Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 88/77/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lid-staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes van dieselmotoren bestemd voor motorvoertuigen" [1]

(98/C 407/05)

De Raad heeft op 3 juli besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 100 A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 8 juli 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Bagliano.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 357e Zitting (vergadering van 9 september 1998) het volgende advies uitgebracht, dat met 100 stemmen vóór, bij drie onthoudingen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. De EU-regelgeving inzake de beperking van de uitstoot van verontreinigende stoffen door voor bedrijfsvoertuigen bestemde dieselmotoren is vastgelegd in de — achtereenvolgens bij Richtlijn 91/542/EEG van 1 oktober 1991 [2] en bij Richtlijn 96/1/EG van 22 januari 1996 [3] gewijzigde — Richtlijn 88/77/EEG van 3 december 1987 [4].

1.2. In artikel 5 van Richtlijn 91/542/EEG werd de Commissie opgedragen om voorstellen uit te werken voor stringentere maatregelen tegen vervuiling door dieselmotoren. Die maatregelen moesten met ingang van 1 oktober 1999 van kracht worden en bij de uitwerking daarvan moest rekening worden gehouden met:

— de technische vooruitgang,

— de evolutie van de kwaliteit van de brandstoffen,

— de wenselijkheid van een herziening van de testprocedures, teneinde deze beter af te stemmen op de reële rijomstandigheden van bedrijfsvoertuigen.

1.3. De noodzaak van stringentere maatregelen tegen vervuiling door dieselmotoren van bedrijfsvoertuigen, met name als gevolg van de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en deeltjes (PT), is vervolgens kracht bijgezet in het Auto-Olie-I-programma van 1996 waarover de Commissie een Mededeling aan het Europees Parlement en de Raad heeft uitgebracht [5]. Bovendien bevat dat programma een aanbeveling om de in 1996 van kracht geworden emissiegrenswaarden met 30 % te verlagen.

1.4. Met onderhavig richtlijnvoorstel kwijt de Commissie zich enerzijds van de taak die haar krachtens artikel 5 van Richtlijn 91/542/EEG is opgelegd, en handelt zij anderzijds in overeenstemming met de aanbevelingen van het hierboven vermelde Auto-Olie-I-programma.

2. Inhoud van het Commissievoorstel

2.1. Het onderhavige Commissievoorstel heeft niet alleen betrekking op nieuwe grenswaarden voor emissies van voor bedrijfsvoertuigen bestemde motoren, maar ook op diverse vernieuwingen m.b.t. het toepassingsgebied van de Richtlijn en de testprocedures (zie de bij het voorstel gevoegde bijlagen).

2.2. Wat het tijdschema betreft, wil de Commissie de maatregelen op 1 oktober 2000 in werking laten treden voor nieuwe typen motoren en op 1 oktober 2001 voor alle nieuwe motoren waarvoor al een conformiteitsattest („certificaat van overeenstemming") is afgegeven. Dat betekent dus een uitstel met één jaar in vergelijking met de door de Raad gekozen datum (zie artikel 1.2 van het richtlijnvoorstel).

2.3. Daarnaast zegt de Commissie toe, vóór 31 december 1999 nog een ander voorstel te zullen uitwerken dat bedoeld is om de uitstoot van verontreinigende stoffen van de motoren die onder het toepassingsgebied van de huidige Richtlijn vallen, met ingang van 31 oktober 2005 aanzienlijk te verminderen (zie artikel 4 van het richtlijnvoorstel). Bij de voorbereiding van dat voorstel zullen de volgende factoren in aanmerking worden genomen:

— de ontwikkeling van de technologie,

— de totstandbrenging van een mondiaal geharmoniseerde testcyclus,

— de verwezenlijking van diagnostische boordsystemen (OBD's),

— de uitvaardiging van „duurzaamheidsbepalingen".

2.4. De vernieuwingen die de Commissie voorstelt, komen neer op:

— uitbreiding van het toepassingsgebied tot motoren van bedrijfsvoertuigen die op samengeperst aardgas (NG) of vloeibaar petroleumgas (LPG) lopen;

---

[1] PB C 173 van 8.6.1998, blz. 1.
[2] PB L 295 van 25.10.1991.
[3] PB L 40 van 17.2.1996.
[4] PB L 36 van 3.12.1987.
[5] COM(96) 248 def. van 18.6.1996.

