



Raad van de
Europese Unie

Brussel[...]
(OR. en)

10347/19

**Interinstitutioneel dossier:
2019/0101 (COD)**

**ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	14 juni 2019
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2019) 208 final
Betreft:	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

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2019) 208 final.

Bijlage: COM(2019) 208 final



Brussel, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

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

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Op 13 december 2018 heeft het Gerecht uitspraak gedaan in de rechtstreekse beroepen T-339/16 (*Ville de Paris/Commissie*), T-352/16 (*Stad Brussel/Commissie*) en T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Commissie*) die waren ingesteld tegen Verordening (EU) 2016/646 van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft¹. Bij Verordening (EU) 2016/646 zijn conformiteitsfactoren vastgesteld die worden gebruikt om te beoordelen of een voertuig tijdens een test onder reële rijomstandigheden (Real Driving Emissions test of RDE-test) aan de emissiegrenswaarden voldoet. De bestreden conformiteitsfactoren werden gebruikt om de discrepantie tussen de tijdens reële rijomstandigheden gemeten emissies en de emissies die in een laboratorium worden gemeten, geleidelijk te verminderen.

Het Gerecht doet geen uitspraak over de technische noodzaak van de conformiteitsfactoren. Het oordeelt dat de Verordening (EU) 2016/646 de facto een wijziging inhoudt van de bij Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde grens van 80 mg/km, omdat bij RDE-tests een hoger emissieniveau wordt toegestaan dan bij tests in een laboratorium. Het Gerecht oordeelt dat die conformiteitsfactoren alleen door de wetgever zelf hadden mogen worden ingevoerd, aangezien het een essentieel onderdeel van een wetgevingshandeling betreft (namelijk van Verordening (EG) nr. 715/2007²). Het Gerecht heeft het deel van Verordening (EU) 2016/646 waarin de conformiteitsfactoren worden vastgesteld derhalve nietig verklaard.

Het betreft een partiële nietigverklaring. De RDE-testprocedure als vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/427 van de Commissie³ en verder gewijzigd bij de Verordeningen (EU) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ en 2018/1832⁶ van de Commissie blijft derhalve van kracht en moet bij typegoedkeuring nog steeds worden gevolgd.

¹ PB L 109 van 26.4.2016, blz. 1.

² Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 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 (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

³ Verordening (EU) 2016/427 van de Commissie van 10 maart 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB L 82 van 31.3.2016, blz. 1).

⁴ Verordening (EU) 2016/646 van de Commissie van 20 april 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB L 109 van 26.4.2016, blz. 1).

⁵ Verordening (EU) 2017/1154 van de Commissie van 7 juni 2017 tot wijziging van Verordening (EU) 2017/1151 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad 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, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 en van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen in reële rijomstandigheden betreft (Euro 6) (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 708).

⁶ Verordening (EU) 2018/1832 van de Commissie van 5 november 2018 tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie om de typegoedkeuringstests en -procedures voor de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen, waaronder die voor

De noodzaak om het onderhavige voorstel vast te stellen is een direct resultaat van de uitspraak van het Gerecht in de rechtstreekse beroepen T-339/16, T-352/16 en T-391/16, en een spoedige vaststelling ervan is van cruciaal belang om rechtsonzekerheid te voorkomen ten aanzien van de typegoedkeuringen die sinds 1 september 2017 zijn verleend, en typegoedkeuringen die in de toekomst zullen worden verleend. Marktdelnemers moet zo snel mogelijk, en in elk geval voordat het arrest op 23 februari 2020 in werking treedt, duidelijkheid worden verschaft betreffende de toepasselijke regels. Om de mogelijke rechtsonzekerheid tot een minimum te beperken, is de termijn in artikel 3 vastgesteld op drie dagen.

Om rechtsonzekerheid ten aanzien van de typegoedkeuringen die sinds 1 september 2017 zijn verleend, te voorkomen, en om de Commissie voldoende tijd te gunnen om het oordeel uit te voeren, is de nietigverklaring van het Gerecht geldig met een vertraging van maximaal 12 maanden (d.w.z. 23 februari 2020).

