

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie**

(COM(2019) 208 final — 2019/0101 (COD))

(2020/C 14/11)

Afdelingsrapporteur: **Jorge PEGADO LIZ**

Raadpleging	Europees Parlement, 15.7.2019 Raad, 24.6.2019
Rechtsgrondslag	Artikel 43 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Interne Markt, Productie en Consumptie
Goedkeuring door de afdeling	3.9.2019
Goedkeuring door de voltallige vergadering	25.9.2019
Zitting nr.	546
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	107/1/1

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) neemt kennis van het beroep dat de steden Parijs, Brussel en Madrid hebben ingesteld bij het Gerecht tegen Verordening (EU) 2016/646 van de Commissie <sup>(1)</sup>, hetgeen heeft geleid tot gedeeltelijke nietigverklaring van deze verordening door het Gerecht op 13 december 2018.

1.2. Het EESC stelt vast dat het Gerecht de Commissie voldoende tijd heeft gegund om de tekortkomingen die naar verluidt zijn aangetroffen in deze verordening te verhelpen, zodat de normale werking van de markt niet in gevaar wordt gebracht; de Commissie krijgt daarvoor de tijd tot februari 2020, ongeacht het door haar ingestelde beroep.

1.3. Het EESC herinnert aan de omvang van “dieselgate”, een kwestie die reeds in diverse adviezen aan de orde is gekomen, en betreurt dat de Commissie niet in staat is gebleken om dit voorval te voorkomen door van meet af aan doeltreffende maatregelen te nemen.

1.4. Het is het EESC evenmin ontgaan dat de EU er niet in geslaagd is (of niet bereid was) een doeltreffend instrument voor collectieve actie in het leven te roepen om aan dit soort situaties het hoofd te bieden, ondanks het feit dat het Comité hier al meer dan twintig jaar op aandringt.

1.5. Tevens is het EESC van mening dat de oplossing die in dit voorstel wordt aangedragen, niet uitsluitend mag worden gericht op de formele kant van de zaak, zonder daadwerkelijk rekening te houden met de belangen van de rekwiranten.

1.6. Het EESC vreest bovendien dat door het verlenen van de bevoegdheid aan de Commissie om onder de huidige voorwaarden gedelegeerde handelingen vast te stellen niet alleen de doeltreffendheid van de wetgeving, maar ook de intentie die de wetgever heeft met het vaststellen van dergelijke gedelegeerde handelingen opnieuw in de waagschaal wordt gelegd. Daarom, en in het licht van het meest recente interinstitutionele akkoord, zou het een goede zaak zijn als het EESC zijn standpunt ten aanzien van afgeleide handelingen in een nieuw initiatiefadvies zou herzien.

1.7. Voorts hoopt het EESC dat de Commissie ervoor zal waken dat Verordening (EU) 2017/1154 <sup>(2)</sup> (derde pakket) en Verordening (EU) 2018/1832 <sup>(3)</sup> (vierde pakket) hetzelfde lot wacht.

1.8. Gezien het grote aantal wetgevingsmaatregelen ter zake (ongeveer honderd), verzoekt het EESC de Commissie om, overeenkomstig de beginselen van de agenda voor betere regelgeving, na te gaan of het mogelijk dan wel noodzakelijk is om over te gaan tot compilatie of codificatie op dit gebied.

<sup>(1)</sup> PBL 109 van 26.4.2016, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PBL 175 van 7.7.2017, blz. 708.

<sup>(3)</sup> PBL 301 van 27.11.2018, blz. 1.

1.9. Tot slot verzoekt het EESC de Commissie met klem om zijn specifieke voorstellen met betrekking tot een snellere procedure en meer rechtszekerheid in overweging te nemen.

## 2. Het dieselgate-schandaal en collectief verhaal van consumenten

2.1. In september 2015 werd bekend dat Volkswagen AG voertuigen zou hebben geproduceerd en verkocht die waren uitgerust met software voor het manipuleren van laboratoriumtests waarin de emissies van motorvoertuigen werden gecontroleerd <sup>(4)</sup>.