— een nieuwe testcyclus voor stationair draaiende motoren (ESC-cyclus);

— evaluatie van de rookwaarde aan de hand van een proef waarbij de dynamische reactie wordt gemeten in verschillende belastingfasen (ELR-testcyclus), die wordt toegevoegd aan de controles op de rookwaarde krachtens Richtlijn 72/306/EEG van 2 augustus 1972;

— een transiënte of intermitterende testcyclus, d.w.z. een testcyclus bij variabele snelheden en belastingen (ETC-testcyclus).

2.5. Daarenboven stelt de Commissie voor om:

— voor alle conventionele dieselmotoren de ESC- en ELR-testcycli voor te schrijven;

— voor dieselmotoren met geavanceerde emissiebeheersystemen niet alleen beide bovengenoemde testcycli, maar ook de transiënte ETC-testcyclus voor te schrijven;

— voor gas- en benzinemotoren alleen de transiënte ETC-testcyclus voor te schrijven.

2.6. Ten opzichte van de in 1996 ingevoerde emissiegrenswaarden, alsook in het licht van de verschillen in bedrijfsomstandigheden bij de oude en de nieuwe testprocedure, komen de door de Commissie voorgestelde nieuwe grenswaarden voor dieselmotoren overeen met een verlaging met 30 % van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en deeltjesemissies (PT).

2.7. In het geval van op gas lopende motoren, waarop de ETC-testcyclus moet worden toegepast, stelt de Commissie voor om de uitstoot van methaan en van andere koolwaterstoffen van menthaan „gedifferentieerde" waarden aan te geven.

2.8. Ten slotte voert de Commissie technische redenen aan die ervoor pleiten om, in navolging van Richtlijn 96/1/EG, voor deeltjesemissies van kleine dieselmotoren met hoge toerentallen een minder stringente grenswaarde vast te leggen. Dat neemt niet weg dat de voorgestelde grenswaarde altijd nog 40 % lager is dan de grenswaarde die tot 30 september 1997 van toepassing was.

3. **Algemene opmerkingen**

3.1. Het Comité stemt ermee in dat de thans voorgestelde nieuwe normen één jaar later van kracht worden dan oorspronkelijk in het door de Raad aan de Commissie gegeven mandaat was voorzien (zie paragraaf 1.2 en 2.2). Het hoge nieuwheidsgehalte van de normen vereist ontegenzeggelijk dat de industrie voldoende tijd krijgt om de nodige aanpassingen door te voeren.

3.2. Door de omstandigheden waaronder de testen worden uitgevoerd, meer in overeenstemming te brengen met de reële rijomstandigheden van bedrijfsvoertuigen (zie paragraaf 2.4) kan de uitstoot van verontreinigende stoffen in de praktijk verder worden teruggedrongen dan mag worden verwacht als eenvoudigweg wordt uitgegaan van het verschil tussen de thans voorgestelde grenswaarden en die van 1996. Dat is vooral goed nieuws omdat steeds duidelijker wordt dat het verkeer als gevolg van handelsactiviteiten — vervoer van goederen en van personen — toeneemt, en daarmee dus ook de bijdrage daarvan aan de luchtvervuiling.

3.3. Het Comité dringt er daarom bij de Commissie op aan om op korte termijn een voorstel uit te werken tot wijziging van Richtlijn 96/96/EG inzake periodieke controles op het automobielpark, waardoor het ook mogelijk wordt om gewoon langs de weg controles op de rookwaarde van bedrijfsvoertuigen uit te voeren (road side checks). De ervaring leert nu eenmaal dat er voertuigen over het Europese wegennet rijden die, bijvoorbeeld vanwege slecht onderhoud, ouderdom of het gebruik van een slechte kwaliteit brandstof, donkere rookwolken uitstoten en daardoor waarschijnlijk ook veel meer vervuiling veroorzaken dan oorspronkelijk door de fabrikant was opgegeven. Dergelijke strengere en efficiëntere controles op voertuigen in het wegverkeer zouden vergezeld moeten gaan van acties ter bevordering van de vernieuwing van het automobielpark en van de sloop van te oude voertuigen of voertuigen met een te hoge kilometerstand.