Om te voorkomen dat fabrikanten die bij het ontwerp van hun voertuigen rekening hielden met de eerder vastgestelde RDE-procedure onnodig worden belast, heeft de Commissie besloten een voorstel tot herinvoering van de eerder vastgestelde conformiteitsfactoren in te dienen bij het Europees Parlement en de Raad.

Daarnaast stelt de Commissie voor dat de wetgever de Commissie de bevoegdheid verleent om de door de wetgever vastgestelde conformiteitsfactoren jaarlijks neerwaarts te herzien, zodat de vooruitgang van de meetnauwkeurigheid van draagbare meetsystemen in aanmerking kan worden genomen. Zo kunnen de emissies van stikstofoxiden (NO_x) tijdens reële rijomstandigheden op de weg geleidelijk nog verder worden verlaagd.

• **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Emissieregels worden vastgesteld in het kader van de EU-typegoedkeuring van auto's, bestelwagens, vrachtwagen, autobussen en reïsbussen. De opeenvolgende "Euro-normen" worden aangeduid met Arabische cijfers voor lichte voertuigen (auto's en bestelwagens) en met Romeinse cijfers voor zware voertuigen (vrachtwagens, autobussen en reïsbussen). De recentste normen zijn Euro 6 voor lichte voertuigen en Euro VI voor zware voertuigen.

- Richtlijn 2007/46/EG⁷ voorziet in een gemeenschappelijk rechtskader voor de typegoedkeuring van auto's, bestelwagens, vrachtwagen, autobussen en reïsbussen.
- Bij Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende Euro 5 en Euro 6 zijn de grenswaarden vastgesteld voor de emissies van gereguleerde verontreinigende stoffen door auto's, met name stikstofoxiden (NO_x, d.w.z. de gecombineerde emissies van NO en NO₂), op 80 mg/km.
- 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

conformiteit tijdens het gebruik en emissies in reële rijomstandigheden, te verbeteren en bepalingen in te voeren betreffende instrumenten voor de meting van het brandstof- en elektriciteitsverbruik (PB L 301 van 27.11.2018, blz. 1.)

⁷ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

onderhoudsinformatie is gewijzigd en aangevuld bij Verordening (EG) nr. 692/2008.

- Bij de verordeningen (EU) 2017/1151 (wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen) en (EU) 2018/1832 (RDE 4) zijn de nieuwe testprocedures voor typegoedkeuring van voertuigen vastgesteld en tests onder reële rijomstandigheden mogelijk gemaakt, waaronder door middel van tests door onafhankelijke gecertificeerde laboratoria.
- Krachtens Verordening (EG) nr. 595/2009 moeten nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en motoren aan nieuwe emissiegrenswaarden voldoen en gelden aanvullende voorschriften inzake de toegang tot informatie.
- Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie strekt tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009 wat emissies van zware voertuigen betreft (Euro VI).

Opeenvolgende Euro-emissienormen hebben geleid tot aanzienlijke verminderingen van de emissies van uitlaatgasdeeltjes, zowel wat deeltjesmassa (PM) betreft als wat deeltjesaantal (PN) betreft, en van andere verontreinigende stoffen als koolwaterstoffen (HC) en koolstofmonoxide (CO). De NO_x-emissies — in het bijzonder emissies van stikstofdioxiden (NO₂) — door wegvervoer zijn echter niet verminderd in de mate die bij de invoering van de Euro-normen sinds 1991 werd verwacht. Dit is te wijten aan het feit dat emissies onder "reële" rijomstandigheden op de weg vaak hoger zijn dan de emissies die tijdens de typegoedkeuringstest worden gemeten (dit is met name het geval voor dieselvoertuigen).