2.2. Zo bracht dit bedrijf wereldwijd schade toe aan miljoenen consumenten die een dergelijk voertuig hadden gekocht in de veronderstelling dat het voldeed aan de wettelijke emissiegrenswaarden voor vervuilende stoffen en dat het duurzamer zou zijn, zowel in milieuoopzicht als op het gebied van brandstofverbruik. Ook heeft het bedrijf hiermee ernstige schade toegebracht aan de gezondheid van mensen en aan het milieu in het algemeen.

2.3. Vastgesteld werd dat, als gevolg van de ingreep van de autofabrikant en gezien de eisen die gelden voor laboratoriumtests, de stikstofoxide-emissies die in reële rijomstandigheden werden gemeten wel 10 tot 40 keer hoger waren dan de emissiewaarden van laboratoriumtests.

2.4. Volkswagen gaf ook toe dat het deze software in ongeveer 11 miljoen diesellootvoertuigen wereldwijd had geïnstalleerd. Dit schandaal leidde ertoe dat de Europese Commissie en enkele lidstaten een bestuursrechtelijke en strafrechtelijke procedure zijn gestart om het concern te straffen voor zijn gedrag.

2.5. Het EESC wijst erop dat miljoenen consumenten niet naar behoren zijn gecompenseerd voor de schade die zij hebben geleden en dat er nog steeds niets bekend is over de resultaten van de controles die door de autoriteiten van de lidstaten zijn uitgevoerd. Evenmin is er iets bekend over de terugroepacties van Volkswagen, met name over de vraag of de betreffende voertuigen zijn aangepast en inmiddels wel aan de conformiteitseisen voldoen.

2.6. Diverse Europese consumenten- en milieuorganisaties hebben gebruikgemaakt van regelingen voor collectief verhaal en hebben gerechtelijke stappen ondernomen tegen Volkswagen en SEAT, maar alleen op nationaal niveau en door middel van verschillende gerechtelijke procedures.

2.7. Desondanks zullen veel van deze consumenten waarschijnlijk nooit worden gecompenseerd voor de schade die zij hebben geleden, omdat er nu eenmaal geen Europees mechanisme voor collectief verhaal bestaat. Bovendien wordt in het recente voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende representatieve vorderingen ter bescherming van de collectieve belangen van consumenten <sup>(5)</sup> niet volledig tegemoetgekomen aan de noodzaak om consumenten daadwerkelijk schadeloos te stellen voor de geleden schade. Dat zou in dit geval van grote waarde zijn geweest want hierdoor zou de gedupeerde consument die volledig afhankelijk is van de maatregelen en besluiten die in de lidstaten worden genomen, schadeloos kunnen worden gesteld. Het is dan ook te hopen dat de lopende onderhandelingen met het Europees Parlement (EP) en de Raad spoedig resulteren in een verbeterde versie van het voorstel.

## 3. Maatregelen van de Europese Commissie en adviezen van het EESC

3.1. Toen dit schandaal bekend werd, hebben de EU-instellingen getracht deze situatie aan te pakken en voor eens en altijd uit de wereld te helpen <sup>(6)</sup>.

3.2. Naar aanleiding van de werkzaamheden van de onderzoekscommissie inzake emissiemetingen in de automobielsector (EMIS) van het EP, die op 17 december 2015 van start zijn gegaan en op 2 maart 2017 zijn afgerond <sup>(7)</sup>, heeft de Commissie een reeks maatregelen genomen waarvan de test onder reële rijomstandigheden (Real Driving Emissions test of RDE-test) <sup>(8)</sup>, vastgesteld en uitgewerkt in Verordening (EU) 2016/427 (eerste pakket) <sup>(9)</sup>, Verordening (EU) 2016/646 (tweede pakket) <sup>(10)</sup>, Verordening (EU) 2017/1154 (derde pakket) <sup>(11)</sup> en Verordening (EU) 2018/1832 (vierde pakket) <sup>(12)</sup> speciale vermelding verdient.

