Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 88/77/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon” [1]

(98/C 407/05)

Den 3 juli 1998 beslutade rådet i enlighet med artikel 100a i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om yttrande om ovannämnda förslag.

Sektionen för industri, handel, hantverk och tjänster som ansvarat för det förberedande arbetet i ärendet antog sitt yttrande den 8 juli 1998. Föredragande var Edoardo Bagliano.

Vid sin 357:e plenarsessionen den 9-10 september 1998 (sammanträdet den 9 september 1998) antog Ekonomiska och sociala kommittén med 100 röster för och 3 nedlagda röster följande yttrande.

1. Inledning

1.1. Gemenskapsbestämmelserna som syftar till att begränsa utsläpp från dieselmotorer avsedda för kommersiella fordon definieras i direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 [2], sedan ändrat genom direktiv 91/542/EEG av den 1 oktober 1991 [3] och direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 [4].

1.2. I artikel 5 i direktiv 91/542/EEG uppdrogs åt kommissionen att lägga fram förslag på en ytterligare skärpning av normerna för förorenande utsläpp från dessa motorer, som skall träda i kraft efter den 1 oktober 1999, där följande skulle beaktas:

— tekniska framsteg,

— utvecklingen av kvaliteten på drivmedel,

— lämpligheten att göra en översyn av provningsförfarandena så att de bättre överensstämmer med de faktiska användningssätten för kommersiella fordon.

1.3. Sedan bekräftade Fordons- och oljeprogram I (1996), som också är föremål för ett meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet [5], behovet av en skärpning av bestämmelserna för utsläpp från kommersiella fordon med särskild hänvisning till kväveoxider (NO_x) och partiklar. I programmet rekommenderades också en trettioprocentig sänkning av utsläppsgränsvärdena som trädde i kraft 1996.

1.4. Med föreliggande förslag uppfyller kommissionen uppdrag från rådet (artikel 5 i ovannämnda direktiv 91/542/EEG) och agerar samtidigt i linje medrekommendationerna i Fordonsoch oljeprogram I.

2. Sammandrag av kommissionens förslag

2.1. Kommissionen (se bilagorna i förslaget till direktiv) föreslår inte bara nya utsläppsgränser för motorer avsedda för kommersiella fordon utan även olika nyheter som rör direktivets tillämpningsområde samt provningsförfarandena.

2.2. Vad gäller tidsplanen planerar kommissionen nya åtgärder från och med den 1 oktober 2000 för nya motortyper och från och med den 1 oktober 2001 för alla motorer som redan är godkända, alltså med en senareläggning på ett år jämfört med det datum som rådet angav (se 1.2).

2.3. Kommissionen förbinder sig vidare att före den 31 december 1999 utarbeta ännu ett förslag med syftet att åstadkomma väsentliga minskningar av utsläppen från motorer som omfattas av det aktuella direktivet och som skall träda i kraft efter den 31 oktober 2005 (se artikel 4). I detta förslag skall man beakta framsteg som gjorts:

— inom teknisk utveckling,

— vid fastställandet av en världsomfattande, harmoniserad provcykel,

— vid iordningsställandet av fordonsburen diagnosutrustning (OBD) on Board Diagnostics,

— vid fastställandet av föreskrifter angående hållbarhet.

2.4. De nyheter som kommissionen inför rör

— utvidgningen av tillämpningsområde för gasdrivna motorer (GNC komprimerad naturgas) och gasformiga bränslen (GPL) avsedda för kommersiella fordon,

---

[1] EGT C 173, 8.6.1998, s. 1.
[2] EGT L 36, 3.12.1987.
[3] EGT L 295, 25.10.1991.
[4] EGT L 40, 17.2.1996.
[5] KOM(96) 248 slutlig, 18.6.1996.

— en ny provcykel av steady state-typ (ESC-cykeln) som ersätter den som används idag,

— en kontroll av rökvärdena i ett dynamiskt belastningsprov vid konstant varvtal (ELR-cykeln) som ett komplement till de granskningar av rökvärdena som åläggs i direktiv nr 72/306/EEG av den 2 augusti 1972,

— en transient eller transitorisk provcykel, dvs. vid varierande hastighet och belastning (ETC-cykeln).