Om een oplossing te vinden voor het hoge niveau van emissies op de weg door passagiersvoertuigen, en voor de aanzienlijke discrepantie met de emissies bij laboratoriumtests die in recente jaren werd geobserveerd, heeft de Commissie de RDE-testprocedure ontwikkeld, die vanaf 1 september 2017 van toepassing is. Bij deze testprocedure worden draagbare emissie-analysatoren aan boord van het voertuig gebruikt om de emissies tijdens een realistische test op de weg te kunnen meten. Hierdoor wordt een beter beeld 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.

De RDE-procedure vult de laboratoriumprocedure aan door te controleren of de tijdens de laboratoriumtests gemeten niveaus van de emissies van NO_x en PN ook in reële rijomstandigheden op de weg laag blijven. Lichte voertuigen die met de recentste emissienormen zijn gecertificeerd als "Euro 6d-TEMP" of "Euro 6d", zijn gecertificeerd met emissietests onder reële rijomstandigheden.

Naast de aanzienlijke wijziging van de testprocedures wordt doeltreffend markttoezicht op de milieuprestaties van voertuigen mogelijk gemaakt door Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De afgelopen tientallen jaren is er, dankzij de gezamenlijke inspanningen van de EU en de nationale, regionale en lokale autoriteiten, een verbetering opgetreden in de luchtkwaliteit in de Europese Unie. Sinds 2000 zijn de emissies in de lucht van verontreinigende stoffen met 10 % tot 70 % verminderd, naar gelang van de verontreinigende stof (voor NO_x is de daling

42 %). Die dalingen zijn mede te danken aan de integratie van milieubeschermingseisen in de vervoerssector, waardoor emissies beter beheerst kunnen worden⁸.

Desondanks blijven concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) in de lucht een ernstig probleem voor steden in de hele Europese Unie, en is de overschrijding van de bij Richtlijn 2008/50/EG (betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa ter bescherming tegen risico's voor de gezondheid van de mens en voor het milieu) vastgestelde grenswaarden nog altijd hoofdzakelijk te wijten aan het wegvervoer. Uit gegevens voor 2016 blijkt dat die grenswaarden in dat jaar in 19 lidstaten werden overschreden, met name in stedelijke gebieden als gevolg van hoge emissieniveaus van NO_x (NO + NO₂) door het wegverkeer⁹. Een aanzienlijk deel van die emissies betrof NO_x-emissies uit dieselauto's en -bestelwagens, die onder reële rijomstandigheden aanzienlijk hoger kunnen zijn dan de vastgestelde emissiegrenswaarden die in een laboratoriumtest zijn gemeten¹⁰.

De verplichte grenswaarden voor NO_x-emissies van dieselveertuigen in de EU zijn geleidelijk verlaagd, van 500 mg/km bij Euro 3 (voor dieselveertuigen van Euro 1 en Euro 2 werden geen NO_x-grenswaarden vastgesteld) tot 80 mg/km bij Euro 6¹¹. Er zijn echter aanwijzingen dat deze steeds strengere NO_x-grenswaarden, die in een laboratorium met een gestandaardiseerde testcyclus zijn geverifieerd, niet leiden tot een overeenkomstige daling van de daadwerkelijke NO_x-emissies onder reële rijomstandigheden (Weiss et al. 2011).

Naar aanleiding daarvan heeft de Commissie de testprocedure van emissies onder reële rijomstandigheden (RDE-testprocedure) ontwikkeld. Deze nieuwe testprocedure is cruciaal voor de beheersing van NO_x-emissies van dieselauto's onder reële rijomstandigheden op de weg. De procedure wordt vanaf begin 2016 toegepast voor monitoringdoeleinden ter aanvulling op de laboratoriumtest, en is sinds 1 september 2017 van toepassing op nieuwe voertuigtypen. Vanaf 1 september 2019 zal de procedure van toepassing zijn op alle nieuwe voertuigen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

In overeenstemming met andere wetgeving met betrekking tot de typegoedkeuring van motorvoertuigen is de desbetreffende actie gebaseerd op artikel 114 van het VWEU dat zorgt voor het functioneren van de interne markt.