<sup>(4)</sup> Deze tests waren uitgevoerd door het Amerikaanse *Environmental Protection Agency* en leidden ertoe dat het bedrijf moest toegeven dat het een "manipulatie-instrument" (*defeat device*) had geïnstalleerd in zijn voertuigen, dat aan de hand van een algoritme kon detecteren wanneer een voertuig werd getest op de uitstoot van vervuilende stoffen.

<sup>(5)</sup> COM(2018) 184 final — 2018/0089 (COD); advies van het EESC: PB C 440 van 6.12.2018, blz. 66.

<sup>(6)</sup> Zie de lijst van wetgevingsmaatregelen op: [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation/motor-vehicles-trailers\\_nl](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation/motor-vehicles-trailers_nl)

<sup>(7)</sup> EP-verslag A8-0049/2017, waarin werd geconcludeerd dat "het de Commissie aan politieke wil en besluitvaardigheid [ontbrak] om gezien de ernst van de hoge NOx-emissies in te grijpen en voorrang te geven aan de bescherming van de volksgezondheid die in het gedrang kwam" en met name "de middelen die haar op het niveau van het TCMV en de RDE-LDV-werkgroep ter beschikking stonden niet [heeft] aangewend om het besluitvormingsproces te bespoedigen en te komen tot een tijdige aanpassing van de typegoedkeuringtests waardoor die de reële rijomstandigheden weerspiegelen, zoals voorgeschreven in artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007".

<sup>(8)</sup> Bij deze procedure worden draagbare emissieanalysatoren aan boord van het voertuig gebruikt om de emissies tijdens een test op de weg te kunnen meten, ervan uitgaande dat zo een beter beeld kan worden gevormd van de daadwerkelijke emissies op de weg, waardoor de discrepantie tussen de emissies die worden gemeten onder reële rijomstandigheden en de emissies die in een laboratorium worden gemeten, wordt verkleind.

<sup>(9)</sup> PB L 82 van 31.3.2016, blz. 1.

<sup>(10)</sup> PB L 109 van 26.4.2016, blz. 1.

<sup>(11)</sup> PB L 175 van 7.7.2017, blz. 708.

<sup>(12)</sup> PB L 301 van 27.11.2018, blz. 1.

3.3. Het EESC houdt zich al sinds 2006 bezig met emissies van uitlaatgassen, met name fijnstof (PM), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), koolmonoxide (CO) en koolwaterstoffen (HC), en heeft gewezen op een aantal tekortkomingen van de achtereenvolgens voorgestelde regelingen en advies uitgebracht over betrouwbaarder testmethoden<sup>(13)</sup>.

3.4. Het EESC is echter niet om advies gevraagd over de in paragraaf 3.2 genoemde verordeningen, aangezien dit niet verplicht is voor handelingen die de Commissie op grond van de artikelen 296 en 297 VWEU heeft vastgesteld (zie bijv. de artikelen 38, 46, 95, 113, 115, 115, 164, 166, 169, 177, 182, 188, 192, 194, 203, 336 en met name artikel 304 van genoemd verdrag).

3.5. De steden Parijs, Brussel en Madrid hebben op resp. 26 juni 2016 (zaak T-339/16), 29 juni 2016 (zaak T-352/16) en 19 juli 2016 (zaak T-391/16) beroep ingesteld tegen de Commissie krachtens artikel 263 VWEU **tot nietigverklaring van Verordening (EU) 2016/646 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008** wat emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft, wegens — kort samengevat — onbevoegdheid, aangezien de Commissie ten onrechte gebruik heeft gemaakt van de regelgevingsprocedure met toetsing in plaats van de gewone wetgevingsprocedure; schending van wezenlijke vormvoorschriften, door een essentieel onderdeel van een basishandeling te wijzigen zonder de voorgeschreven formaliteiten in acht te nemen; schending van de primaire en secundaire wetgeving en de algemene beginselen van het EU-recht, cf. de artikelen 3, 11, 114, lid 3, en 191 VWEU en de artikelen 35 en 37 van het Handvest van de grondrechten, alsook Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>(14)</sup>, artikel 4 van Verordening (EG) nr. 715/2007 Europees Parlement en de Raad<sup>(15)</sup> en Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie<sup>(16)</sup>; en, ten slotte, misbruik van bevoegdheid, omdat de door de Commissie beoogde verhoging van de grenswaarden voor emissies van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) niet strookt met de bepalingen van het EU-recht of de voorschriften van de Commissie en niet overeenstemt met de communautaire wetgeving.

3.6. In zijn arrest van 13 december 2018 besloot het Gerecht de drie zaken samen te voegen en, kort samengevat, **de beroepen** met betrekking tot de volgende punten **toe te wijzen**:

— “Punt 2 van bijlage II bij Verordening (EU) 2016/646 van de Commissie [...] wordt nietig verklaard voor zover daarbij, in de punten 2.1.1 en 2.1.2 van bijlage III A bij verordening nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 715/2007, de waarde van de definitieve uitstootconformiteitsfactor (Conformity Factor — CF) en de waarde van de tijdelijke uitstootconformiteitsfactor voor de massa stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) worden vastgesteld.”

— “De gevolgen van de krachtens punt 1 van het onderhavige dictum nietig verklaarde bepalingen worden gehandhaafd totdat binnen een redelijke termijn een nieuwe regeling is vastgesteld ter vervanging van die bepalingen, zonder dat die periode langer mag duren dan twaalf maanden vanaf de datum waarop het onderhavige arrest gevolgen sorteert.”

#### 4. Het voorstel van de Commissie

##### 4.1. Motivering en doel van het voorstel

4.1.1. In mei 2017 stelde de Europese Commissie een reeks maatregelen voor om het Europese vervoer en de mobiliteit in Europa te moderniseren en met name de CO<sub>2</sub>-uitstoot, luchtvervuiling en files te verminderen en de bureaucratie voor bedrijven terug te dringen.

4.1.2. Reeds in 2007 werd Verordening (EG) nr. 715/2007 aangenomen, waarin voorschriften werden vastgesteld voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en werd bepaald dat nieuwe lichte voertuigen aan bepaalde emissiegrenswaarden moesten voldoen.

4.1.3. Naar aanleiding van het dieselgate-schandaal heeft de Commissie de testprocedures en typegoedkeuringsvoorschriften eens grondig onder de loep genomen en is zij tot de conclusie gekomen dat de emissies die in reële rijomstandigheden op de weg worden veroorzaakt door voertuigen van het type Euro 5 en Euro 6 aanzienlijk hoger liggen dan de emissies die worden gemeten in het kader van de NEDC-testcycli (*New European Driving Cycle*), met name waar het de uitstoot van stikstofoxiden door dieselveertuigen betreft.

4.1.4. De Commissie achtte het noodzakelijk kwantitatieve RDE-voorschriften vast te stellen om de uitlaatemissies onder alle normale gebruiksomstandigheden te beperken overeenkomstig de emissiegrenswaarden van Verordening (EG) nr. 715/2007. Dit leidde tot de goedkeuring van Verordening (EU) 2016/646 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008, waarin via een comitéprocedure nieuwe conformiteitsfactoren werden vastgesteld voor de emissies die bij tests worden gemeten.

<sup>(13)</sup> Zie met name: PB C 311 van 12.9.2014, blz. 55, PB C 251 van 31.7.2015, blz. 31, PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52, PB C 367 van 10.10.2018, blz. 32 en PB C 440 van 6.12.2018, blz. 95.

<sup>(14)</sup> PBL 152 van 11.6.2008, blz. 1.

<sup>(15)</sup> PBL 171 van 29.6.2007, blz. 1.

<sup>(16)</sup> PBL 199 van 28.7.2008, blz. 1.

