og for dieselmotorer. Med de nye forslag er det erkendt, at dette ikke længere er muligt, og at der nu må sondres mellem de to brændstoftyper; desuden er det nødvendigt at fastsætte to forskellige sæt grænseværdier for dieselmotorer, nemlig en for køretøjer med direkte indsprøjtning og en anden for køretøjer med indirekte indsprøjtning.

2.2. Produktionens overensstemmelse: for at sikre en mere effektiv håndhævelse af emissionsgrænseværdierne på produktionsniveau indføres der med de nye forslag en statistisk stikprøveprocedure. I de tidligere direktiver om emissioner fra motorkøretøjer blev der opereret med en tolerancemargen mellem typegodkendte modeller og senere seriefremstillede køretøjer: denne tilladte afvigelse er i tidens løb blevet nedsat fra 25 % til 16 % og afskaffes nu helt. ØSU mener, at dette nye system kan blive effektivt, men understreger, at der må føres nøje tilsyn med anvendelsen for at sikre, at det er bedre end den nuværende metode.

2.3. Da der må regnes med en periode på mindst et år fra de nye grænseværdier bliver obligatoriske for nye typegodkendelser til de bliver obligatoriske for alle køretøjstyper, accepteres det, at de faktiske ikrafttrædelsesdatoer for ændringsdirektivet med rimelighed kan fastsættes til henholdsvis den 1. januar 1996 og den 1. januar 1997.

2.4. »Målet på mellemlang sigt«. Der forskes nu på kraft i, hvordan der kan foretages yderligere emissionsbegrænsninger i år 2000. Større miljøfordele kan kun opnås, hvis man sætter ind på mange felter med en kombination af tiltag vedrørende motor/køretøjsteknologi, brændstofkvalitet, inspektion og vedligeholdelse af den eksisterende vognpark samt fordampningsemission fra køretøjerne.

2.4.1. Benzin og dieselbrændstof med de korrekte specifikationer må stå til rådighed for alle køretøjer i hele EF, og et samarbejde med olieindustrien er påkrævet, hvis fristerne for gennemførelsen skal kunne holdes. Der bør sættes ind på at fremme anvendelsen af miljøvenlige brændstoffer.

2.4.2. ØSU anbefaler, at der iværksættes et EF-forsknings- og udviklingsprogram vedrørende kvalite-

[1] EFT nr. C 56 af 26. 2. 1993, s. 34.
[2] EFT nr. C 112 af 20. 12. 1973, s. 1.
[3] EFT nr. L 242 af 30. 8. 1991, s. 1.

ten og ydeevnen af alternative brændstoffer til motorkøretøjer.

2.4.3. Medlemsstaterne bør lægge større vægt på transportstyring og trafikregulering, især i byområder, for at mindske forureningen fra bilers udstødningsgasser.

3. Kommissionen fastslår, at omkostningerne ved overholdelse af de foreslåede nye normer »... bliver ikke ubetydelige«; dette er korrekt, hvorimod der er grund til at sætte spørgsmålstegn ved Kommissionens påstand om, at omkostningerne vil blive begrænset som følge af det indre markeds vækst. Dog finder ØSU, at udsigten til en yderligere miljøforbedring gør disse omkostninger acceptable.

4. Medlemsstaterne opfordres til at se nærmere på de af Kommissionen opstillede parametre for skatte- og afgiftsbegunstigelser for motorkøretøjer, som opfylder de fremtidige emissionsnormer, jf. direktivets artikel 3. Medlemsstaterne bør også overveje incitamenter til en modernisering af vognparken.

5. Særlige bemærkninger

5.1. ØSU skal endnu engang påpege, at mange medlemsstater er alt for skødesløse, når det gælder kontrollen med overholdelsen af de gældende minimumskrav til vedligeholdelse af motorkøretøjer, specielt med hensyn til emissionsniveauer. ØSU har allerede udtrykt tilfredshed med direktiv 92/55/EØF om teknisk kontrol og insisterer på, at bestemmelserne i dette direktiv uden yderligere ophold gennemføres i samtlige medlemsstater.

5.2. Efter ØSU's mening haster det med at få udviklet nye motortyper med mindre emission: den nuværende afhængighed af trevejskatalysatoren er kun holdbar som midlertidig løsning, fordi dette system har en så kort levetid og er så dyrt at udskifte, at det er nødvendigt med en meget strammere kontrol. Samtidig er de fleste moderne indsprøjtningssystemer så komplicerede, at det er nødvendigt at føre løbende kontrol via diagnostiske systemer i selve køretøjet for at sikre, at motorjusteringen er korrekt i det fornødne omfang.

5.3. ØSU mener, at fabrikanterne som en selvfølge bør fremlægge detaljerede oplysninger om emissionsniveauerne for ethvert nyt køretøj. Køberen kan dermed foretage en samlet vurdering af, hvilket køretøj der kan betragtes som mest miljøvenligt.

6. Konklusion

6.1. Under forudsætning af, at direktivforslaget vedtages uden udskydelse af de tidsfrister, som er fastsat i artiklerne, kan ØSU tilslutte sig de foreslåede grænseværdier:

— benzinmotorer: CO 2,2 g/km, HC og NO_x 0,5 g/km,

— dieselmotorer med indirekte indsprøjtning: CO 1,0 g/km, HC og NO_x 0,70 g/km, partikler 0,08 g/km,

— dieselmotorer med direkte indsprøjtning: CO 1,0 g/km, HC og NO_x 0,90 g/km, partikler 0,10 g/km.

Der udtrykkes imidlertid håb om, at den igangværende forskning og udvikling vil muliggøre en yderligere forbedring for partiklernes vedkommende.

Bryssel, den 26. maj 1993.

Susanne TIEMANN

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg