

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (73)2050

Vol. 1973/0368

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(73) 2050 def.

Brussel, 5 december 1973

Voorstel voor

EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de aanpassing van de
wetgevingen van de lid-staten be-
treffende de sarenstelling van benzine
probleem van het loodgehalte

(door de Commissie bij de Raad ingediend)

1. Inleiding

De verschillen tussen de wettelijke, reglementaire en administratiefrechtelijke bepalingen die in de lid-staten van de EEG van kracht zijn betreffende de beperking van het loodgehalte van benzine voor motorvoertuigen, dreigen het vrije goederenverkeer zowel van brandstoffen als van motorvoertuigen binnen de Gemeenschap te belemmeren. De volgende tabel bevat een overzicht van de regelingen die in sommige landen reeds van kracht of in voorbereiding zijn.

Land	Loodgehalte g/l		van kracht	Opmerkingen
	huidige	toekomstige		
België	0,84	-	van toepass.	Aanbevolen limiet
Frankrijk	0,64	-	van toepass.	Voorgeschreven limiet
		0,55	1.1.1974	Voorgestelde regeling
		0,45	1.1.1976	" "
Italië	0,64	-	van toepass.	Voorgeschreven limiet
	0,4	-	" "	Voorgeschreven limiet Gehalte dat een belastingvermindering toelaat
Nederland	0,84	-	van toepass.	Aanbevolen limiet
Duitse Bondsrepubliek	0,40	-	van toepass.	Voorgeschreven limiet
		0,15	1.1.1976	" "
Verenigd Koninkrijk	0,84	-	van toepass.	Aanbevolen limiet
		0,64	1.1.1973	Voorgestelde aanbevelingen
		0,55	1.1.1974	" "
		0,45	1.1.1975	" "
Zwitserland	0,57 super	-	van toepassing	Voorgeschreven limiet
	0,54 norm.	-	-	" "
V.S.A.	1,12	-	van toepass.	Aanbevolen limiet
		0,53	1.1.1975	Voorgestelde limiet in de voorschriften
		0,45	1.1.1976	" "
		0,40	1.1.1977	" "
		0,33	1.1.1978	" "

De toepassing van deze verschillende regelingen betekent voor de gebruiker niet alleen tal van moeilijkheden om zich in de lid-staten te verplaatsen maar tevens hogere uitgaven in verband met de noodzaak voor de olie- en automobiellindustrie om ten aanzien van de produktie speciale maatregelen te treffen voor de export van producten die in overeenstemming zijn met de van land tot land verschillende regelingen ; deze moeilijkheid geldt in het bijzonder voor de automobiellconstructeurs waarvan de rentabiliteit van de onderneming afhangt van een serie produktie op grote schaal. Het zou bovendien te

- (1) Waarde die niet overschreden mag worden door het arithmetisch gemiddelde over drie maanden van het loodgehalte aan de uitgang van de raffinaderij

betreuren zijn indien deze nieuwe markt van 260 miljoen verbruikers die is ontstaan door de toetreding van Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken opnieuw door bepalingen van technische aard wordt afgesloten.

2. Acties die tot dusverre door de Commissie zijn ondernomen

Zodra de Commissie begin 1971 op de hoogte werd gesteld van de initiatieven van sommige lid-staten om het loodgehalte in de benzine te verminderen, heeft zij een werkgroep opgericht die tot taak heeft de vraagstukken in verband met de luchtverontreiniging door motorvoertuigen te bestuderen. Deze groep is in maart 1971 opgericht en spoedig daarna bleek dat het noodzakelijk was de technische aspecten en de gezondheidsaspecten van dit vraagstuk afzonderlijk te bestuderen.

De vergaderingen van de groep "technische aspecten" waren hoofdzakelijk gewijd aan de bestudering van de consequenties, die het gebruik van brandstoffen met eigenschappen die verschillen van de huidige brandstoffen in verband met het verminderde loodgehalte heeft voor de automobieliindustrie. Tijdens deze werkzaamheden zijn de verschillende betrokken autofabrieken geraadpleegd met name over de stand van het onderzoek betreffende de voorzieningen die de looddeeltjes tegenhouden in de uitlaatsystemen die bekend staan onder de naam "loodval".

De vergaderingen van het Comité "Gezondheidsaspecten" waren hoofdzakelijk gewijd aan bestudering van de effecten van lood op het menselijk organisme en aan de harmonisatie van de methodes ter bepaling van lood in de atmosfeer en in het menselijk lichaam. Dit comité heeft met name een seminarium georganiseerd over de stofwisseling van het lood teneinde de nodige gegevens te verkrijgen ter beoordeling van het aandeel dat de verschillende loodbronnen hebben in de globale loodbelasting van het lichaam. Bovendien is op diens initiatief in oktober '72 een internationaal symposium gehouden, dat ten doel had een nauwkeurig overzicht op te stellen van alle onderzoekingen betreffende de effecten die het in het milieu aanwezige lood heeft op de mens. Bovendien heeft de Commissie 2 vergaderingen georganiseerd om met de vertegenwoordigers van de olie- en automobieliindustrie na te gaan welke technische en economische repercussies een vermindering van het loodgehalte in de benzine heeft voor de olie-industrie.

