

(2001/C 187 E/148)

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-4120/00**van Erik Meijer (GUE/NGL) aan de Commissie**

(11 januari 2001)

Betreft: Negatieve milieueffecten van airconditioningsapparatuur in auto's

1. Heeft de Commissie kennis genomen van het bericht in het Nederlandse dagblad „De Volkskrant” van 4 november 2000 dat meldt dat in Nederland de helft en in Duitsland zelfs 80 % van alle nieuw in gebruik genomen auto's apparatuur voor airconditioning aan boord heeft, en dat deze apparatuur niet alleen wordt gebruikt voor koeling op hete dagen maar in toenemende mate ook voor het ontdooien en ontwasemen van ruiten en spiegels in de winter? Kan de Commissie deze cijfers en ontwikkelingen bevestigen of stelt zij daar andere gegevens tegenover?
2. Kan de Commissie bevestigen dat door de steeds grotere verbreiding van airco's meer brandstof wordt verbruikt, terwijl bovendien het sinds ongeveer tien jaar in airco's gebruikte koelmiddel hfk-134a een fluorhoudend koolwaterstof is dat als broeikasgas 1 300 keer zo krachtig uitwerkt als CO₂, waardoor deze stof sterk bijdraagt tot de verdere opwarming van onze dampkring, ondanks het feit dat het ontbreken van chlooratomen in deze stof ertoe leidt dat de gevolgen voor de ozonlaag gunstig afsteken tegen de beruchte, in het verleden als koelmiddel gebruikte cfk's?
3. Is het de Commissie bekend dat hfk's in koelkasten en voor het opblazen van isolatie- en PUR-schuim steeds meer worden vervangen door vooralsnog onverdachte koolwaterstoffen als butaan, pentaan en heptaan, maar dat zij in de airco's van auto's gehandhaafd blijven en bovendien door een jaarlijkse lekkage van 25 % voortdurend aangevuld moeten worden, zodat zij op termijn naast CO₂ het belangrijkste kunstmatig opgewekte broeikasgas worden?
4. Deelt de Commissie mijn bezorgdheid over de schadelijke resultaten van het groeiende gebruik van hfk's als koelmiddel, mede op grond van het broeikas effect en de moeilijk uitvoerbaar gebleken verplichtingen die de lidstaten zijn aangegaan als uitvloeisel van het Kyoto-protocol inzake klimaatverandering?
5. Is de Commissie het eens met de wens van onderzoekers en milieuactievoerders om de auto-industrie te verplichten tot vermindering van de lekkage van koelmiddelen en daarnaast alternatieven te vinden die geen broeikasgas produceren en het verbruik van brandstof beperken? Vindt zij dat – gezien de dreigende milieueffecten – niet alle hoop en vertrouwen dienen te worden gesteld op zelfregulering van de markt?

Antwoord van mevrouw Wallström namens de Commissie

(7 maart 2001)

Het is de Commissie bekend dat in toenemende mate airconditioningsapparatuur in personenauto's wordt gemonteerd. De Commissie beschikt echter niet over betrouwbare statistische gegevens over het percentage auto's dat dergelijke apparatuur aan boord heeft. Prognoses laten doorgaans een verdere toename van het gebruik van airco's in auto's zien.

Het gebruik van mobiele airconditioning gaat gepaard met een toename van het brandstofverbruik. Exacte cijfers ontbreken, aangezien de stijging van het verbruik afhangt van waar de auto wordt gebruikt. Het extra brandstofverbruik door airco's lijkt in zuidelijke lidstaten meer dan driemaal hoger te zijn dan in noordelijke. Het brandstofverbruik hangt ook af van andere, met de efficiency van de uitrusting samenhangende parameters. Bij de testprocedures voor auto's wordt geen aandacht besteed aan airconditioningsapparatuur. In een recente in opdracht van de Commissie uitgevoerde studie wordt de extra uitstoot van kooldioxide (CO₂)-equivalent door het gemiddelde Europese voertuig als gevolg van de toepassing van mobiele airconditioning echter op 17 gram per kilometer geraamd. Dit cijfer omvat de door het toegenomen gewicht veroorzaakte uitstoot, lekkage van HFK-134a uit versleten voertuigen als ook de CO₂-emissie die het gevolg is van de voor het gebruik van de airco vereiste extra brandstof. Bij deze raming is er rekening mee gehouden dat HFK-134a een broeikasgaspotentieel van 1300 heeft vergeleken met CO₂ (op basis van het aardopwarmend vermogen over 100 jaar). Volgens een andere studie is het te verwachten dat de uitstoot als gevolg van het gebruik van gefluoreerde gassen in mobiele airconditioningsapparatuur zal toenemen van potentieel 1,4 miljoen ton CO₂ in 1995 tot 14,9 miljoen ton in 2010. Deze mogelijk zeer hoge toename is een reden tot bezorgdheid.

