



Lood in benzine: Europees versus nationaal belang

DRS. R.M. VAN SLOTEN

Op 12 juni jl. kwam de Europese Commissie met voorstellen tot wijzigingen van de EG-richtlijnen met betrekking tot het loodgehalte in benzine. In de toelichting van de ontwerp-richtlijn stelde de Commissie dat de achteruitgang van het milieu, vooral van de luchtkwaliteit, en de gevolgen daarvan voor de volksgezondheid, door de wetenschap erkende problemen zijn en een bron van toenemende zorg vormen voor de bevolking en regeringen van de lidstaten van de Europese Gemeenschap. De Europese Raad van Stuttgart had in juni 1983 de verplichting van de Gemeenschap tot het voeren van een krachtig en actief milieubeleid, vooral na grote druk van de Bondsrepubliek, nog eens duidelijk bevestigd; men erkende dat dringend maatregelen geboden waren tegen het gevaar dat de Europese bosgebieden bedreigt en dat het beleid gericht op het bevorderen van het gebruik van loodvrije benzine moest worden voortgezet.

Kort samengevat komen de voorstellen van de Commissie op het volgende neer:

- vanaf 1 juli 1989 is men verplicht zowel gelode als ongelode benzine in de handel te brengen; de lidstaten hebben de vrijheid om vervroegd, vanaf 1 januari 1986, loodvrije benzine in de handel te brengen, en zij mogen het in de handel brengen ervan niet aan banden leggen;
- verlaging van het toegestane maximum loodgehalte in gelode benzine tot 0,15 gram per liter met ingang van 1 juli 1989;
- de Commissie verzoekt de lidstaten om stimulerende maatregelen te nemen ter bevordering van een zo uitgebreid mogelijk gebruik van loodvrije benzine;
- naar aanleiding van specifieke problemen in verband met de structuur van de raffinage-industrie en het patroon van de vraag naar gelode benzine, kan de Commissie op grond van een met redenen omkleed verzoek van een lidstaat voor een beperkte tijdsduur in afwijking van de nieuwe norm van 0,15 gram per liter, een maximum loodgehalte van 0,40 gram per liter toestaan.

Gezien het feit dat de algemene consensus over deze ontwerp-richtlijn bijzonder groot was, luidde de verwachting in Brussel dat de Milieuraad van 6 december jl. vrij snel tot overeenstemming zou kunnen komen. Ook de betrokken industrieën, te weten de olie- en autoindustrieën, hadden geen onoverkomelijke bezwaren tegen het

voorstel. Weliswaar heeft er tussen de Europese Commissie en de Europese auto-industrie enig touwtrekken plaatsgehad over de vraag wat nu precies het octaangetal van de loodvrije benzine moest worden, maar de Commissie slaagde er in oktober in de wensen van de industrie te verenigen door de invoering van één soort ongelode benzine te bepleiten met een octaangetal van 95.0 RON/85 NON.

Niettemin kwam het tijdens de Milieuraad niet tot aanvaarding van de door de Commissie gedane voorstellen. Dat kwam omdat geen overeenstemming mogelijk bleek over een andere ontwerp-richtlijn, de zogeheten emissierichtlijn. Deze beide onderwerpen werden in de onderhandelingen direct aan elkaar gekoppeld.

De uitworp van de in uitlaatgassen van motorvoertuigen voorkomende verontreinigende stoffen, met name van stikstofoxiden, draagt aanzienlijk bij tot het probleem van de zure regen. Om die reden stelde de Commissie in juni jl. ook voor om opnieuw de grenswaarden te verlagen, zoals die voor de uitworp van verontreinigingen zijn vastgesteld in richtlijn 70/220/EEG (laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 83/351/EEG van de Raad van 16 juni 1983).