Deze groepen werden bij hun werkzaamheden ondersteund door studies die de Commissie op contractbasis heeft laten uitvoeren door de terzake bevoegde instellingen en deskundigen.

3. Effecten van lood op de werking van motoren

Bij de ontwikkeling van de motoren van Europese voertuigen is momenteel een stadium bereikt dat wordt gekenmerkt door een zeer hoog rendement en specifieke vermogens, die mogelijk zijn geworden door aanzienlijke compressieverhoudingen en hoge draaisnelheden. Bijgevolg zijn de eisen die hieraan worden gesteld met betrekking tot de kwaliteit van de brandstoffen steeds hoger geworden. In verband met de situatie van de olie-industrie kon deze kwaliteit slechts worden verbeterd door toevoeging van anti-klopmiddelen aan de brandstoffen bestemd voor motorvoertuigen.

Momenteel ligt de kwaliteit van dergelijke brandstoffen, die doorgaans wordt aangegeven door het "research-octaangetal" tussen 98 en 100 voor "super" en tussen 90 en 92 voor "gewone" benzine. Zonder additieven kan het research-octaangetal van ongekleurde benzine op 90-91 voor super en 85 voor gewone benzine worden geschat.

De meest gebruikte additieven om de antiklopkwaliteiten van de benzine te verhogen zijn tetraethyllood en tetramethyllood omdat deze tot dusverre vanuit economisch en technisch standpunt voordeliger worden geacht.

Het gebruik van motorbenzine met onvoldoende antiklopeigenschappen veroorzaakt in de meeste motoren spontane verbrandingseffecten. Door het verschijnsel van trillingen in de cilinderdruk ontstaat een abnormaal geluid, het z.g. "pingelen". Daardoor wordt de motor zowel uit thermisch als mechanisch standpunt overbelast en wanneer de motor onder deze omstandigheden gedurende lange tijd moet functioneren ontstaat een vroegtijdige slijtage.

De motoren van voertuigen die momenteel in het verkeer zijn kunnen slechts worden aangepast aan een benzine van mindere kwaliteit dan die welke bij het ontwerp daarvan is voorzien door wijziging van het ontstekings-tijdstip en wel binnen zeer nauwe limieten die worden bepaald door de oververhittingsproblematiek.

Wat de motoren van de voertuigen in de toekomst betreft, kan bij het ontwerp hiervan met eventuele lagere eigenschappen van de nieuwe brandstoffen rekening worden gehouden door bv. een minder hoge compressieverhouding dan die van de huidige motoren vast te stellen. In beide gevallen dient evenwel rekening te worden gehouden met een verhoging van het benzineverbruik (volgens sommige schattingen tot 10 %) en tegelijkertijd eventueel een geringere prestatie vanwege de verlaging van het motorrendement. Deze verhoging van het benzinegebruik zou uiteraard leiden tot een groter volume uitlaatgassen en daardoor, in absolute waarden gemeten, tot een verhoging van de emissies aan verontreinigingen. Dit zal nog des te erger zijn indien een constructeur de cilinderinhoud van zijn motoren verhoogt teneinde de eventuele verliezen aan prestatievermogen te compenseren.

Bovendien oefent het lood, dat in die cylinders wordt afgezet, de functie uit van een smeermiddel van de kleppen en hun onderdelen. In het belang van de huidige motoren, waarvoor bij de conceptie met dit beschermende effect rekening is gehouden, kan niet beneden een bepaald minimum aan lood in de benzine worden gegaan.

4. De emissies van lood in de uitlaatgassen

Tijdens de verbranding ontleden de organische loodverbindingen onder invloed van de warmte en de druk in de cylinder en vervullen de rol van negatieve katalisatoren. Na de verbranding vormt het lood minerale verbindingen met andere elementen die in de uitlaatgassen aanwezig zijn; deze verbindingen worden over het algemeen afgevoerd in de vorm van loodhalogeniden die bij minder hoge temperaturen complexe verbindingen vormen met ammoniumhalogeniden.

De omvang en de massa van de uitgestoten deeltjes hangen af van de voorwaarden waaronder de motor functioneert en de leeftijd van de motor alsmede van de staat van het uitlaatsysteem. In een nieuw uitlaatsysteem zetten deeltjes zich af tot een bepaalde graad van verzadiging is bereikt, vooral bij niet al te hoge temperaturen en snelheden van de gassen zoals bv. het geval is bij het rijden in de stad.

Wanneer men naderhand sneller gaat rijden kunnen deze afgezette deeltjes bij hogere temperaturen en snelheden van de gassen gedeeltelijk worden uitgestoten.

De deeltjes die vanuit de verbrandingskamer direct in de lucht vrijkomen hebben een doorsnede van minder dan 5 micron en voor het grootste deel zelfs minder dan 0,5 micron. Daarentegen liggen de doorsneden van de deeltjes die oorspronkelijk in het uitlaatsysteem worden afgezet en vervolgens onder mechanische of thermische invloeden worden uitgestoten beneden de 5 micron.

Over het algemeen meent men dat gedurende de gehele levensduur van een voertuig 70 à 80 % van het in de verbruikte benzine aanwezige lood gemiddeld wordt uitgestoten waarvan ongeveer de helft behoort tot de categorie van minder dan 5 micron. Deze waarden variëren evenwel in elk geval afzonderlijk binnen vrij ruime limieten.