2.5. Kommissionen föreslår dessutom att

— alla konventionella dieselmotorer skall provas med ESC- och ELR-provcyklerna,

— dieselmotorer utrustade med avancerade avgasreningssystem skall provas med ovannämnda provcykler och dessutom med ETC-provcykeln,

— motorer som drivs med gasol eller naturgas uteslutande skall provas med ETC-provcykeln.

2.6. De nya gränsvärdena för dieselmotorer innebär sänkningar, jämfört med 1996 års utsläppsnormer och med hänsyn tagen till skillnaden mellan de nya och gamla provningsförfarandena, på 30 % för kväveoxider (NO_x) och partiklar.

2.7. För gasdrivna motorer, som provats enligt ETC-förfarandet, införs ”differentierade” värden för utsläpp av ickemetanolkolväten och för metanutsläpp.

2.8. Slutligen lägger kommissionen fram tekniska skäl för en mindre sträng gräns för partikelutsläpp för små högvarviga dieselmotorer vilket redan infördes genom direktiv 96/1/EG. Minskningen av partikelutsläpp är 40 % jämfört med de värden som tillämpades till och med den 30 september 1997.

3. **Allmänna kommentarer**

3.1. Kommittén stöder en senareläggning på ett år, jämfört med den tid rådet angav (se punkterna 1.2 och 2.2), av tillämpningsdatum för det nya lagförslaget. Så viktiga nyheter kräver faktiskt ett förhandsbesked i så god tid att industrin kan anpassa sig.

3.2. En bättre överensstämmelse mellan provningsförhållandena och de faktiska förhållanden under vilka de kommersiella fordonen används på vägen kommer i praktiken att medföra en minskning av förorenande utsläpp, som är större än de procentsiffror som framkommer vid en enkel jämförelse mellan gränsvärdena som tillämpades 1996 och de som föreslås idag. Detta är desto positivare eftersom ökningen av trafiken som är knuten till kommersiell verksamhet blir allt kännbarare, både vad gäller gods- och persontransporter och sålunda bidrar till ökade luftföroreningar.

3.3. Mot bakgrund av detta uppmanar ESK kommissionen att snarast utarbeta ett ändringsförslag till direktiv 96/96/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet. ”Förslaget” bör syfta till att införa rökkontroller av ”kommersiella fordon” som utförs vid vägkanten (road side check). Fordon, som på grund av bristande underhåll, ålder, dåliga drivmedel eller andra orsaker släpper ut svarta rökmoln och förmodligen också förorenar mycket mer än vad de har tillstånd till, är en ofta förekommande syn på europeiska vägar. Strängare och effektivare kontroller av motorfordon bör också åtföljas av åtgärder som främjar en förnyelse av vagnparken samt skrotning av alltför gamla och uttjänta fordon.

3.4. Genom en utvidgning av direktivets tillämpningsområde (se 2.4) till att också omfatta gasdrivna motorer (GPL, GNC) skapas äntligen klarhet på detta område. Fram till i dag har det faktiskt inte varit fastställt vilka miljökrav som dessa motorer skulle lyda under. Kommittén hoppas på en allt större spridning av fordon som utnyttjar denna teknologi i synnerhet i stadsmiljö med tanke på dess låga förorenings- och bullernivåer. I det sammanhanget bör man också planera för adekvata skattelättnader för att uppmuntra till inköp av gasdrivna fordon (GNC och GPL) och på så sätt förbättra luftkvaliteten.

3.5. ESK uppmanar kommissionen att fastställa strängare bestämmelser för gasdrivna stadsfordon för att de ska kunna dra nytta av de skattelättnader som nämns under punkt 3.4.

3.6. Kommittén hoppas dessutom att initiativet att utveckla en världsomfattande harmoniserad provcykel, (se punkt 2.3) inte försenar processen — som initierats med detta förslag — att utveckla allt miljövänligare kommersiella fordon. Samtidigt inser kommittén vikten av att — på en allt mer världsomspännande marknad — harmonisera på världsnivå även typgodkännandeförfarandena, och nå en situation där mottot är ”typgodkänd i ett medlemsland, accepterad av alla”.

4. **Särskilda kommentarer**

4.1. *Provningsförfarande*

ESK håller med om att de aktuella provningsförfarandena inte längre överensstämmer med den tekniska utvecklingen och gläder sig åt att kommissionen med det aktuella förslaget till direktiv på ett realistiskt sätt tar itu med denna problematik.