4.1.5. Deze wijziging, die betrekking heeft op de tweede fase van de RDE-procedure en door het EP en de Raad werd onderschreven, had tot gevolg dat de tests voor het meten van NO<sub>x</sub>-emissies vanaf september 2017 verplicht zouden zijn voor nieuwe automodellen en vanaf september 2019 voor alle voertuigen <sup>(17)</sup>.

4.1.6. In december 2018 besloot het Gerecht, naar aanleiding van een door de steden Parijs, Madrid en Brussel ingesteld beroep, een aantal bepalingen van Verordening (EU) 2016/646 nietig te verklaren omdat **de zogeheten “conformiteitsfactoren” niet via de comitéprocedure maar via de gewone wetgevingsprocedure hadden moeten worden vastgesteld**. De nietigverklaring was gedeeltelijk van aard en had geen gevolgen voor de RDE-testprocedure, die van kracht blijft.

4.1.7. Het Gerecht stelde de gevolgen van de gedeeltelijke nietigverklaring echter uit tot februari 2020 om de Commissie tijd te geven het arrest uit te voeren.

#### 4.2. *Inhoud en doel van het voorstel*

4.2.1. Om te voorkomen dat fabrikanten die bij het ontwerp van hun voertuigen rekening hadden gehouden met de eerder vastgestelde RDE-procedure onnodig zouden worden belast, besloot de Commissie een voorstel in te dienen tot:

— **herinvoering van de eerder vastgestelde conformiteitsfactoren;**

— **het verlenen van de bevoegdheid aan de Commissie om de door de wetgever vastgestelde conformiteitsfactoren jaarlijks neerwaarts te herzien**, zodat rekening kan worden gehouden met de vooruitgang van de meetnauwkeurigheid van draagbare meetsystemen.

4.2.2. De Commissie betoogt dat het Gerecht in zijn nietigverklaring de technische onderbouwing van de conformiteitsfactoren niet in twijfel heeft getrokken. Daarom, en aangezien er nog altijd een discrepantie bestaat tussen de emissies die worden gemeten onder reële rijomstandigheden op de weg en de emissies die in een laboratorium worden gemeten, worden conformiteitsfactoren voorgesteld waarmee Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt gewijzigd.

4.2.3. De conformiteitsfactoren worden in twee fasen ingevoerd: in de **eerste fase** wordt een tijdelijke conformiteitsfactor toegepast en in de **tweede fase** wordt alleen de **definitieve conformiteitsfactor** gebruikt; de Commissie heeft tot taak regelmatig toezicht te houden op de definitieve conformiteitsfactoren en daarbij rekening te houden met de technische ontwikkelingen.

4.2.4. Voorts zou **de Commissie de bevoegdheid krijgen om** overeenkomstig artikel 290 VWEU **gedelegeerde handelingen vast te stellen** ten aanzien van uitvoeringsbepalingen voor de specifieke procedures, tests en voorschriften voor typegoedkeuring. Dit houdt ook in dat zij bevoegd is om Verordening (EG) nr. 715/2007 aan te vullen door herziening van die bepalingen alsook van de voor het meten van de emissies gebruikte testcycli. Het voorstel omvat ook de mogelijkheid om deze verordening te wijzigen teneinde de definitieve conformiteitsfactoren neerwaarts te herzien en de op de deeltjesmassa gebaseerde grenswaarden aan te passen, evenals grenswaarden vast te stellen die gebaseerd zijn op het deeltjesaantal.

4.2.5. Door dit voorstel zouden fabrikanten opnieuw moeten aantonen dat alle nieuwe voertuigen die in de Europese Unie worden verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht, aan de vastgestelde grenswaarden voldoen.

4.2.6. Nog voordat zij haar voorstel had ingediend, **ging de Commissie bij het Hof van Justitie van de EU in beroep tegen het arrest van het Gerecht**, omdat zij van oordeel is dat de vastgestelde conformiteitsfactoren geen essentieel onderdeel zijn van haar eerdere verordening, maar uitsluitend betrekking hebben op metingen.