5. Het lood in de atmosfeer

De emissies van lood door deze motorvoertuigen vormen een groot deel van de totale hoeveelheid van dit element in de atmosfeer met name in de grote steden. Een enquête die onlangs op initiatief van de Commis-

sie door een comité van deskundigen is uitgevoerd en in rapport EUR/4882 is gepubliceerd heeft de volgende resultaten opgeleverd betreffende de concentratie van lood in de atmosfeer in de Europese Gemeenschap.

Deze waarden zijn gebaseerd op continue metingen (24 uur per dag) tussen 1 april 1971 en 31 maart 1972.

Plaats	Waarde in microgram per m ³
Platte land	maandelijks gemiddelde < 0,5 Dagelijks maxima < 1
Kleinere steden - woonzones	maandelijks gemiddelde < 1 dagelijks maximum < 2
- plaatsen met druk Verkeer	niet bepaald
Grote steden - woonzones	maandelijks gemiddelde < 2 dagelijks maximum < 8
- plaatsen met druk ver- keer	maandelijks gemiddelde < 6,5 dagelijks maximum < 10

6. De gevolgen van luchtverontreiniging door lood voor het menselijk organisme

De looddeeltjes met een afmeting kleiner dan 5/ μ die in de atmosfeer aanwezig zijn dringen in de longen. Een deel dat wordt geraamd op 25 à 50 % van deze deeltjes zetten zich in de luchtpijptakken en de longblaasjes af ; men schat dat de maximum afgezette hoeveelheid deeltjes betreft die afmetingen hebben tussen 0,5 en 1/ μ . De aldus afgezette deeltjes worden bijna voor 100 % geabsorbeerd en zij worden zeer spoedig in het bloed aangetroffen.

Het geïnhalerde lood vormt evenwel slechts een deel - volgens deskundigen 10 tot 40 % - van de totale loodbelasting van het menselijk organisme. Er worden namelijk belangrijke loodhoeveelheden opgenomen met voedsel en dranken ; in Europa wordt 200 tot 500/ μ g lood per dag opgenomen.

Correlaties tussen het loodgehalte in de atmosfeer en loodvergiftiging of andere biologische indicators voor loodverzadiging, konden nog niet met zekerheid worden vastgesteld maar hierover zijn uitgebreide onderzoeken aan de gang.

De toxische effecten van lood op het menselijk organisme zijn sedert lang bekend en loodvergiftiging is een van de eerste erkende beroepsziekten. De klinische effecten van loodvergiftiging treden evenwel eerst aan de dag bij opneming en/of inhallatie van grotere doses lood. Wanneer men aan veel geringere doses wordt blootgesteld, kunnen bepaalde subklinische verschijnselen optreden zoals een gedeeltelijke vermindering van bepaalde enzymen die een rol spelen bij de synthese van hemoglobine.

Voor bepaalde beroepsgroepen die gedurende langere tijd in de atmosfeer van straten verblijven waar de concentratie maximaal is (politie-agenten, kantoniers, vuilnisophalers), konden deze subklinische verschijnselen worden waargenomen; hier mogen evenwel geen conclusies uit worden afgeleid ten aanzien van het effect van deze verschijnselen op de gezondheid van deze personen.

Wat de gehele bevolking betreft, waaronder zeer gevoelige groepen - zoals kinderen - kan tijdens hun leven een loodaccumulatie hoofdzakelijk in het beenderstelsel worden waargenomen, maar negatieve effecten op de gezondheid, accumulaties die men normaal tegenkomt, konden tot dusverre niet worden aangetoond. Het zou nochtans nodig zijn de ontwikkeling van de situatie te volgen, teneinde op gelijk welk ogenblik de nodige maatregelen te kunnen treffen.

7. De gevolgen van een verlaging van het loodgehalte in de benzine voor de olie-industrie

De verlaging van het loodgehalte in de benzine heeft zeer belangrijke consequenties op de eigenschappen van brandstoffen, wat volgens de graad van de eigenlijke verlaging aanzienlijke wijzigingen in hun produktie, zowel op technisch en structureel niveau als op financieel en economisch gebied zou meebrengen.

Momenteel bestaat er geen enkele kijk op een deugdelijke oplossing voor een nieuw additief ter vervanging van lood. Bovendien laten de eisen voor het gebruik van nieuwe grondstoffen zoals methanol, ethanol en ethers weinig speling en conomisch gezien zou de toepassing hiervan niet verantwoord zijn.

De overblijvende oplossingen zouden slechts kunnen worden gerealiseerd door wijzigingen in het raffinageproces. Het is namelijk technisch mogelijk een brandstof met een hoog research-octaantal te vervaardigen door verwerkingseenheden waarvan de techniek momenteel zeer goed gekend is. In het bijzonder zouden strengere eisen met betrekking tot de katalytische reforming

moeten worden overwogen; hierdoor zal een verhoging van de antiklopeigenschappen van "kleurloze" brandstof worden bereikt maar het gevolg hiervan zou zijn een verhoging van het percentage aromaten en een vermindering van het verwerkingsrendement.

Door toevoeging van lichte isomeren aan de samenstelling van benzine zal hun Delta R (100 °C) (1) belangrijk kunnen worden verhoogd maar dit zal afhankelijk moeten worden gesteld van de grenzen inzake de vluchtigheid die voor brandstoffen zijn vastgesteld. De alkylvorming die bij het kraakproces optreedt kan slechts een beperkte rol spelen in verband met de vermoedelijke ontwikkeling van de structuur van het verbruik van aardolieprodukten in Europa.

De diensten van de Commissie hebben in samenwerking met deskundigen uit de olie- en automobiellindustrie een grondige studie verricht om na te gaan welke gevolgen de vermindering van het lood in benzine op de olie-afzet in de Gemeenschap zal hebben. De technische, industriële alsmede de financiële en economische aspecten van dit vraagstuk zijn neergelegd in een rapport waarvan de conclusies als volgt kunnen worden samengevat :

Elke verlaging van het lood in brandstoffen zal neerkomen op hogere produktiekosten en een geringere flexibiliteit van de produktie van de raffinaderijen, gepaard aan de noodzaak van belangrijke investeringen. Daarom zou elk programma voor de verlaging van het loodgehalte, indien mogelijk, per etappes moeten worden uitgevoerd. Door deze hoge eisen zou een programma in fasen moeten worden uitgevoerd. Hierbij moet worden opgemerkt dat, uitgaande van een trapsgewijze verlaging van het lood in benzine, een drempelwaarde ontstaat tussen 0,45 en 0,40 gr/l. Tot aan deze waarde zouden de veranderingen in het raffinageproces namelijk zowel vanuit technisch als vanuit economisch standpunt binnen mogelijke grenzen blijven. Wanneer deze drempelwaarde evenwel wordt overschreden zouden de moeilijkheden, hetzij van technische, hetzij van economische aard belangrijk toenemen en zouden belangrijke en kostbare veranderingen in het raffinageproces moeten worden doorgevoerd.

8. De consequenties van een verlaging van het loodgehalte in de benzine op de voorziening van de Gemeenschap met ruwe olie

De repercussies van een dergelijke verlaging op de voorziening van de Europese olie-industrie met ruwe olie vormen een niet te verwaarlozen aspect op een tijdstip waarop het gevaar van een tekort aan primaire energie een serieus onderwerp van gesprek vormt en sommige deskundigen

../..

(1) De Delta R (100 °C) = verschil tussen het research-octaantal van een brandstof en die van zijn tot 100 °C gedistilleerde fracties. Dit is een getal voor de antiklop-eigenschappen van de brandstof bij lage toerentallen.

de situatie van de voorziening met ruwe olie van de Gemeenschap op lange termijn pessimistisch beoordelen. Er kunnen nog grotere behoeften aan ruwe olie ontstaan en wel om twee redenen :

- de vermindering van het verwerkingsrendement van de raffinage-installaties, indien het octaangetal van benzine moet worden gehandhaafd ondanks de vermindering van het loodgehalte. Er zijn momenteel weinig gegevens beschikbaar maar volgens de eerste schattingen bestaat de mogelijkheid dat een grotere behoefte ontstaat in de orde van 1 tot 4 % voor een verlaging van het loodgehalte tot 0,4 g/l en 3 tot 8 % indien het loodgehalte voor alle benzinesoorten tot ongeveer 0,15 g/l zal worden verlaagd.
- de verhoging van het benzineverbruik om de in hoofdstuk 3 vermelde redenen, dat in sommige gevallen 10 % zou kunnen bedragen.

Gezien de orde van grootte van de hoeveelheid ruwe olie die nodig is voor de produktie van benzine die in de Gemeenschap wordt verbruikt (ongeveer 63 miljoen ton in 1971), zal met grote omzichtigheid moeten worden nagegaan tot welke limiet deze extra behoeften zouden kunnen worden geaccepteerd. In alle lid-staten zal een verdere verhoging van het verbruik aan ruwe olie een verhoging van de invoer tot gevolg hebben, hetgeen een aanmerkelijke invloed op hun handelsbalans heeft.

9. De wettelijke regeling in de Verenigde Staten

De organisatie ter bescherming van het milieu (EPA) heeft voor de eerste maal in februari 1972 haar bedoeling bekend gemaakt om in het kader van de "Clean Air Act" regelingen vast te stellen betreffende het in de handel brengen van een nieuw soort benzine zonder lood en de vermindering in fasen van het loodgehalte van andere soorten benzine met ingang van 1 januari 1974 tot 1 januari 1977.

In deze aankondiging en volgens de gebruiken in de Verenigde Staten zijn de betrokkenen uitgenodigd in openbare hoorzittingen of schriftelijk commentaar te leveren op dit project.

Na tal van ontvangen commentaren, heeft het EPA in januari 1973 een regeling gepubliceerd waarin wordt geëist dat er vanaf 1 juli 1974 minstens een benzinesoort zonder lood met een research-octaangetal van 91 ter beschikking van de gebruikers wordt gesteld. Tegelijkertijd heeft EPA haar voorstel tot verlaging in fasen van het loodgehalte van andere benzinesoorten gewijzigd, loor de data van inwerkingtreding vast te stellen van jaar tot jaar, zoals blijkt uit de tabel van hoofdstuk 1.