Het is de Commissie bekend dat er voor veel toepassingen op het gebied van koeling en het opblazen van schuim alternatieven voor chloorfluorkoolwaterstoffen (CFK's en HCFK's) voorhanden zijn die de ozonlaag niet aantasten en niet bijdragen tot de aardopwarming. Wanneer deze alternatieven technisch haalbaar en kostenefficiënt zijn (zoals ammonia en koolwaterstoffen voor een groot aantal toepassingen in vaste koelinstallaties), wordt daar in toenemende mate gebruik van gemaakt. Wat mobiele airconditioningsapparatuur betreft, wordt nog steeds de voorkeur gegeven aan HFK's als koelmiddel, hoofdzakelijk om veiligheidsredenen. Bij de aan de gang zijnde werkzaamheden met betrekking tot het beperken van de uitstoot van HFK-gassen uit mobiele airconditioningsapparatuur in de lucht zijn diverse mogelijke maatregelen geïnventariseerd. Deze omvatten wijzigingen in het ontwerp van aircosystemen om te kunnen volstaan met een minimale hoeveelheid koelmiddel, lekkage te beperken en het inzamelen en recyclen van koelmiddelen te verbeteren. De beschikbaarheid van deskundig personeel en de vaststelling van adequate procedures in de lidstaten zijn bepalend voor het welslagen van deze initiatieven.

HFK's worden voornamelijk gebruikt als substituut voor ozonaantastende gassen, CFK's en HCFK's, waarvan het gebruik wordt beheerst door het Protocol van Montreal. Bij veel toepassingen kunnen andere gassen, zoals ammonia en zelfs CO₂, HFK's vervangen en de Commissie steunt dan ook dergelijke ontwikkelingen. De Commissie heeft in de afgelopen jaren de aandacht gevestigd op de nadelige invloed van het gebruik van HFK's op het broeikas effect bij de besprekingen in verband met het kaderprogramma inzake klimaatverandering van de Verenigde Naties en in andere internationale fora. De opstelling van een programma ter beperking van de uitstoot van HFK's en andere door het Protocol van Kyoto beheerste gefluoreerde gassen is onderdeel van het Europees programma inzake klimaatverandering (ECCP). De milieueffecten van een grotere vraag naar koeling en naar klimaatregeling in huizen, kantoren en voertuigen (o.a. als gevolg van de hogere HFK-uitstoot en het extra energieverbruik) is een probleem dat serieuze aandacht verdient wil de Commissie haar doelstelling bereiken om in 2008-2012 de uitstoot van broeikasgassen vergeleken met het niveau van 1990 met 8% terug te dringen.

De Commissie is zich dan ook bewust van de negatieve directe en indirecte consequenties van mobiele airconditioningsapparatuur voor de aardopwarming. Emissies die worden veroorzaakt door mobiele aircosystemen staan op de voorlopige lijst van prioritaire maatregelen in het kader van het Europese programma inzake klimaatverandering en zijn aangemerkt als een van de bronnen van verontreiniging die door de Energieraad van 10 oktober 2000 moeten worden besproken. Deskundigengroepen op het gebied van voertuigtechnologie en gefluoreerde gassen in het kader van de ECCP onderzoeken de problemen in verband met mobiele airconditioning. In het eindrapport van de ECCP zullen aanbevelingen voor maatregelen worden opgenomen.
