Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 88/77/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer«

(98/C 407/05)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 3. juli 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Industri, Handel, Håndværk og Tjenesteydelser, som udpegede Edoardo Bagliano til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. juli 1998.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 357. plenarforsamling af 9. og 10. september 1998, mødet den 9. september 1998, med 100 stemmer for, og 3 stemmer hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. De fællesskabsforskrifter, som sigter mod at begrænse forurenende emissioner fra dieseldrevne erhvervskøretøjer, er fastlagt i direktiv 88/77/EØF af 3.12.1987 [1], som efterfølgende er ændret ved direktiv 91/542/EØF af 1.10.1991 [2] og direktiv 96/1/EF af 22.1.1996 [3].

1.2. Artikel 5 i direktiv 91/542/EØF pålagde Kommissionen at udarbejde et forslag til yderligere stramning af foranstaltningerne til bekæmpelse af forurening fra disse motorer med ikrafttrædelse den 1. oktober 1999 og under hensyn til:

— de tekniske fremskridt,

— den kvalitative udvikling af brændstofferne,

— behovet for at revidere testprocedurerne for at skabe bedre overensstemmelse med det faktiske kørselsmønster for erhvervskøretøjer i brug.

1.3. Det første auto/oil-program fra 1996, som Kommissionen har afgivet meddelelse om til Europa-Parlamentet og Rådet [4], har efterfølgende bekræftet, at der er behov for en stramning af kravene vedrørende emissioner fra erhvervskøretøjer, herunder især nitrogenoxider (NO_x) og partikler. Programmet anbefalede at nedsætte emissionerne af disse forurenende stoffer med 30 % i forhold til de grænseværdier, der blev indført i 1996.

1.4. Med nærværende direktivforslag løser Kommissionen den opgave, den blev pålagt af Rådet (jf. artikel 5 i direktiv 91/542/EØF), og handler samtidig i overensstemmelse med anbefalingerne i det første auto/oil-program.

2. Resumé af Kommissionens forslag

2.1. Kommissionen foreslår (se bilag til direktivforslaget) ikke alene nye emissionsgrænser for motorer til erhvervskøretøjer, men også en række nye tiltag vedrørende direktivets anvendelsesområde og testprocedurerne.

2.2. Ifølge Kommissionens tidsplan skal de nye grænser træde i kraft 1. oktober 2000 for nye motortyper og 1. oktober 2001 for alle typegodkendte motorer, hvilket vil sige, at den frist, der blev angivet af Rådet, forlænges med 1 år (se pkt. 1.2).

2.3. Kommissionen forpligter sig endvidere til inden 31. december 1999 at udarbejde et nyt forslag til ikrafttrædelse 31. oktober 2005 (se artikel 4), der skal tilstræbe en betydelig nedsættelse af de forurenende motoremissioner, der er omfattet af det nugældende direktiv. Forslaget skal tage højde for fremskridtene inden for:

— udvikling af den nødvendige teknologi,

— udarbejdelse af en tekstcyklus for typegodkendelsesprøvning, som er harmoniseret på verdensplan,

— videreudvikling af egendiagnosesystemer (OBD),

— fastlæggelse af relevante holdbarhedsbestemmelser.

2.4. Kommissionens forslag indeholder følgende nye tiltag:

— udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte motorer til erhvervskøretøjer, der anvender naturgas og LPG som brændstof,

---

[1] EFT L 36 af 3.12.1987.
[2] EFT L 295 af 25.10.1991.
[3] EFT L 40 af 17.2.1996.
[4] KOM(96) 248 endelig udg. af 18.6.1996.

— indførelse af en ny stationær testcyklus betegnet »ESC«-cyklussen, der erstatter den nuværende testcyklus,

— indførelse af en dynamisk belastningsresponstest for røgtæthed betegnet ELR-cyklussen som et supplement til de røgmålinger, der kræves i henhold til direktiv 72/306/EØF af 2.8.1972,

— indførelse af en udelukkende ikke-stationær cyklus (dvs. ved varierende hastighed og belastning), der betegnes »ETC«-cyklussen.

2.5. Kommissionen foreslår endvidere:

— at alle konventionelle dieselmotorer underkastes ESC- og ELR- testcyklusserne,

— at dieselmotorer med avanceret forureningskontrolsystem testes både med ovennævnte testcyklusser og ETC-testcyklussen,

— at gasdrevne motorer (LPG eller NG) alene afprøves med ETC-testcyklussen.