Het argument dat EPA aanvoerde om benzine zonder lood te eisen was dat zij verwachtte dat katalysatoren algemeen ingang vinden ten einde te voldoen aan de eisen betreffende koolmonoxyde, onverbrande koolwaterstoffen en stikstofoxyden ; EPA verwachtte dat deze eisen tegen 1975 zullen worden voorgeschreven en dat bij deze installaties lood ontoelaatbaar is.

Sedertdien kon evenwel een zekere verandering in het standpunt van EPA betreffende de andere emissies van voertuigen worden geconstateerd : Na een openbare hoorzitting in maart 1973 van de automobiellindustrie, die had verzocht om de regeling die oorspronkelijk was bepaald tegen 1975 met een jaar uit te stellen, heeft EPA zijn eisen inzake de invoering van "tussentijdse normen" voor het jaar 1975 namelijk gewijzigd.

Deze tussentijdse normen die over het geheel minder streng zijn dan aanvankelijk was bepaald, maken een onderscheid tussen de staat Californië, die speciaal werd geacht een bedreiging te vormen en de rest van de federale staten. EPA gaat er van uit dat

om deze nieuwe normen in acht te kunnen nemen alle in Californië verkochte voertuigen zouden moeten worden uitgerust met katalytische naverbranders, maar dat dit voor de meeste soorten voertuigen die in de rest van het federale grondgebied worden verkocht niet nodig zou zijn. EPA meent dus voor het ogenblik te kunnen voldoen aan de eisen betreffende de milieubescherming door onoverkomelijke economische problemen te vermijden.

Veel belang zou worden gehecht aan het voorstel van EPA dat het Congres van de Verenigde Staten zijn beslissing inzake de vermindering van de emissies van stikstofoxyden zal moeten herzien. De meest recente raming van de risico's voor de volksgezondheid in verband met deze verontreiniging, zou de verlaging die was vastgesteld op 90 % voor 1976, namelijk niet meer rechtvaardigen. Het was juist deze verlaging die de grootste technologische problemen opleverde vanwege de noodzaak om katalysatoren te gebruiken waarbij lood in de brandstof ontoelaatbaar is.

10. Overwogen communautaire actie

Alhoewel uit de volgende hoofdstukken blijkt dat onder de huidige omstandigheden van de atmosferische verontreiniging door lood geen onmiddellijk gevaar voor de volksgezondheid bestaat, zelfs niet in grote steden, is een communautaire actie inzake de beperking van het loodgehalte in de benzine gewenst en wel om de volgende redenen :

- op grond van het feit dat in verschillende landen wettelijke regelingen in voorbereiding zijn ter beperking van het loodgehalte in de benzine terwijl deze in andere landen reeds van kracht zijn, en dat de verschillen in deze wettelijke voorschriften technische belemmeringen voor het handelsverkeer dreigen te veroorzaken, is het reeds nu van belang een actie te ondernemen teneinde een harmonisatie tussen deze verschillende bepalingen tot stand te brengen.

- in verband met het feit dat de dichtheid van het automobielpark steeds verder toeneemt, zal het benzineverbruik toenemen met als gevolg een verhoging van de totale hoeveelheid uitgestoten lood. Om onder deze omstandigheden het niveau van de luchtverontreiniging door lood op het huidige peil te handhaven moet het loodgehalte van de benzine in dezelfde verhoudingen worden verminderd, daar andere middelen ter verlaging van de loodemissies niet binnen dezelfde termijnen in de wet kunnen worden voorgeschreven. De loodvallen bv. zijn in een vrij ver stadium van ontwikkeling om een verlaging van de emissies van looddeeltjes gedurende de hele levensduur met minstens 70 % te garanderen. De produktie hiervan levert een voldoende aantal problemen op om vanaf een gegeven moment alle nieuwe voertuigen hiermede uit te rusten ; deze problemen moeten evenwel door de betrokken industrie meer in bijzonderheden worden bestudeerd.

Bij de communautaire maatregelen ter beperking van het loodgehalte in brandstoffen dient niettemin rekening te worden gehouden met bepaalde vitale economische belangen zoals het Europees Parlement zelf in zijn resolutie van 6 juli 1972 heeft opgemerkt. Bovendien moet de garantie bestaan dat deze verlaging, vooral indien deze binnen een betrekkelijk korte termijn wordt voorgeschreven, geen aanleiding voor de olie-industrie vormt om ter handhaving van de voorgeschreven kwaliteit de samenstelling van de benzine zodanig te wijzigen dat de emissies van andere verontreinigende stoffen op een gevaarlijke wijze voor de volksgezondheid toenemen.

Om deze redenen acht de Commissie het gewenst deze richtlijn voor te stellen waarin als eerste fase een verlaging van het loodgehalte van alle benzinesoorten tot 0,4 g/l was vastgesteld. Deze vermindering vormt niettemin een belangrijke vooruitgang voor de gehele Gemeenschap, gezien het feit dat in sommige lid-staten op dit gebied reeds wettelijke voorschriften van kracht zijn. De voorgestelde limieten sluiten ook aan op de bovenvermelde resolutie van het Europees Parlement.