Maatregelen van de Europese Unie zijn noodzakelijk omdat voorkomen moet worden dat belemmeringen van de interne markt ontstaan, met name op het gebied van de automobiellindustrie, en vanwege de transnationale aard van luchtvervuiling en klimaatverandering. Hoewel de gevolgen van de voornaamste giftige luchtverontreinigende

⁸ Zie: COM(2018)330 Een Europa dat beschermt: schone lucht voor iedereen.

⁹ Zie: EMA, 2019. Luchtkwaliteit in Europa - verslag 2018.

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ Wegverkeer is verantwoordelijk voor zo'n 40 % van de emissies van stikstofoxiden in de EU. Van de totale emissies van stikstofoxiden door het wegverkeer komt zo'n 80 % van dieselveertuigen.

¹¹ De Euro 6-grenswaarde voor NO_x werd in 2007 ingevoerd en is sinds september 2014 van toepassing voor nieuwe voertuigtypen en sinds september 2015 voor nieuwe voertuigen.

stoffen ernstiger zijn dichtbij de bron, zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet beperkt tot plaatselijk niveau, en grensoverschrijdende vervuiling is een ernstig milieugerelateerd probleem dat nationale oplossingen kan ondermijnen. Uit atmosferische modellen blijkt dat de verontreinigende uitstoot in de ene lidstaat bijdraagt tot vervuiling in de andere lidstaat. Teneinde het probleem van luchtverontreiniging op te lossen is gecoördineerde actie op EU-niveau noodzakelijk.

- **Evenredigheid**

Het voorstel is evenredig aangezien het de nodige juridische wijzigingen omvat maar tegelijkertijd niet verder gaat dan nodig is voor de doelstelling, namelijk verontreinigende emissies van motorvoertuigen te verlagen en rechtszekerheid voor voertuigfabrikanten te garanderen. Het voorstel voorziet in de nodige juridische voorwaarden om een zo gelijk mogelijk speelveld voor alle fabrikanten te handhaven.

- **Keuze van het instrument**

Het gebruik van een verordening wordt passend geacht, omdat het gaat om de wijziging van een bestaande verordening.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Niet van toepassing.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Voordat de RDE-conformiteitsfactoren werden vastgesteld heeft de Commissie de belanghebbenden in de automobielsector een vragenlijst toegezonden. In die vragenlijst verzocht de Commissie om technische informatie en gegevens, zodat zij een geïnformeerde beoordeling kon uitvoeren. De vragen hadden betrekking op de volgende drie thema's:

- a) de samenstelling van het nieuwe dieselwagenpark wat NO_x-reductietechnologieën betreft;
- b) beschikbare gegevens over de huidige emissieprestaties onder reële rijomstandigheden van die voertuigen;
- c) informatie over het algemene potentieel voor verbetering van de NO_x-emissieprestatie van die voertuigen.

Er werden vier antwoorden ontvangen. De antwoorden werden ontvangen van de Europese Federatie van Autofabrikanten (ACEA), de Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), een vereniging van voertuigfabrikanten (ingediend op voorwaarde van anonimiteit) en een hoofdleverancier in de sector (ingediend op voorwaarde van anonimiteit). Er werd geen informatie ontvangen van individuele voertuigfabrikanten, ondanks schriftelijke en verscheidene mondelinge verzoeken in de desbetreffende werkgroepen. Van die vier ontvangen antwoorden bevatten alleen de antwoorden van de AECC en van de hoofdleverancier relevante informatie en gegevens. De waarde van de overige twee antwoorden bleek in de desbetreffende context zeer gering.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Voorafgaand aan de vaststelling van Verordening (EU) 2016/464 heeft het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek (JRC) van de Commissie een metastudie verricht van de gegevens over met draagbare meetssystemen uitgevoerde NO_x-emissiestests

van Euro 6-dieselloortuigen. De daaruit voortkomende gegevensreeks omvatte 36 dieselloortuigen van verschillende typen en 234 individuele testritten. Uit deze uitgebreide en betrouwbare gegevensreeks bleek dat de mediaan van het NO_x-emissieniveau voor Euro 6-dieselloortuigen op de weg ongeveer 4 was (d.w.z. vier maal de vastgestelde NO_x-grenswaarde).