#### 5. **Algemene opmerkingen**

5.1. Het is de taak noch de bevoegdheid van het EESC om zich te mengen in een juridisch conflict tussen EU-instellingen, met name wanneer het een kwestie betreft die aanhangig is gemaakt bij het Hof van Justitie van de Europese Unie. Het EESC heeft echter wel het recht om zich uit te spreken over de achtergrond van het voorstel van de Commissie en over de wijze waarop zij de gestelde doelen denkt te zullen halen.

5.2. Het lijkt erop dat het onderhavige voorstel formele tekortkomingen verhelpt op het gebied van (on)bevoegdheid en schending van diverse bepalingen van primair recht wegens oneigenlijk gebruik van een onrechtmatige procedure.

<sup>(17)</sup> Zie **De respons van de EU op het “dieselgate”-schandaal**, briefingdocument van de Rekenkamer van februari 2019, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP\\_Vehicle\\_emissions/BRP\\_Vehicle\\_emissions\\_NL.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP_Vehicle_emissions/BRP_Vehicle_emissions_NL.pdf)

5.3. Maar inhoudelijk gezien betwijfelt het EESC of de gekozen oplossing — de Commissie de bevoegdheid geven om **gedelegeerde handelingen vast te stellen op gebieden waarvan het Gerecht vindt dat alleen de wetgever essentiële onderdelen kan wijzigen**, een bevoegdheid waarop de Commissie zich lijkt te willen beroepen — wel beantwoordt aan het wettelijk doel van gedelegeerde handelingen, zoals het reeds in eerdere adviezen over gedelegeerde handelingen heeft betoogd <sup>(18)</sup>.

5.4. Het EESC stelt met genoegen vast dat de termijnen voor de tenuitvoerlegging van het voorstel worden gehandhaafd en dat het voorstel nog steeds sinds 1 september 2017 van toepassing is op nieuwe automodellen en vanaf 1 september 2019 op nieuwe voertuigen.

5.5. Het twijfelt echter aan de rechtskracht van de maatregelen, gelet op het feit dat er geen enkele zekerheid bestaat over deze wetgevingsprocedure, die de inwerkingtreding van de maatregel in september in gevaar kan brengen, om nog maar te zwijgen over de vragen die al zijn gerezen omtrent de terugwerkende kracht van de maatregel.

5.6. De situatie wordt nog ingewikkelder door het beroep dat is ingesteld, waardoor een definitieve uitspraak over de kwestie die is voorgelegd aan het Gerecht voor onbepaalde tijd wordt uitgesteld. Men kan zich zelfs afvragen of het huidige voorstel wel moet worden goedgekeurd, ongeacht of de uitspraak van het Hof in het voordeel is van de Commissie of niet.

5.7. De enige rechtvaardiging van het voorstel is gelegen in het feit dat hiermee wordt getracht de fabrikanten enige rechtszekerheid te bieden, zodat zij desgewenst de productie van hun voertuigen kunnen voortzetten; **dat neemt echter niet weg** dat de uitspraak van het Hof gevolgen kan hebben voor de geldigheidsduur van het voorstel, met alle risico's van dien voor orders en de levering van onderdelen.

5.8. Het EESC beklemtoont dat consumenten in ieder geval toegang moeten krijgen tot de reeds op officiële websites gepubliceerde RDE-tests <sup>(19)</sup>, zodat ze deze informatie kunnen vergelijken met de gegevens over de milieuprestaties van voertuigen uit hoofde van Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(20)</sup>. De toegang tot deze informatie kan de consument helpen bij het maken van een keuze op basis van het milieueffect van een voertuig.

5.9. Het EESC hoopt dat de Commissie ervoor kan zorgen dat het voorstel verenigbaar is met de verschillende RDE-handelingen, rekening houdend met het feit dat het voorstel betrekking heeft op het tweede pakket en dus geen afbreuk doet aan de twee daaropvolgende handelingen, die onder meer betrekking hebben op het deeltjesaantal in de tests, de verfijning van de testmethoden (RDE-handeling 3) en de mogelijkheid van onafhankelijke tests door derden ter controle van reeds in het verkeer gebrachte voertuigen (RDE-handeling 4).

