

(2001/C 113 E/008)

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-1318/00**van Bart Staes (Verts/ALE) aan de Commissie**

(27 april 2000)

Betreft: Evolutie luchtverontreiniging door wegverkeer tegen 2020

Febiac, de Belgische federatie van autoconstructeurs, beweert dat „men zonder schroom kan stellen dat in 2020 het probleem van luchtverontreiniging door het wegverkeer opgelost zal zijn.” Ze baseert zich daarvoor op een studie die in haar opdracht werd uitgevoerd door het Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU) uit Heidelberg.

Volgens de federatie daalt de uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer sinds '90 met 30 procent. Nieuwe motoren en het geleidelijk verdwijnen van oudere voertuigen uit het wagenpark leveren tussen 2000 en 2020 een verdere daling op met 70 tot 80 procent van schadelijke stoffen zoals koolstofmonoxide, koolwaterstoffen, benzeen, stikstofoxiden en roetdeeltjes.

1. Onderschrijft de Commissie de conclusie van Febiac dat „men zonder schroom kan stellen dat in 2020 het probleem van luchtverontreiniging door het wegverkeer opgelost zal zijn?”
 - a) Zo ja, op basis van welke wetenschappelijke studies komt de Commissie tot dezelfde conclusie?
 - b) Zo neen, hoe evolueert volgens de Commissie de luchtverontreiniging door het wegverkeer tegen 2020? Op basis van welke wetenschappelijke studies komt de Commissie tot haar standpunt over luchtverontreiniging door het wegverkeer tegen 2020?
2. Welke stappen dringen zich volgens de Commissie op om het probleem van de luchtverontreiniging door het wegverkeer tegen 2020 drastisch te verminderen? En welke actieprogramma's heeft de Commissie reeds ontwikkeld om de luchtverontreiniging door het wegverkeer aan te pakken?

(2001/C 113 E/009)

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-1567/00**van Bart Staes (Verts/ALE) aan de Commissie**

(19 mei 2000)

Betreft: Fiscaal gunstregime voor dieselbrandstof

Meer dan de helft van de wagens die vorig jaar in de Belgische federatie werden verkocht, rijden op diesel. Daarmee is de federatie – na Oostenrijk – het meest dieselgekke land. In de Scandinavische landen, het VK en de VS rijden nauwelijks dieselwagens.

Dieseluitstoot is niet alleen de voornaamste bron van stikstofoxide, dat mee aan de basis ligt van globale milieuproblemen zoals ozonvervuiling en zure regen. Schadelijker is de uitstoot van roet of fijnstof. In wetenschappelijk jargon spreekt men van PM10 (partikels kleiner dan 10 micrometer). Roetdeeltjes vervoeren gevaarlijke stoffen als zware metalen en kankerverwekkende polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's).

Het succes van diesel in de Belgische federatie is te wijten aan het prijsverschil. Dankzij kunstmatig laag gehouden accijnzen is diesel (± 10 frank) goedkoper dan benzine, al liggen de raffinagekosten voor diesel hoger dan voor benzine.

1. Erkent de Commissie dat dieselbrandstof de voornaamste bron van stikstofoxide is? Zo neen, op welke wetenschappelijke argumenten baseert de Commissie zich om dieselbrandstof niet te bestempelen als de voornaamste bron van stikstofoxide?
2. Erkent de Commissie dat diesel mee aan de basis ligt van de hoge roetuitstoot (in casu PM10)? Zo neen, op welke wetenschappelijke argumenten baseert de Commissie zich om diesel niet te bestempelen als een belangrijke oorzaak van hoge PM10-concentraties?

3. Acht de Commissie het fiscale gunstregime ten aanzien van dieselbrandstof in de Belgische federatie (zie hiervoor) in overeenstemming met de strenge emissienormen die ze zelf heeft vastgelegd voor de periode 2000-2005, gezien het zeer hoge aantal dieselwagens in de Belgische federatie? Zo ja, welke argumenten schuift de Commissie naar voren om te pleiten voor een fiscaal gunstregime ten aanzien van diesel, aangezien deze brandstof de voornaamste bron is van stikstofoxide en mee aan de basis ligt van de hoge PM10-concentraties? Zo nee, zal de Commissie stappen zetten om het fiscaal gunstregime ten aanzien van diesel te beëindigen?

**Gecombineerd Antwoord
van mevrouw Wallström namens de Commissie
op de schriftelijke vragen E-1318/00 en E-1567/00**

(5 juli 2000)

De Commissie is het er niet mee eens dat men zonder schroom kan stellen dat het probleem van luchtverontreiniging door het wegverkeer tegen 2020 opgelost zal zijn. Inherente onzekerheid over de toekomstige economische groei, de vraag naar vervoer en technologische ontwikkelingen alsmede de toenemende kennis betreffende de gevolgen van luchtverontreiniging voor de gezondheid en het milieu staan niet toe een dergelijke conclusie te trekken.