3.4. De uitbreiding van het toepassingsgebied van de Richtlijn (zie paragraaf 2.4) tot op gas (LPG of NG) lopende motoren, schept eindelijk duidelijkheid voor deze sector. Tot op heden was namelijk nog niet wettelijk vastgelegd aan welke milieuvoorschriften deze motoren moeten beantwoorden. Het Comité hoopt dat er steeds meer voertuigen in het verkeer zullen worden gebracht waarvoor van deze technologie gebruik is gemaakt, met name in steden en agglomeraties, omdat dergelijke voertuigen weinig vervuilen en weinig geluidshinder veroorzaken. In dat verband moet worden gedacht aan adequate fiscale stimulansen om voertuigen te kopen die op gas (NG of LPG) lopen, omdat een dergelijke ontwikkeling de algemene kwaliteit van de lucht alleen maar ten goede kan komen.

3.5. Het Comité verzoekt de Commissie om stringentere voorschriften uit te vaardigen voor door gas aangedreven voertuigen die bestemd zijn voor gebruik in de stad, zodat deze in aanmerking kunnen komen voor de in paragraaf 3.4 bedoelde belastingmaatregelen.

3.6. Daarnaast hoopt het Comité dat het initiatief om een mondiaal geharmoniseerde testcyclus (zie paragraaf 2.3) tot stand te brengen, geen vertraging betekent van het met het onderhavige voorstel op gang gebrachte proces om het park bedrijfsvoertuigen steeds milieuvriendelijker te maken. Tegelijkertijd heeft het Comité er wel degelijk oog voor hoe belangrijk wereldwijde harmonisatie is in de huidige steeds globaler wordende markt, óók als het gaat om typegoedkeuringsprocedures. De situatie die op den duur zou moeten ontstaan, is dat een typegoedkeuring in één land zonder meer leidt tot erkenning in àlle landen.

4. **Bijzondere opmerkingen**

4.1. *Testprocedure*

Het Comité is het met de Commissie eens dat de huidige testprocedures achterlopen op de vooruitgang van de technologie en stelt met tevredenheid vast dat deze

problematiek in het onderhavige richtlijnvoorstel op een realistische wijze wordt benaderd.

4.1.1. Zo worden dieselmotoren voor hun typegoedkeuring momenteel getest volgens de zgn. „13-toestandencyclus", waarvoor in de jaren zeventig door ECE-VN dertien toestanden van dieselmotoren bij constant toerental en constante belasting zijn gedefinieerd. Die testcyclus biedt echter niet langer de garantie van een adequate controle, omdat de aansluiting op de reële rijomstandigheden van dieselmotoren (zie paragraaf 3.2) verloren is gegaan als gevolg van de ontwikkeling van de techniek t.a.v. motoren èn voertuigen.

Dat steeds vaker gebruik wordt gemaakt van elektronische controlesystemen, maakt het bovendien mogelijk om de werking van een motor te optimaliseren: dat geldt voor de „emissies" op specifieke punten van de (13) gesimuleerde werkingstoestanden van de testcyclus en voor de resterende punten van „verbruik" (die weer op de punten van „emissie" in mindering worden gebracht), waardoor de resultaten van de testcyclus worden „vertekend", omdat de uitslag ervan „anders" is dan onder de reële rijomstandigheden van het voertuig.

4.1.2. Het Comité neemt er kennis van dat de nieuwe testprocedures — die tot doel hebben om een oplossing te bieden voor de hierboven genoemde problemen, nl. die van de afstemming op de reële rijomstandigheden van motoren en van de mogelijkheid om de resultaten van de testcyclus te „vertekenen" — door een werkgroep van de VN-ECE-groep inzake vervuiling en energie zijn uitgewerkt, en is ermee ingenomen dat:

— nationale deskundigen, onafhankelijke laboratoria en deskundigen van de betrokken industrie aan de werkzaamheden van deze werkgroep hebben deelgenomen;