Bovendien heeft de Commissie het wenselijk geacht als indicatie een limietwaarde voor "gewone" benzine vast te stellen die op langere termijn een aanwijzing zou kunnen vormen voor de olie-industrie met het oog op de bepaling van de samenstelling van de benzine in de toekomst.

Gezien de huidige situatie op wettelijk gebied in de lid-staten, meent de Commissie zich ervan te moeten onthouden om overgangsfasen vast te stellen ter bereiking van de in deze richtlijn vastgestelde definitieve waarden. Zij wil zodoende voor de lid-staten de mogelijkheid openlaten om in verband met de

in deze richtlijn vastgestelde waarden en termijnen maatregelen te treffen die het meest met hun interne situatie overeenkomen.

Indien in de toekomst wijzigingen van de Richtlijn 220 van 20 maart 1970 betreffende de beperking van emissies van koolmonoxide en onverbrande koolwaterstoffen voor motorvoertuigen zouden leiden tot grenswaarden die het gebruik van katalytische naverbranders noodzakelijk maken of tot grenswaarden voor de emissies van stikstofdioxide die eveneens dit soort naverbranders noodzakelijk maken en voorts in het geval waarin voor de werking van deze naverbranders een niet-loodhoudende benzine of benzine met een geringer loodgehalte noodzakelijk zou zijn, zal de Commissie de nodige maatregelen treffen om deze richtlijn volgens de nieuwe normen aan te passen.

De thans voorgestelde beperking vormt in de huidige omstandigheden een belangrijke en realistische eerste stap die valt binnen het kader van het actieprogramma van de Commissie om het vraagstuk van de luchtverontreiniging door motorvoertuigen in zijn geheel te regelen. De Commissie zal niet nalaten doeltreffende maatregelen voor te stellen indien uit studies en onderzoeken die momenteel in samenwerking met de lid-staten, zowel op technisch niveau als met betrekking tot de gezondheid worden uitgevoerd, zou blijken dat de huidige loodgehalten een gevaar voor de volksgezondheid vormen. Indien een dergelijke situatie zich binnen enkele jaren zou voordoen zonder dat het nodig is gelijktijdig de emissies van andere verontreinigende stoffen aanzienlijk te verminderen, zou de Commissie de mogelijkheid kunnen nagaan om over te gaan tot het gebruik van de hierboven vermelde loodvallen, die op dit moment het stadium van de industriële produktie hebben bereikt.

De Commissie is van mening dat zij over enkele jaren en in elk geval voor eind 1979 zal kunnen beschikken over de basisgegevens van wetenschappelijke, technische en economische aard op grond waarvan zij een globale oplossing van de problemen zal kunnen voorstellen die worden gevormd door de aanwezigheid van lood in benzine.

.../...

Met het oog daarop zal zij in samenwerking met de lid-staten en de betrokken kringen aan de hand van de lopende of beoogde studies die zij heeft ondernomen of die op haar instigatie door andere instellingen worden verricht, de volgende aspecten onderzoeken en om de twee jaar aan de Raad verslag uitbrengen van de resultaten betreffende :

- de invloed die van deze richtlijn uitgaat in de eerste plaats op de luchtverontreiniging, de automobiellindustrie en onder meer op de voertuigen die reeds aan het verkeer deelnemen, alsmede op de benzineproductie, meer in het bijzonder om na te gaan of zich voor de raffinaderijen van een eenvoudig type bijzondere moeilijkheden voordoen;
- de vooruitgang die is geboekt bij de ontwikkeling van systemen tot beperking van gasemissies van motorvoertuigen, van aandrijvingstechnieken alsmede van procédés voor produktie van minder verontreinigende benzine-soorten;
- door ontwikkeling van de concentraties van verschillende verontreinigende stoffen in de atmosfeer van Europese steden en de invloed ervan op de volksgezondheid. De Commissie zal zich vooral richten op het loodgehalte van de lucht met behulp van een net van meetstations die zijn opgericht in het kader van bovengenoemde studies.

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100,

Gezien op het voorstel van de Commissie,

Gezien op het advies van het Europees Parlement,

Gezien op het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

overwegende dat de nationale wettelijke bepalingen betreffende de samenstelling van de benzine, met name de bepalingen betreffende de beperking van het loodgehalte van benzine voor motorvoertuigen van staat tot staat verschillen ; dat door deze verschillen het handelsverkeer binnen de Gemeenschap wordt belemmerd ; dat zij derhalve van directe invloed zijn op de werking van de gemeenschappelijke markt ;

overwegende bovendien dat de bescherming en de verbetering van de openbare gezondheid momenteel een van de hoofdpunten vormen, die de aandacht hebben van alle geïndustrialiseerde landen en dat de verontreiniging door de produkten die zich in de uitlaatgassen van motorvoertuigen bevinden een verontrustend peil heeft bereikt vanwege de voortdurende stijging van de dichtheid van het autoverkeer; dat het, nadat bij de richtlijn van de Raad van 20 maart 1970 maatregelen zijn genomen ter beperking van de luchtverontreiniging door koolmonoxyde en onverbrande koolwaterstoffen afkomstig van motorvoertuigen, thans noodzakelijk is het vraagstuk van de emissies van looddeeltjes door deze voertuigen in behandeling te nemen , dat dit lood afkomstig is van loodhoudende additieven die aan de benzine worden toegevoegd als antiklop middel ;