5.10. Zonder afbreuk te doen aan de specifieke aard van het voorstel, dringt het EESC er bij de Commissie op aan om rekening te houden met de praktijken die in landen buiten de Europese Unie worden toegepast en met name met de ervaringen in de VS, vooral op het punt van conformiteitscriteria en sancties voor fabrikanten die zich niet aan de regels houden <sup>(21)</sup>.

5.11. Het EESC erkent dat het dieselgate-schandaal niet alleen een aantal tekortkomingen met betrekking tot de uitstoot van stikstofoxiden aan het licht heeft gebracht, maar ook heeft aangetoond dat miljoenen consumenten auto's hebben gekocht die niet overeenkomen met de verstrekte gegevens, en dat de overgrote meerderheid van de consumenten geen individuele schadevergoeding heeft ontvangen voor de schade die zij hebben geleden.

5.12. Het is belangrijk dat de Commissie zorgt voor de volledige vergoeding van de schade die alle gedupeerden hebben geleden of ten minste voor een Europees mechanisme voor collectief verhaal, en erop toeziet dat dit mechanisme doeltreffend, nuttig en snel is en ook consumenten compenseert voor milieuschade, hetgeen niet kan worden gezegd van de regeling waarin het voorstel voor een richtlijn betreffende schadeacties door belangenbehartigers voorziet.

## 6. Specifieke opmerkingen

### 6.1. Artikel 1, lid 3)

6.1.1. Het EESC is van mening dat de in bijlage I, tabel 2 vermelde conformiteitsfactoren nog steeds niet ambitieus genoeg zijn om de NOx-emissies terug te dringen, aangezien de wetenschappelijke gegevens en de factoren die in 2018 werden voorgesteld naar de maatstaven van vandaag nogal conservatief zijn.

6.1.2. Ook is het belangrijk dat deze factoren regelmatig, minstens een keer per jaar, worden geëvalueerd om ervoor te zorgen dat rekening wordt gehouden met de technologische ontwikkelingen.

<sup>(18)</sup> PB C 67 van 6.3.2014, blz. 104; PB C 13 van 15.1.2016, blz. 145; PB C 288 van 31.8.2017, blz. 29; PB C 345 van 13.10.2017, blz. 67.

<sup>(19)</sup> Zie: <https://www.acea.be/publications/article/access-to-euro-6-rde-monitoring-data>

<sup>(20)</sup> PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.

<sup>(21)</sup> Volgens artikel 85 van de nieuwe Verordening (EU) 2018/858 mag de Commissie producenten momenteel boeten van maximaal 30 000 EUR per voertuig opleggen.

6.2. *Artikel 1, lid 4)*

6.2.1. Het EESC acht het belangrijk dat de fabrikant zijn voertuigen zo uitrust dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening kan voldoen, maar vindt ook dat deze informatie niet alleen ter beschikking moet worden gesteld aan de consument bij de verkoop, maar ook moet worden gemonitord door de bevoegde instanties.

6.2.2. Ook zou het EESC graag zien dat de term “normale gebruiksomstandigheden” duidelijk wordt omschreven in een wettekst en niet alleen wordt gebaseerd op subjectieve interpretaties van de Commissie, aangezien het hier om een conformiteitsvereiste gaat en onzekerheid omtrent de interpretatie daarvan moet worden voorkomen <sup>(22)</sup>.

6.3. *Artikel 1, lid 5)*

6.3.1. Het EESC vindt dat de termijn van zes maanden voor het verstrekken van conformiteitsinformatie door de fabrikant te lang is, gelet op de verplichtingen van de sector op het gebied van milieubescherming, en stelt daarom een termijn van maximaal drie maanden voor.

Brussel, 25 september 2019.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Luca JAHIER

---

<sup>(22)</sup> Zie bijv. het antwoord van commissaris Bieńkowska op een parlementaire vraag (vraag P-006693-16): [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2016-006693-ASW\\_EN.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2016-006693-ASW_EN.html)