Dit voorstel van de Commissie beoogt vermindering van deze schadelijke uitworp in twee fasen. In de eerste fase moeten de grenswaarden voor de uitworp van de door de communautaire wetgeving bestreken verontreinigingen worden verlaagd, een verlaging die naar gelang van de categorie voertuigen zal liggen tussen 20 en 50% voor koolmonoxyde, tussen 20 en 40% voor de gecombineerde uitworp van koolwaterstoffen en stikstofoxiden, en van 30 en 45% voor stikstofoxyden alleen. De nieuwe grenswaarden zullen gelden voor alle categorieën voertuigen, waarmee de vroegere methode van naar gelang van het gewicht van de voertuigen variërende grenswaarden wordt opgeheven. Op 1 oktober 1989 zal de nieuwe regeling voor nieuwe typen voertuigen en op 1 oktober 1991 voor alle voertuigen van kracht worden. In de tweede fase moeten de grenswaarden verder worden verlaagd tot een niveau waarop aan de Europese voorwaarden aangepaste waarden kunnen worden verkregen, die bovendien overeenkomen met de in de Verenigde Staten en Japan geldende waarden. Deze grenswaarden zullen op 1 oktober 1995 zowel voor de nieuwe typen voertuigen als voor alle in het verkeer

gebrachte nieuwe voertuigen van kracht worden.

Dat duurt de Duitsers echter veel te lang, en in de Bondsrepubliek wil de regering zo spoedig mogelijk de Amerikaanse normen bereiken. Gegeven de huidige stand der techniek zijn die normen alleen te verwezenlijken met een zogenaamde katalysator, die de Bondsregering in 1989 verplicht wil stellen 1). Voor met name de regering van Engeland, Frankrijk en Italië is de Duitse haast niet aanvaardbaar. Zij wachten liever op de ontwikkeling van nieuwe technieken die hetzelfde resultaat op goedkopere wijze kunnen verwezenlijken. Zij vrezen rampzalige gevolgen voor hun nationale auto-industrieën, die in het algemeen kleinere, goedkopere auto's produceren, als een dure catalysator moet worden ingebouwd. Frankrijk wijst daarbij natuurlijk ook fijntjes op het feit dat de uitworp van schadelijke stoffen bij snelheden boven de 100 km per uur exponentieel toeneemt, en dat de Duitsers daarom beter net als andere Europese landen een maximumsnelheid op haar autowegen kan invoeren.

Tevens vrezen de genoemde regeringen nadelige gevolgen voor hun handelsbalans met de Sovjetunie en Zuid-Afrika, omdat de edelmetalen verwerkt in de katalysatoren voornamelijk uit die twee landen afkomstig zijn. Gezien het feit dat katalysatoren alleen werken op loodvrije benzine is het niet zo verwonderlijk dat de beide richtlijnen, hoewel ze in principe twee volledig verschillende zaken betreffen, bij de onderhandelingen door elkaar zijn gaan spelen.

De Brusselse verdraging betekent niet dat de introductie van loodvrije benzine in gevaar is gebracht. Zodra een oliemaatschappij een markt voor ongelode benzine heeft, of er een publiciteitsstunt van wil maken (zoals Kuwait Petroleum in Nederland) zal zij de verspreiding ervan ter hand nemen, omdat de bestaande richtlijn 78/611/EEG de verspreiding van ongelode benzine niet verbiedt; deze richtlijn behelst namelijk dat de lidstaten niet *mogen* voorschrijven dat benzine meer lood *moet* bevatten dan 0,40 gram per liter of minder dan 0,15 gram per liter. Maar de gang van zaken illustreert dat nationale belangen weten te verhinderen dat communautaire actie wordt verwezenlijkt. Communautaire actie op milieugebied is nauw verbonden met de industriepolitiek van de afzonderlijke lidstaten en de Duitse auto-industrie met een vrij grote export naar de VS van met name duurdere wagens, heeft natuurlijk andere belangen dan de Engelse, Franse en Italiaanse industrie.

In een tijd waarin regeringen grote waarde hechten aan het behoud van werkgelegenheid in bedreigde industrieën, dreigen zij te gaan functioneren als belangenbehartigers van nationale pressiegroepen op Europees niveau.

R.M. van Sloten

1) De Duitse zorg komt niet alleen voort uit louter natuurminnende overwegingen, maar heeft ook een belangrijke binnenlands-politieke reden, te weten de angst dat de Groenen electoraal gewin zouden kunnen slaan uit deze kwestie.