4.1.1. Dieselmotorer typgodkänns än i dag enligt en provcykel som går under benämningen 13-stegscykeln och där 13 funktioner hos motorn kontrolleras med konstant varvtal och belastning. Denna 13-stegscykel, som utvecklades inom ECE/FN på 70-talet ger inte längre en adekvat utsläppskontroll eftersom den — till följd av den tekniska utvecklingen såväl på motor- som på fordonsområdet — inte längre täcker de faktiska körningsmönstren (se 3.2) för fordon under gång.

Den ökande användningen av elektroniska system för motorreglering gör det dessutom möjligt att optimera motorernas prestanda: genom att optimera ”utsläppen” enbart i bestämda driftspunkter i en simulerad funktion (13 steg), som ingår i provcykeln och för ”förbrukningen” i kvarvarande punkter (ofta på bekostnad av utsläppen), kan man ”lura” provcykeln och därigenom ändra fordonets faktiska driftsresultat.

4.1.2. Kommittén noterar att nya provningsförfaranden — som syftar till att ge svar på ovannämnda problemställningar (överensstämmelsen mellan de faktiska förhållandena samt möjligheten att ”lura” provcykeln) — har utvecklats inom ramen för ECE-FN:s grupp för föroreningsoch energifrågor (GRPE, Group on Pollution and Energy) och ser positivt på att

— nationella experter, fristående laboratorier och sakkunniga inom industrin deltagit i arbetet,

— olika provcykler utvärderats under arbetets gång, inklusive transitoriska (eller transienta) provcykler (se 2.4),

— att gruppen beaktat provningsförfaranden som använts av andra länder (USA, transitorisk provcykel och Japan, stationär provcykel) och de återverkningar som dessa förfaranden haft på de förutbestämda målsättningarna (t.ex. för provcykel USA: god överensstämmelse med de faktiska förhållandena men bristande skydd mot möjligheten att ”lura” cykeln).

4.1.3. ESK ställer sig positiv till de rekommendationer som getts av experter och som kommissionen följt men understryker vikten av fördjupade studier och erfarenheter på området och efterlyser dessutom att man fastställer en gemensam lösning för alla motorer, i väntan på en ytterligare skärpning av de normer som kommissionen föreskrivit för 2005. Kommittén vill också betona att en sådan ”gemensam lösning” bör eftersträva en hög miljöskyddsnivå och därför ta hänsyn till de driftsförhållanden (t.ex. i övergångsfaserna, vid acceleration) som har höga utsläppsnivåer.

4.2. *Gränsvärden*

4.2.1. Kommittén noterar att de nya gränserna som kommissionen föreslagit är ett led i en serie åtgärder som vidtagits på basis av resultaten från Fordons- och oljeprogram I. Syftet med den studien var att fastställa ett åtgärdspaket med målsättningen att — 2010 — nå de luftnivåkvaliteter som WHO [1] rekommenderat, i den fasta övertygelsen om att samhällets kostnader för föroreningen berättigade en sådan målsättning. Samtidigt bör man i detta åtgärdspaket försöka optimera förhållandet kostnader/vinster.

4.2.2. Kommittén erinrar om den viktiga roll som förbättringarna av drivmedlens kvalitet kan och måste spela när det gäller att minska utsläppsnivån från fordonsparken. ESK anser därför att de åtgärder som planerats för 2000 och 2005 måste utvidgas till att omfatta föreskrifter (särskilda) för gasol och bensin som överensstämmer med gemenskapens miljömål. I det sammanhanget uppmanar kommittén rådet/ Europaparlamentet — som befinner sig i förhandlingsstadiet om kommissionens förslag på detta området — att fatta beslut som ger ett positivt svar på de europeiska medborgarnas förväntningar vad gäller ”luftkvaliteten”.

4.2.3. ESK önskar att kommissionen vid utformningen av detta förslag till direktiv hade beaktat de erfarenheter som redan gjorts i vissa medlemsländer (t.ex. i Sverige).

ESK påpekar vidare att det aktuella förslaget, liksom även det som kommer inom kort och som gäller 2005, bör bedömas i ljuset av de åtaganden som kommissionen undertecknat i Kyoto om reduktion av koldioxidutsläpp.

4.2.4. ESK ställer sig positiv till kommissionens beslut (se 2.7) att införa begreppet ickemetankolväten vid fastställandet av utsläppsgränserna för gasdrivna motorer.

4.2.5. Även om metan är en ytterst stabil gas och därför inte bidrar till ozonskiktet, garanterar införandet att en högsta tillåtna gräns (se tabell 2 i punkt 6 i bilaga I till förslaget till direktiv) att användandet av gasolbränslen i stor skala inte sker på bekostnad av nödvändigheten att begränsa produktionen av drivhusgas.

4.2.6. När det gäller små högvarviga dieselmotorer bekräftar kommittén de tekniska orsaker som kommissionen anförde och som motiverar ett högre gränsvärde för partiklar (se 2.8). ESK insisterar dock på att man — inom ramen för ett samarbete mellan näringslivet och

[1] Världshälsoorganisationen.

branschorganisationerna (en förhoppning som redan uttrycktes i kommitténs yttrande från 1995 [1]) om direktiv 96/1/EG) — undersöker möjligheten att göra det värdet till ”gränsvärde” för alla andra dieselmotorer.

[1] EGT C 155, 21.6.1995.

Bryssel den 9 september 1998.

Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Tom JENKINS

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om harmonisering av vissa aspekter av upphovsrätt och närstående rättigheter i informationssamhället” [1]

(98/C 407/06)

Den 6 februari 1998 beslutade rådet att i enlighet med artikel 100a i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för industri, handel, hantverk och tjänster, som fick uppdraget att förbereda ärendet, antog sitt yttrande den 8 juli 1998. Föredragande var Robert J. Moreland.

Vid sin 357:e plenarsession den 9-10 september 1998 (sammanträdet den 9 september 1998) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 93 röster för, 3 emot och 2 nedlagda röster.

1. **Inledning: Kommissionens förslag**

1.1. Kommissionens utkast till direktiv är en följd av reaktionerna på kommissionens grönbok från 1995 [2]. Direktivutkastet utgör det senaste i en rad förslag till lagstiftning som kommit efter den ursprungliga grönboken om upphovsrätt och informationssamhället som utkom 1988 [3]. Det kan betraktas som det viktigaste förslaget hittills.

1.2. Det finns två huvudsyften med detta direktiv: dels att fortsätta det harmoniseringsarbete vad gäller upphovsrätt och närstående rättigheter som inleddes med grönboken, dels att överföra de senaste fördragen som antogs i Genève i december 1996 inom World Intellectual Property Organization (WIPO), om upphovsrätt, uppträdanden och fonogram.

1.3. I det stora hela ser kommittén positivt på förslagen som ligger i linje såväl med kommitténs kommentarer angående grönboken som med WIPO-fördragen. Kommissionen har valt att gå fram längs fyra vägar:

1.3.1. att upprätthålla en väl fungerande inre marknad,

1.3.2. att medlemsstaterna erbjuds största möjliga flexibilitet med hänsyn till subsidiaritetsprincipen,

1.3.3. att skydda immaterialrättsliga rättigheter, särskilt rättigheter ifråga om material som är åtkomligt on-line,

1.3.4. att åstadkomma en balans mellan behovet av att skydda immaterialrättslig äganderätt mot rättigheter för brukarna och allmänheten i stort.

1.4. Den centrala debattfrågan är i vilken utsträckning som vissa undantag i den harmoniserade lagstiftningen om upphovsrätt och närstående rättigheter skall överlämnas till enskilda medlemsstaters tolkning. I föreliggande direktivutkast har nämligen medlemsstaterna getts betydande handlingsfrihet vad gäller den exakta nivån för dessa undantag. Undantagen omfattar bland annat fotostatkopiering, icke-kommersiell an-

[1] EGT C 108, 7.4.1998, s. 6.
[2] ”Upphovsrätt och närstående rättigheter i informationssamhället” (KOM(95) 382 slutlig, 19.7.1995 — EGT C 97, 1.4.1996.
[3] ”Grönbok om upphovsrätt och den tekniska utvecklingens utmaningar — Upphovsrättsfrågor som kräver omedelbara åtgärder” [ej officiell svensk titel — övers. anm.], KOM(88) 172 slutlig, 7.6.1988 — EGT C 71, 23.3.1989.