- **Effectbeoordeling**

Voor dit voorstel is geen effectbeoordeling vereist. Het voorstel houdt een wijziging in van het rechtsinstrument waarmee de reeds bestaande conformiteitsfactoren die nodig zijn voor de juiste toepassing van de RDE-testprocedure worden vastgelegd, en verleent de bevoegdheid aan de Commissie om de conformiteitsfactoren verder neerwaarts te herzien, teneinde ze aan te passen aan de technische vooruitgang. De conformiteitsfactoren hebben geen gevolgen voor de bestaande emissiegrenswaarden als vastgesteld in Verordening (EG) nr. 715/2007, die ten tijde van de vaststelling van die verordening een effectbeoordeling hebben ondergaan¹².

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Niet van toepassing.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Niet van toepassing.

¹² Werkdocument van de diensten van de Commissie - Bijlage bij het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies en de toegang tot reparatie-informatie, tot wijziging van de Richtlijnen 72/306/EEG en.../EG (COM(2005)683 final).

/* SEC/2005/1745 */

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad² is een van de bijzondere regelgevingshandelingen in het kader van de typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad³.
- (2) Verordening (EG) nr. 715/2007 legt bepaalde emissiegrenswaarden op voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en bevat aanvullende voorschriften inzake de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie. De specifieke technische bepalingen die nodig zijn om die verordening ten uitvoer te leggen, werden vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie⁴ en vervolgens bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie⁵.

¹ PB C van , blz. .

² Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 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 (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

³ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

⁴ Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad 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 (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

⁵ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van

- (3) De emissievoorschriften voor typegoedkeuring van motorvoertuigen zijn geleidelijk doch aanzienlijk aangescherpt door de invoering en de daaropvolgende herziening van de Euro-normen. In het algemeen is voor voertuigen een aanzienlijke vermindering van emissies van de verschillende gereguleerde verontreinigende stoffen bewerkstelligd, maar dat is niet het geval voor NO_x-emissies van dieselmotoren of deeltjesemissies van benzinemotoren met directe inspuiting, met name indien geïnstalleerd in lichte voertuigen. Daarom zijn maatregelen nodig om deze situatie te verbeteren.
- (4) De Commissie heeft in dit verband op basis van eigen onderzoek en externe gegevens een uitvoerige analyse uitgevoerd van de in Verordening (EG) nr. 692/2008 vastgestelde procedures, tests en voorschriften voor de typegoedkeuring, waarbij zij heeft vastgesteld dat de emissies van Euro 5/6-voertuigen onder reële rijomstandigheden op de weg aanzienlijk hoger zijn dan de emissies die worden gemeten tijdens de voorgeschreven nieuwe Europese rijcyclus (New European Driving Cycle — NEDC), vooral wat de NO_x-emissies van dieselveertuigen betreft.
- (5) Naar aanleiding van het resultaat van die analyse heeft de Commissie een nieuwe methode ontwikkeld voor het testen van voertuigemissies onder reële rijomstandigheden, de RDE-testprocedure. De RDE-testprocedure werd ingevoerd bij de verordeningen (EU) 2016/427⁶ en (EU) 2016/646⁷ van de Commissie, vervolgens overgenomen in Verordening (EU) 2017/1151 en bij Verordening (EU) 2017/1154 van de Commissie⁸ verder verbeterd.
- (6) Bij Verordening (EU) 2016/646⁹ zijn de toepassingsdata van de RDE-testprocedure en de nalevingscriteria voor emissies onder reële rijomstandigheden vastgelegd. Daartoe werd gebruikgemaakt van voor de verontreinigende stoffen specifieke conformiteitsfactoren, waarmee de statistische en technische onzekerheden van de via een draagbaar emissiemeetsysteem uitgevoerde metingen in aanmerking konden worden genomen.

motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

⁶ Verordening (EU) 2016/427 van de Commissie van 10 maart 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB L 82 van 31.3.2016, blz. 1).