— tijdens die werkzaamheden verschillende testcycli onder de loep zijn genomen, met inbegrip van de zgn. transiënte (of intermitterende) testcycli (zie paragraaf 2.4);

— de werkgroep zich ook heeft gebogen over de testprocedures die elders (b.v. in de VS: intermitterende testcyclus, en in Japan: testcyclus met een stationair draaiende motor) worden gevolgd en zich heeft afgevraagd in hoeverre de met die procedures beoogde doeleinden ook daadwerkelijk worden bereikt (zo is bijvoorbeeld voor de testcyclus in de VS vastgesteld dat de overeenstemming met de reële rijomstandigheden bevredigend is, maar dat er nauwelijks bescherming is tegen de mogelijkheid dat de resultaten van de testcyclus worden „vertekend").

4.1.3. Het Comité stemt in met de door de Commissie overgenomen aanbevelingen van de deskundigen, maar beklemtoont de noodzaak om op dit gebied nog meer onderzoek te verrichten en ervaring op te doen. Verder pleit het voor een gemeenschappelijke oplossing voor àlle motoren, zolang de strengere voorschriften die de Commissie voor 2005 heeft gepland, nog niet van kracht zijn. Bovendien wijst het Comité erop dat bij die „gemeenschappelijke" oplossing een hoge mate van milieubescherming in acht moet worden genomen en dat m.a.w. naar behoren aandacht moet worden geschonken aan alle werkingstoestanden van motoren (bijvoorbeeld in de intermitterende fasen, zoals de tijd die nodig is voor de acceleratie van de motor) waarin de emissies hoge waarden bereiken.

4.2. *Grenswaarden*

4.2.1. Het Comité neemt er kennis van dat de nieuwe grenswaarden die de Commissie voorstelt, onderdeel zijn van een reeks acties die zijn ondernomen met de resultaten van het Auto-Olie-I-programma als uitgangspunt. De bedoeling van deze studie was, een reeks acties uit te stippelen waardoor uiteindelijk, nl. in 2010, de door de Wereldgezondheidsorganisatie [WHO [1]] aanbevolen kwaliteit van de lucht moet worden verwezenlijkt, en wel vanuit de overtuiging dat de maatschappelijke kosten van de vervuiling dat doel rechtvaardigen. Daarnaast moet die reeks acties naar behoren kunnen worden gesitueerd tegen de achtergrond van een optimalisering van de kosten/baten-verhouding.

4.2.2. Het Comité wijst tevens op de belangrijke rol die kwalitatieve verbeteringen van de brandstoffen kunnen en moeten spelen voor de vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen door rijdende motorvoertuigen. Het Comité vindt daarom dat de voor 2000 en 2005 geplande acties moeten worden uitgebreid met (specifieke) voorschriften voor dieselolie en benzine die in overeenstemming zijn met de milieudoelstellingen van de Gemeenschap. Tegen deze achtergrond verzoekt het Comité de Raad en het Europees Parlement — die momenteel t.a.v. de Commissievoorstellen op dit gebied in een fase van „verzoening" zijn aanbeland — om besluiten te nemen die beantwoorden aan de verwachtingen van de burgers van Europa wat de kwaliteit van de lucht betreft.

4.2.3. Het Comité hoopt dat de Commissie bij het uitwerken van dit richtlijnvoorstel rekening heeft gehouden met de ervaringen die op dit gebied al in enkele EU-lid-staten (b.v. in Zweden) zijn opgedaan.

Daarbij merkt het op dat het huidige voorstel, maar ook het voorstel dat binnenkort voor 2005 zal worden uitgewerkt, dient te worden getoetst aan de door de Commissie te Kyoto aangegane verplichtingen t.a.v. de terugdringing van CO_2-emissies.

4.2.4. Het Comité hecht zijn goedkeuring aan het besluit van de Commissie om met het oog op de bepaling van de emissiegrenswaarden van gasmotoren het begrip andere koolwaterstoffen dan methaan (zie paragraaf 2.7) in te voeren.

4.2.5. Ook al is methaan een zeer stabiel gas en draagt dit daarom niet bij tot de ozonvorming, toch biedt de invoering van een grenswaarde voor de emissie van methaan (zie tabel 2 van paragraaf 6.2.1 van Bijlage I bij het richtlijnvoorstel) de garantie dat grootschalig gebruik van gasbrandstoffen geen afbreuk doet aan de noodzaak om de productie van broeikasgassen aan banden te leggen.