2.6. Hvis man medregner forskellene mellem den gamle og den nye testprocedure, svarer de nye emissionsgrænseværdier for dieselmotorer til, at emissionerne af nitrogendioxider (NO_x) og partikler sænkes med 30 % i forhold til de grænser, der blev opstillet i 1996.

2.7. For gasdrevne motorer, som afprøves med ETC-cyklussen, indføres »differentierede« grænseværdier for emissioner af såvel andre kulbrinter end methan som methanemissioner.

2.8. Endelig giver Kommissionen en teknisk begrundelse for, at det specielt for små hurtigtgående dieselmotorer vil være berettiget at fastholde den højere grænse for partikelemission, der allerede er fastsat i direktiv 96/1/EF. Under alle omstændigheder reduceres partikelemissionen med 40 % i forhold til de grænseværdier, der var gældende frem til 30. september 1997.

3. **Generelle bemærkninger**

3.1. ØSU er enig i beslutningen om at udskyde ikrafttrædelsesdatoen for de foreslåede foranstaltninger et år i forhold til Rådets mandat (se pkt. 1.2 og 2.2). Da der skal foretages væsentlige ændringer, har branchen brug for en rimelig tilpasningsfrist.

3.2. Større overensstemmelse mellem testbetingelserne og det faktiske kørselsmønster for erhvervskøretøjer i brug (se pkt. 2.4) vil i praksis føre til, at de forurenende emissioner reduceres med mere, end hvad man kommer frem til ved blot at sammenligne grænseværdierne for 1996 og i dag. Dette er særdeles positivt, da stigningen i den erhvervsrelaterede trafik — såvel vare- som persontransporten — bliver stadig mere markant, og da trafikken derfor i stadig større omfang bidrager til luftforureningen.

3.3. ØSU opfordrer i den forbindelse Kommissionen til hurtigst muligt at udarbejde et forslag til ændring af direktiv 96/96/EF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Formålet med ændringen bør være at indføre stikprøvekontrol af erhvervskøretøjers emission af forurenende luftarter og partikler i trafikken (road side check). Det sker jo ofte, at man på det europæiske vejnet møder køretøjer, der på grund af dårlig vedligeholdelse, alder, brug af dårlige brændstoffer eller andet udsender små sorte røgskyer og sandsynligvis også forurener væsentlig mere, end de har lov til. En strengere og mere effektiv kontrol af motorkøretøjerne bør følges op af tiltag, der fremmer en fornyelse af vognparken og skrotning af gamle og udrangerede køretøjer.

3.4. Ved at udvide direktivets anvendelsesområde (se pkt. 2.4) til gasdrevne motorer (LPG og CNG) skabes der endelig klarhed på dette område. Hidtil har det ikke ligget fast, hvilke miljøkrav disse motorer var underlagt. ØSU håber, at der især i byerne vil ske en stadig større udbredelse af motorkøretøjer, der er baseret på denne teknologi, da de forårsager mindre luft- og støjforurening. I den forbindelse bør man overveje at indføre afgiftslettelser, der kan fremme salget af gasdrevne køretøjer (LPG og CNG) og dermed forbedre luftkvaliteten.

3.5. ØSU opfordrer Kommissionen til at opstille strengere krav til gasdrevne bykøretøjer, hvis de skal nyde godt af de afgiftslettelser, der omtales i punkt 3.4.

3.6. ØSU håber desuden, at initiativet til at udarbejde en testcyklus, der er harmoniseret på verdensplan, (se pkt. 2.3) ikke kommer til at forsinke den proces, der er indledt med det foreliggende forslag, og som går i retning af udvikle stadig mere miljøvenlige erhvervskøretøjer. Samtidig er ØSU opmærksom på, at det på et ekspanderende internationalt marked er vigtigt også at harmonisere procedurerne for typegodkendelse på verdensplan med henblik på at nå frem til en situation, hvor »typegodkendt i et land« betyder »godkendt i alle lande«.

4. **Særlige bemærkninger**

4.1. *Testprocedure*

ØSU er enig i, at de aktuelle testprocedurer ikke længere svarer til den tekniske udvikling, og bemærker med tilfredshed, at Kommissionen griber dette problem an på en realistisk måde i det foreliggende direktivforslag.