⁷ Verordening (EU) 2016/646 van de Commissie van 20 april 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB L 109 van 26.4.2016, blz. 1).

⁸ Verordening (EU) 2017/1154 van de Commissie van 7 juni 2017 tot wijziging van Verordening (EU) 2017/1151 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad 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, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 en van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen in reële rijomstandigheden betreft (Euro 6) (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 708).

⁹ Verordening (EU) 2016/646 van de Commissie van 20 april 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB L 109 van 26.4.2016, blz. 1).

- (7) Op 13 december 2018 heeft het Gerecht uitspraak gedaan in de gevoegde zaken T-339/16, T-352/16 en T-391/16¹⁰ betreffende een beroep tot nietigverklaring van Verordening (EU) 2016/646. Het Gerecht heeft het deel van Verordening (EU) 2016/646 waarin de conformiteitsfactoren zijn vastgelegd voor de beoordeling van overeenstemming van de RDE-testresultaten met de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde emissiegrenswaarden, nietig verklaard. Het Gerecht oordeelde dat alleen de wetgever die conformiteitsfactoren had kunnen invoeren, aangezien zij betrekking hadden op een essentieel onderdeel van Verordening (EG) nr. 715/2007.
- (8) Het Gerecht trok de technische onderbouwing van de conformiteitsfactoren niet in twijfel. Daarom, en aangezien er in de huidige stand van de technologische ontwikkeling 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, is het passend om de conformiteitsfactoren op te nemen in Verordening (EG) nr. 715/2007.
- (9) Teneinde fabrikanten in staat te stellen om in het kader van de RDE-testprocedure aan de Euro 6-emissiegrenswaarden te voldoen, moeten de nalevingscriteria voor emissies onder reële rijomstandigheden in twee stappen worden ingevoerd. Tijdens de eerste stap kan, als de fabrikant daarom verzoekt, een tijdelijke conformiteitsfactor worden gehanteerd, maar tijdens de tweede stap mag alleen de definitieve conformiteitsfactor worden gebruikt. De Commissie moet de definitieve conformiteitsfactoren voortdurend herzien in het licht van de technische vooruitgang.
- (10) Bij het Verdrag van Lissabon heeft de wetgever de mogelijkheid gekregen om aan de Commissie de bevoegdheid te delegeren om niet-wetgevingshandelingen van algemene strekking vast te stellen ter aanvulling of wijziging van bepaalde niet-essentiële onderdelen van een wetgevingshandeling. De maatregelen waarop de in artikel 290, lid 1, van het VWEU bedoelde bevoegdheidsdelegatie betrekking kan hebben, zijn in beginsel dezelfde als die welke vallen onder de regelgevingsprocedure met toetsing die is ingevoerd bij artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG van de Raad¹¹. Het is derhalve noodzakelijk de bepalingen van Verordening (EG) nr. 715/2007 die voorzien in het gebruik van de regelgevingsprocedure met toetsing aan te passen aan artikel 290 van het Verdrag.
- (11) Teneinde te kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie inzake luchtkwaliteit en de voertuigemissies te verminderen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handelingen vast te stellen ten aanzien van uitvoeringsbepalingen voor de specifieke procedures, tests en voorschriften voor typegoedkeuring. Ook moet zij worden bevoegd 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; de voorschriften voor de uitvoering van het verbod op het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen; de maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van de verplichting van fabrikanten om onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie te bieden; het

¹⁰ Arrest van 13 december 2018, Ville de Paris, Stad Brussel en Ayuntamiento de Madrid/Commissie, gevoegde zaken T-339/16, T-352/16 en T-391/16, EU:T:2018:927.