4.2.6. Het Comité stemt in met de technische redenen die de Commissie aanvoert ter rechtvaardiging van het feit dat voor kleine dieselmotoren met hoge toerentallen een hogere grenswaarde voor de deeltjesemissies wordt voorgesteld (zie paragraaf 2.8). Het dringt er echter wel op aan dat — in het kader van een samenwerkingsverband tussen industrie en sociale partners (waarvoor het Comité al in zijn advies van 1995 over Richtlinie

[1] World Health Organisation.

96/1/EG (1) een lans heeft gebroken) — wordt nagegaan in hoeverre het mogelijk is om die grenswaarde gelijk te schakelen met de grenswaarde die voor alle andere dieselmotoren is vastgelegd.

(1) PB C 155 van 21.6.1995.

Brussel, 9 september 1998.

De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
T. JENKINS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de harmonisatie van bepaalde aspecten van het auteursrecht en de naburige rechten in de informatiemaatschappij" (1)

(98/C 407/06)

De Raad heeft op 6 februari 1998 besloten, overeenkomstig artikel 100 A van het EG-Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 8 juli 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Moreland.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 357e Zitting (vergadering van 9 september 1998) het volgende advies uitgebracht, dat met 93 stemmen vóór, drie tegen, bij twee onthoudingen is goedgekeurd.

1. **Inleiding: het Commissievoorstel**

1.1. De onderhavige ontwerprichtlijn is een uitvloeisel van de reacties op het Groenboek van de Commissie van 1995 (2), maar is tevens het jongste onderdeel van het wetgevingsprogramma dat volgde op het originele Groenboek over auteursrecht en de informatiemaatschappij dat in 1988 werd uitgebracht (3). Waarschijnlijk vormt dit ontwerp het belangrijkste voorstel tot op heden.

1.2. Met het ontwerp worden twee fundamentele doelstellingen nagestreefd. In de eerste plaats wil de Commissie de uit het Groenboek voortvloeiende harmonisatie van het auteursrecht en de naburige rechten voortzetten. In de tweede plaats wil zij de inhoud van de in december 1996 in Genève gesloten verdragen van de WIPO (World Intellectual Property Organization) inzake auteursrecht, uitvoeringen en fonogrammen in Gemeenschapsrecht omzetten.

1.3. Over het algemeen stroken de voorstellen met de opmerkingen die het Comité eerder over het Groenboek maakte, alsook met de WIPO-verdragen. De Commissie heeft voor een viervoudige benadering gekozen en streeft naar:

1.3.1. handhaving van de goede werking van de interne markt;

1.3.2. behoud van maximale souplesse voor de lidstaten in het licht van het subsidiariteitsbeginsel;

1.3.3. bescherming van intellectuele-eigendomsrechten, met name wat on-line-inhoud betreft;

1.3.4. evenwicht tussen de bescherming van de intellectuele eigendom enerzijds en de rechten van de gebruikers en het publiek in het algemeen anderzijds.

1.4. De centrale vraag in de discussie luidt in hoeverre de afzonderlijke lid-staten de vrijheid moeten hebben om het uitsluitende karakter van het geharmoniseerde auteursrecht en de naburige rechten in te perken. Met andere woorden, in het huidige ontwerp beschikken zij over een ruime discretionaire bevoegdheid om inhoud en omvang van de uitzonderingen op exclusiviteit vast te stellen. Deze betreffen o.a. fotokopieën, niet-commercieel gebruik ten behoeve van visueel gehan-

(1) PB C 108 van 7.4.1998, blz. 6.
(2) „Auteursrecht en naburige rechten in de informatiemaatschappij", COM(95) 382 def. van 19.7.1995; ESC-advies 91/96, PB C 97 van 1.4.1996.
(3) „Groenboek over het auteursrecht en de technologische uitdaging — problemen op het gebied van auteursrecht die een snel ingrijpen vergen" COM(88) 172 def. van 7.6.1998; PB C 71 van 23.3.1989.