overwegende dat, alhoewel bij de huidige stand van de wetenschappelijke kennis niet is aangetoond dat de huidige loodconcentraties in de atmosfeer van de Europese steden een gevaar vormen voor de volksgezondheid, men zich toch ervan dient te vergewissen dat deze concentraties niet toenemen ten gevolge van de stijgende dichtheid van het verkeer en dat er dus voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen met betrekking tot de beperking van het loodgehalte in de benzine ;

overwegende dat een beperking van het loodgehalte van de benzine tot ongeveer 0,4 g/l in sommige lid-staten reeds van kracht of in voorbereiding is, terwijl in andere lid-staten de toelaatbare gehalten nog boven deze limieten liggen en dat men zich in deze richtlijn daarom ertoe dient te beperken zonder overgangsfasen onmiddellijk de definitieve waarden vast te stellen, teneinde de lid-staten de vrijheid te laten de overwogen maatregelen toe te passen of maatregelen te nemen die het meest met hun interne situatie overeenkomen om zich binnen de in de richtlijn vastgestelde termijn aan de definitieve waarden te houden en dat deze maatregelen bovendien op een vroeger tijdstip door de lid-staten kunnen worden ingevoerd ;

overwegende dat de gevolgen van een verlaging van het loodgehalte in benzine tot 0,40 g/l op financieel, economisch, industrieel en kwalitatief gebied hebben aangetoond dat een dergelijke verlaging binnen een betrekkelijk korte tijd tot stand kan worden gebracht zonder ernstige gevolgen voor de olie-industrie en de structuur daarvan in de Gemeenschap ;

overwegende dat het wenselijk is tevens een indicatieve grenswaarde voor benzine van normale kwaliteit vast te stellen totdat aan de hand van de studies die momenteel worden uitgevoerd de samenstelling van de benzine-soorten die op langere termijn beschikbaar zullen moeten zijn, nauwkeuriger kan worden bepaald;

overwegende dat de conceptie van een motor en de samenstelling van de benzine die deze motor verbruikt van elkaar afhankelijk zijn ; dat het loodgehalte zodanig moet worden beperkt dat de benzine die in de Gemeenschap in de handel wordt gebracht zonder buitensporige prijsverhogingen voldoende antiklopeigenschappen bezit om te voldoen aan de eisen inzake het octaangetal van motoren waarmee de voertuigen in het verkeer zijn uitgerust; dat in afwachting van de conclusies van de studies die momenteel op Europees niveau plaatsvinden ter definiëring van meer passende criteria, kan worden volstaan met te verwijzen naar de conventionele criteria, namelijk het "research-octaangetal" en het "motor-octaangetal" om deze antiklopeigenschappen te definiëren ;

overwegende dat deze benzinesoorten niettemin beschikbaar zullen moeten blijven zolang als nodig is om - tot aan hun geleidelijke totale vervanging - te voorzien in de behoeften van het wegverkeer tot het tijdstip waarop nieuwe motorvoertuigen zullen worden gelanceerd waarin een andere type brandstof met gunstigere antiklopeigenschappen wordt gebruikt ;

overwegende dat het lood slechts één van de elementen is die in de samenstelling van de benzine voorkomen en dat een verlaging van het loodgehalte niet mag leiden tot een verergering van de luchtverontreiniging die met name het gevolg zou zijn van de wijziging van deze samenstelling ;

overwegende dat de vooruitgang van de kennis betreffende de bescherming van de volksgezondheid enerzijds, alsmede de ontwikkeling van de technieken van voortbeweging en van vermindering van de vervuilende motoruitlaatgassen anderzijds het noodzakelijk zouden kunnen maken de bepalingen van deze richtlijn dienovereenkomstig aan te passen, met name indien deze wijzigingen zouden leiden tot het gebruik van apparaten waarin gebruik wordt gemaakt van een katalytisch procédé, voor de werking waarvan niet-loodhoudende benzine of benzine met een geringer loodgehalte dan momenteel het geval is, zou moeten worden gebruikt,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

Artikel 1

In de zin van deze richtlijn wordt verstaan onder :

- benzine, elke brandstof bestemd voor de werking van inwendige verbrandingsmotoren met elektrische ontsteking, die dienen voor de voortstuwing van voertuigen,
- "super" benzine, elke benzine waarvan het "research-octaangetal" niet lager is dan 98 en waarvan het "motor-octaangetal" niet lager is dan 87,
- "gewone" benzine elke benzine waarvan het "research-octaangetal" niet lager is dan 90.