4.1.1. Dieselmotorer typegodkendes i dag fortsat på grundlag af en testcyklus, der betegnes 13-forløbs cyklussen og består af tretten særskilte forløb med konstant motorhastighed/-belastning. Denne 13-forløbs cyklus, der blev udviklet af FN/ECE i 1970'erne, er ikke længere tidssvarende (se pkt. 3.2), da den som følge af den tekniske udvikling af såvel motorer som køretøjer ikke længere er repræsentativ for det faktiske kørselsmønster for køretøjer i brug.

Den stadigt stigende anvendelse af elektroniske motorstyringssystemer gør det muligt at optimere motorens ydeevne, hvorved emissionerne udelukkende søges optimeret i de særlige driftspunkter, der indgår i testen (13-forløbs cyklussen), medens »forbruget« optimeres alle andre steder (ofte på bekostning af emissionerne), hvorved selve testen omgås, idet resultaterne ser anderledes ud i virkeligheden.

4.1.2. ØSU noterer sig, at de forslag til nye testcyklusser, der sigter mod at løse ovennævnte problemer (overensstemmelse mellem test og de faktiske driftsvilkår og muligheden for at omgå testen), er udarbejdet af FN/ECE-gruppen for forurening og energi (GRPE), og konstaterer med tilfredshed:

— at arbejdet er blevet udført i samarbejde med nationale eksperter, uafhængige laboratorier og eksperter fra motorbranchen,

— at gruppen har undersøgt forskellige testprocedurer, herunder også ikke-stationære tests (se pkt. 2.4),

— at gruppen har taget hensyn til de testprocedurer, der anvendes af andre lande (den ikke-stationære test i USA og den stationære test i Japan), og til i hvilket omfang de pågældende procedurer opfylder målsætningerne (f.eks. gælder det for den amerikanske test, at den er forholdsvis repræsentativ for den daglige kørsel, men at den rummer mange muligheder for omgåelse).

4.1.3. ØSU ser positivt på de ekspertanbefalinger, som Kommissionen har taget til efterretning, men understreger, at der er behov for mere dybtgående undersøgelser og et bredere erfaringsgrundlag på området, og efterlyser desuden, at der fastlægges en fælles løsning for alle motorer i foregribelse af den yderligere stramning af emissionsnormerne, Kommissionen har bebudet indført fra år 2005. ØSU påpeger desuden, at en sådan »fælles løsning« bør tilstræbe et højt miljøbeskyttelsesniveau og derfor også bør tage højde for de driftsforhold (som f.eks. overgangsfaserne, herunder accelerationer), hvor motoren har et højt emissionsniveau.

4.2. *Grænseværdier*

4.2.1. ØSU er opmærksom på, at de nye grænseværdier, som Kommissionen foreslår, er et led i de foranstaltninger, der er iværksat på baggrund af resultaterne af det første auto/oil-program. Hensigten med auto/oil-programmet var at sammensætte en pakke af foranstaltninger, der alle sigtede mod inden år 2010 at nå de luftkvalitetsmål, som anbefales af WHO [1], ud fra en overbevisning om, at de sociale omkostninger ved forureningen berettiger en sådan målsætning. Samtidig bør man med disse aktioner også søge at forbedre cost/benefit-forholdet.

4.2.2. ØSU påpeger, at forbedringer af brændstoffets kvalitet kan og bør bidrage væsentligt til at nedbringe emissionerne fra motorparken. ØSU mener derfor, at de tiltag, der bebudes til år 2000 og 2005, også bør omfatte specifikke krav til benzin og diesel, der er i overensstemmelse med EU's miljømål. I den forbindelse opfordrer ØSU Rådet og Europa-Parlamentet, der er ved at færdigbehandle Kommissionens forslag på dette område, til at træffe en afgørelse, der imødekommer de europæiske borgeres forventninger til »luftkvalitet«.

4.2.3. ØSU håber, at Kommissionen ved udarbejdelsen af det foreliggende direktivforslag har medtaget de erfaringer, der allerede er høstet i visse af medlemsstaterne (som f.eks. Sverige).

ØSU bemærker endvidere, at det foreliggende forslag såvel som det forslag, der snart vil blive udarbejdet til 2005-fasen, skal ses i lyset af de forpligtelser, som Kommissionen påtog sig i Kyoto om nedsættelse af CO_2-emissionerne.