De huidige beoordeling van de Commissie van de verwachte luchtkwaliteit is gebaseerd op de resultaten van het Auto-Olie II-programma. Auto-Olie II is een technisch programma dat werd uitgewerkt om een evaluatie te maken van de toekomstige trends in emissies en luchtkwaliteit en een samenhangend kader te scheppen waarbinnen de verschillende beleidsopties ter vermindering van de emissies kunnen worden geëvalueerd aan de hand van de beginselen van kosteneffectiviteit, deugdelijke wetenschap en doorzichtigheid.

Volgens de binnen Auto-Olie II opgestelde vooruitzichten zullen de emissies van de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer tegen 2020 tot minder dan 20% van hun niveaus van 1995 teruglopen. Toch wordt verwacht dat de problemen met regionale ozonconcentraties, fijne deeltjes en hoge stikstofdioxideniveaus zullen aanhouden.

Er zijn reeds een aantal richtlijnen goedgekeurd ter vermindering van de emissies van het wegvervoer. De Commissie is van plan binnen een paar maanden een mededeling goed te keuren waarin de resultaten van Auto-Olie II worden samengevat en waarin wordt aangegeven welke nieuwe maatregelen moeten worden genomen om deze resterende uitdagingen aan te pakken.

Wat de specifieke kwestie van dieseluutstoot betreft, is de Commissie het ermee eens dat diesel een belangrijke bron van de uitstoot van stikstofoxide (NO_x) en PM10 is, maar niet dat deze brandstof als de belangrijkste bron van deze verontreinigende stoffen moet worden aangemerkt. Hoewel het wegvervoer momenteel voor een groot deel (ongeveer 40%) van de huidige NO_x-emissies verantwoordelijk is, blijkt uit Auto-Olie II-projecties dat dit aandeel tegen 2010 aanzienlijk gedaald zal zijn. Verwacht wordt dat andere bronnen zoals de energieproductie een toenemend aandeel van de NO_x-emissies zullen veroorzaken tenzij er strenge maatregelen worden getroffen. In het geval van PM10 neemt het wegvervoer reeds een relatief klein aandeel van de totale emissies voor zijn rekening terwijl de verbrandingsprocessen voor energie, de industriële en niet-industriële sectoren en procesgerelateerde emissies een veel groter aandeel op zich nemen. De uitlaatgassen van dieselmotoren kunnen evenwel een onevenredig effect op de luchtkwaliteit in de steden hebben ten gevolge van de situering van de emissies.

Het in België toegepaste belastingtarief voor dieselbrandstof is verenigbaar met de bepalingen van Richtlijn 92/81/EEG⁽¹⁾ en Richtlijn 92/82/EEG⁽¹⁾ van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur en de onderlinge aanpassing van de tarieven van de accijnzen op minerale oliën. De relevante voertuigemissie- en brandstofkwaliteitsnormen zijn vastgesteld in de Richtlijnen 98/69/EG⁽²⁾, 98/70/EG⁽³⁾ en 1999/96/EG⁽⁴⁾. Terwijl Richtlijn 98/70/EG geen enkel artikel bevat dat specifiek betrekking heeft op fiscale stimuleringsmaatregelen, bevatten de Richtlijnen 98/69/EG en 1999/96/EG artikelen die de lidstaten toestaan fiscale stimuleringsmaatregelen te nemen teneinde de vroegere invoering van voertuigen die aan de toekomstige verplichte emissienormen voldoen, aan te moedigen en, wat Richtlijn 1999/96/EG betreft, een reeks op de beste beschikbare technologie gebaseerde emissienormen die een categorie voertuigen definiëren die bekend zijn als verbeterde milieuvriendelijke voertuigen (EEV's). Bovendien bevatten de drie richtlijnen een aantal overwegingen die verwijzen naar het gebruik van gedifferentieerde accijnzen om maatregelen te stimuleren die een positief effect hebben op het milieu. (Gebruik van geavanceerde brandstoffen, vervanging van oude voertuigen, enz.) Tenslotte heeft de Commissie in maart 1997 een voorstel ingediend voor een richtlijn tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten⁽⁵⁾, met inbegrip van diesel, maar de voorgestelde richtlijn is nog niet goedgekeurd door de Raad.

Het in de lidstaten toegepaste belastingtarief voor diesel is traditioneel altijd lager geweest dan dat voor benzine omdat diesel de belangrijkste door bedrijfsvoertuigen gebruikte brandstof is. De laatste jaren hebben een aantal lidstaten deze belastingen evenwel gewijzigd om rekening te houden met andere beleidsdoelstellingen zoals de vermindering van emissies door het wegvervoer.

(¹) PB L 316 van 31.10.1992.

(²) Richtlijn 98/69/EG van het Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad, PB L 350 van 28.12.1998.

(³) Richtlijn 98/70/EG van het Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad, PB L 350 van 28.12.1998.

(⁴) Richtlijn 1999/96/EG van het Parlement en de Raad van 13 december 1999 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking en tot wijziging van Richtlijn 88/77/EEG van de Raad, PB L 44 van 16.2.2000.

(⁵) PB C 139 van 6.5.1997.