Artikel 2

1. Vanaf januari 1976, mag binnen de Gemeenschap slechts benzine in de handel worden gebracht indien het gehalte van de loodverbindingen, uitgedrukt in lood, niet meer bedraagt dan 0,40 g/l.
2. Vanaf januari 1978, zal de "gewone" benzine in de Gemeenschap slechts in de handel mogen worden gebracht indien het gehalte van de loodverbindingen, uitgedrukt in lood, niet meer bedraagt dan 0,15 g/l, waarbij het bepaalde in lid 1 van kracht blijft voor de "super" benzine.
3. Vanaf 1 januari 1978 mag "medium" benzine, die het midden houdt tussen "super" en "gewone" benzine, in de Gemeenschap slechts in de handel worden gebracht, indien het gehalte van de loodverbindingen, uitgedrukt in lood, niet meer bedraagt dan wordt berekend volgens de kwantitatieve samenstelling van een gelijk mengsel van deze beide kwaliteiten.
4. Vanaf de datum waarop deze richtlijn wordt aangenomen, brengt de Commissie, in haar streven naar voortzetting van de inspanningen tot beperking van de door motorvoertuigen veroorzaakte luchtverontreiniging, elke twee jaar aan de Raad verslag uit over :
 - a) het effect van de toepassing van deze richtlijn;
 - b) de evolutie van de systemen voor beperking van andere emissies dan lood in uitlaatgassen (1), van de aandrijvingstechnieken voor voertuigen, alsmede van de technieken voor de produktie van minder verontreinigende benzinesoorten;
 - c) de evolutie van de concentraties van verschillende verontreinigingen, onder meer van lood in de atmosfeer van de Europese steden en de invloed daarvan op de volksgezondheid.

Bovendien zal de Commissie op grond van de gegevens die zijn verzameld bij de betrokken studies, onverwijld passende voorstellen indienen.

Uiterlijk op 1 januari 1980 zal de Commissie voorstellen indienen voor een globale oplossing van het probleem van het loodgehalte in benzine.

Artikel 3

De vermindering van het loodgehalte ingevolge artikel 2 mag niet leiden tot een wijziging van de samenstelling van de benzine, die de tegenwoordige emissies van andere verontreinigende stoffen in de uitlaatgassen belangrijk kan verhogen. Deze samenstelling moet in elk geval zodanig zijn dat de limieten, die in de richtlijn 220/70 van 20 maart 1970 zijn vastgesteld, in acht kunnen worden genomen.

../..

(1) Richtlijn van de Raad n° 220/70 van 20 maart 1970

De lid-staten nemen daartoe alle dienstige maatregelen opdat de emissies van verontreinigende stoffen in de uitlaatgassen worden gemeten; zij zullen de op deze wijze verzamelde gegevens aan de Commissie mededelen.

Artikel 4

1. De lid-staten mogen het in de handel brengen en het gebruik van benzine om redenen betreffende het loodgehalte niet verbieden, beperken of belemmeren :
 - vanaf 1 januari 1976, indien deze benzine beantwoordt aan het bepaalde in artikel 2, lid 1, van deze richtlijn,
 - vanaf 1 januari 1978, indien deze benzine beantwoordt aan het bepaalde in artikel 2, lid 2 en lid 3, van deze richtlijn.
2. In afwijking van het eerste streepje van het vorige lid mogen de lid-staten het bepaalde in artikel 2, lid 2 en lid 3, vóór 1 januari 1978 toepassen.

Artikel 5

De meting van de octaangetallen alsmede van het loodgehalte in de benzine worden verricht volgens de in bijlage I vermelde controlemethoden.

Artikel 6

Indien een lid-staat door middel van een controle, verricht op basis van de controlemethoden, bedoeld in artikel 5, vaststelt dat een benzinescort niet voldoet aan de voorschriften van artikel 2, neemt hij de nodige maatregelen ter verzekering van de naleving van deze voorschriften.

Artikel 7

1. De lid-staten doen binnen een termijn van 6 maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving van deze richtlijn, de wettelijke en administratiefrechtelijke bepalingen in werking treden die nodig zijn om te voldoen aan deze richtlijn en stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

2. Terstond na de kennisgeving van deze richtlijn, zien de lid-staten er bovendien op toe dat de Commissie, met het oog op haar eventuele opmerkingen, tijdig op de hoogte wordt gesteld van elk naderhand opgesteld ontwerp van belangrijke bepalingen van wettelijke of administratief-rechtelijke aard, die zij op het door de richtlijn bestreken gebied voornemens zijn vast te stellen.

Artikel 8

Deze richtlijn is gericht tot de lid-staten.

Gedaan te,

Door de Raad :

De Voorzitter,

BIJLAGE I
REFERENTIEMETHODES

Het "research-octaangetal" wordt vastgesteld volgens de norm ASTM (American Society for Testing and Materials) D2722-71 , in een proef-CFR-motor (Cooperative Fuel Research Committee). De resultaten van de metingen worden geïnterpreteerd volgens de methode beschreven in norm BS 4040 : 1971 gepubliceerd door de British Standard Institution.

Het "motor-octaangetal" wordt vastgesteld volgens de norm ASTM D 2722-71 in de CFR-motor. De resultaten van de metingen worden geïnterpreteerd volgens de methode beschreven in de norm BS 4040 : 1971 gepubliceerd door de British Standard Institution

Het loodgehalte in de benzine wordt gemeten volgens de controlemethode gedefinieerd in het ontwerp Europese norm Pr EN 13 van 6 december 1972 "Methode voor de meting van het loodgehalte van benzine" van het Europees Normalisatiecomité (CEN). De resultaten van de metingen worden geïnterpreteerd volgens de methode beschreven in de norm BS 4040: 1971 gepubliceerd door de British Standard Institution.

Het nemen van de voor deze metingen bestemde benzinemonsters geschiedt aan de benzinepomp.