4.2.4. ØSU bifalder Kommissionens beslutning (se pkt. 2.7) om at indføre begrebet andre kulbrinter end methan i forbindelse med fastlæggelse af emissionsgrænseværdier for gasdrevne motorer.

4.2.5. Methan er ganske vist en særdeles stabil gas og bidrager derfor ikke til ozondannelse (se direktivforslagets bilag I, pkt. 6.2.1, tabel 2), men ved at indføre en øvre emissionsgrænse for denne gasart sikres det, at anvendelsen af gasser i stort omfang ikke sker på bekostning af behovet for at begrænse udledningen af drivhusgasser.

4.2.6. Hvad angår små hurtiggående dieselmotorer, accepterer ØSU Kommissionens tekniske begrundelse for en højere grænseværdi for emission af partikler (se pkt. 2.8). ØSU opfordrer imidlertid Kommissionen til i

[1] Verdenssundhedsorganisationen.

samarbejde med motorbranchen og organisationerne [jf. ØSU's udtalelse fra 1995 om direktiv 96/1/EF (1)] at undersøge muligheden for at nedsætte den pågældende grænseværdi til det niveau, der gælder for de øvrige dieselmotorer.

(1) EFT C 155 af 21.6.1995.

Bruxelles, den 9. september 1998.

Tom JENKINS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om harmonisering af visse aspekter af ophavsret og beslægtede rettigheder i informationssamfundet« (1)

(98/C 407/06)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 6. februar 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Industri, Handel, Håndværk og Tjenesteydelser, som udpegede Robert J. Moreland til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. juli 1998.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 357. plenarforsamling af 9. og 10. september 1998, mødet den 9. september 1998, med 93 stemmer for, 3 imod og 2 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. **Indledning: Kommissionens forslag**

1.1. Dette direktivforslag er en udløber af reaktionen på Kommissionens grønbog fra 1995 (2). Det er imidlertid også det seneste resultat af den strøm af lovgivning, der blev indledt med den oprindelige grønbog fra 1988 om ophavsret og ophavsretsbeslægtede rettigheder i informationssamfundet (3). Der er sandsynligvis tale om det hidtil vigtigste forslag.

1.2. Direktivet har to formål: for det første at fortsætte harmoniseringen af ophavsret og beslægtede rettigheder med udgangspunkt i grønbogen og for det andet at gennemføre de nylige traktater fra Verdensorganisationen for Intellektuel Ejendomsret (WIPO), der henholdsvis drejer sig om ophavsret og fremførelser og fonogrammer, og som blev vedtaget i Genève i december 1996 i fællesskabslovgivningen.

1.3. Forslagene falder generelt i tråd med dels ØSU's kommentarer til grønbogen, dels WIPO-traktaterne. Kommissionen har vedtaget en strategi med fire elementer, der går ud på:

1.3.1. at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten;

1.3.2. at bevare den maksimale fleksibilitet for medlemsstaterne i henhold til nærhedsprincippet;

1.3.3. at beskytte og værne om den intellektuelle ejendomsret, især retten til online-indhold, samt

1.3.4. at opveje behovet for at beskytte den intellektuelle ejendomsret med brugernes og almenhedens rettigheder.

1.4. Det centrale diskussionsemne drejer sig om, i hvilken udstrækning det bør være op til de enkelte medlemsstater at fortolke undtagelserne fra den harmoniserede ophavsret og beslægtede rettigheder. Det nuværende forslag lader det med andre ord fortsat overvejende være op til medlemsstaterne at vurdere de nøjagtige undtagelser. Disse undtagelser omfatter bl.a. fotokopiering, ikke-kommercielle anvendelser for syns- og hørehæmmede, nyhedsrapportering og anskaffelser til biblio-

(1) EFT C 108 af 7.4.1998, s. 6.
(2) Grønbog om ophavsret og ophavsretsbeslægtede rettigheder i informationssamfundet, KOM(95) 382 endelig udg. af 19.7.1995; ØSU's udtalelse 91/96, EFT C 97 af 1.4.1996.
(3) Grønbog om ophavsretten og den teknologiske udfordring — spørgsmål vedrørende ophavsret der kræver øjeblikkelig handling, KOM(88) 172 endelig udg. af 7.6.1998; ØSU's udtalelse 74/89, EFT C 71 af 23.3.1989.