¹¹ Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden (PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23).

vaststellen van een herziene meetprocedure voor deeltjes. Verder moet de Commissie worden bevoegd om Verordening (EG) nr. 715/2007 te wijzigen teneinde de definitieve conformiteitsfactoren neerwaarts te herzien ter weerspiegeling van de technische vooruitgang van draagbare emissiemeetsystemen, op deeltjesmassa gebaseerde grenswaarden aan te passen en op het deeltjesaantal gebaseerde grenswaarden vast te stellen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (12) Om de continuïteit van de uitvoering in het licht van de technische vooruitgang te waarborgen, moeten alle ten tijde van de inwerkingtreding van deze verordening lopende regelgevingsprocedures met toetsing waarin het comité reeds advies heeft uitgebracht, worden voltooid overeenkomstig artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (13) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de tenuitvoerlegging van artikel 4, leden 2 en 3, van Verordening (EU) nr. 715/2007 moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹².
- (14) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk de vaststelling van voorschriften voor motorvoertuigen teneinde bij te dragen aan de verwezenlijking van luchtkwaliteitsdoelstellingen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt aangezien motorvoertuigen met een geldige typegoedkeuring over nationale grenzen heen kunnen worden verhandeld, en derhalve wegens de omvang en de gevolgen van het optreden beter op het niveau van de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (15) Verordening (EG) nr. 715/2007 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 2, lid 2, wordt vervangen door:

¹² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

"2. Op verzoek van de fabrikant kan de ingevolge deze verordening afgegeven typegoedkeuring voor voertuigen zoals bedoeld in lid 1, worden uitgebreid tot voertuigen van de categorieën M₁, M₂, N₁ en N₂, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van maximaal 2 840 kg die voldoen aan de voorschriften van deze verordening."

2) In artikel 3 wordt de aanhef vervangen door:

"Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:".

3) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De fabrikanten tonen aan dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening. De fabrikanten tonen ook aan dat alle nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die een typegoedkeuring behoeven en die worden verkocht of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening.

In deze verplichtingen is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I. Om naleving van de in bijlage I, tabel 2, vermelde Euro 6-emissiegrenswaarden te controleren, worden de emissiewaarden die tijdens eender welke geldige test van de emissies onder reële rijomstandigheden (RDE-test) zijn bepaald, gedeeld door de toepasselijke conformiteitsfactor zoals vermeld in bijlage I, tabel 2a. Het resultaat blijft onder de in tabel 2 van die bijlage vermelde Euro 6-emissiegrenswaarden.";

b) lid 4 wordt vervangen door:

"4. De Commissie stelt de in de leden 2 en 3 bedoelde specifieke procedures en vereisten vast door middel van uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld."

4) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit 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.";

b) in lid 3 wordt de inleidende zin vervangen door:

"3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 14 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van de leden 1 en 2 door specifieke voorschriften vast te stellen en de in dit lid vastgelegde specifieke procedures, tests en voorschriften voor de typegoedkeuring te ontwikkelen, in het bijzonder met betrekking tot:".

5) In artikel 6, lid 7, wordt de tweede zin vervangen door:

"Indien deze informatie op dat moment nog niet beschikbaar is of nog niet aan deze verordening voldoet, verstrekt de fabrikant deze informatie binnen zes maanden na de datum van typegoedkeuring."

6) Artikel 8 wordt vervangen door:

"Artikel 8

Gedelegeerde handelingen betreffende de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 14 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de artikelen 6 en 7 aan te vullen. Deze maatregelen omvatten de vaststelling en actualisering van de technische specificaties voor de wijze waarop de OBD- en reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig ter beschikking worden gesteld, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften van kmo's."

7) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Met ingang van 2 juli 2007 mogen de lidstaten aanvragen van fabrikanten om EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring voor een nieuw voertuigtype niet weigeren om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik, en mogen zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van een nieuw voertuig niet verbieden indien dit voertuig aan deze verordening, en in het bijzonder de Euro 5-grenswaarden van tabel 1 van bijlage I, of de Euro 6-grenswaarden van tabel 2 van bijlage I, voldoet, behoudens artikel 4, lid 1, tweede alinea";

b) de leden 4 en 5 worden vervangen door:

"4. Lidstaten weigeren met ingang van 1 september 2014, en met ingang van 1 september 2015 voor voertuigen van categorie N₁, klassen II en III, en van categorie N₂, om EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen aan nieuwe voertuigtypen die niet aan deze verordening voldoen, en in het bijzonder aan de bijlagen, met inbegrip van de in tabel 2 van bijlage I vermelde Euro 6-grenswaarden, om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik.

Naleving van de Euro 6-emissiegrenswaarden wordt tijdens een geldige RDE-test bepaald door de voor de verontreinigende stof specifieke conformiteitsfactor zoals vermeld in bijlage I, tabel 2a, in aanmerking te nemen, overeenkomstig artikel 4, lid 1, tweede alinea.

5. Met ingang van 1 september 2015, en met ingang van 1 september 2016 voor voertuigen van categorie N₁, klassen II en III, en van categorie N₂, beschouwen de lidstaten conformiteitscertificaten van nieuwe voertuigen die niet voldoen aan deze verordening, en in het bijzonder aan de in tabel 2 van bijlage I vermelde Euro 6-grenswaarden, ["zoals bepaald overeenkomstig lid 4, tweede alinea,"] als niet meer geldig voor de toepassing van artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG en verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik.

Naleving van de Euro 6-emissiegrenswaarden wordt tijdens een geldige RDE-test bepaald door de voor de verontreinigende stof specifieke conformiteitsfactor zoals vermeld in bijlage I, tabel 2a, in aanmerking te nemen, overeenkomstig artikel 4, lid 1, tweede alinea."

8) Artikel 11, lid 1, wordt vervangen door:

"1. De nationale autoriteiten verbieden dat nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die bestemd zijn om te worden gemonteerd op

krachtens deze verordening goedgekeurde voertuigen, worden verkocht of op een voertuig worden gemonteerd indien deze vervangingskatalysatoren niet van een type zijn waarvoor overeenkomstig deze verordening typegoedkeuring is verleend."

9) In artikel 12, lid 1, wordt de eerste alinea vervangen door:

"1. De lidstaten kunnen voorzien in financiële stimulansen voor in serie geproduceerde motorvoertuigen die aan deze verordening voldoen.";

10) In artikel 14 worden de leden 2 en 3 vervangen door:

"2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 14 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde — op basis van de resultaten van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma, dat werd uitgevoerd onder leiding van het Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen, en zonder het huidige ambitieniveau ten aanzien van het milieu te verlagen:

a) de grenswaarden voor deeltjesmassa's en deeltjesaantallen in bijlage I van deze verordening te herzien;

b) ter aanvulling van deze verordening een herziene meetprocedure voor deeltjesaantallen vast te stellen.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 14 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen om:

a) de procedures, tests en voorschriften, en de testcycli voor het meten van emissies van deze verordening aan te vullen, teneinde de emissies bij reële rijomstandigheden te weerspiegelen;

b) de in bijlage I, tabel 2a, van deze verordening vermelde, voor de verontreinigende stof specifieke definitieve conformiteitsfactor aan te passen aan de technische vooruitgang.";

11) Het volgende artikel 14 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 14 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 5, lid 3, artikel 8, en artikel 14, leden 2 en 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [*de datum van inwerkingtreding*]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, lid 3, artikel 8, en artikel 14, leden 2 en 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 5, lid 3, artikel 8, en artikel 14, leden 2 en 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd."

12) Artikel 15 wordt vervangen door:

"Artikel 15

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 40, lid 1, van Richtlijn 2007/46/EG bedoelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing."

13) Bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening doet geen afbreuk aan lopende procedures in het kader van artikel 5, lid 3, artikel 8, en artikel 14, leden 2 en 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 waarin het comité reeds advies heeft uitgebracht overeenkomstig artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter