

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2698

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *kartelafspraken van de grote Duitse autobouwers over prijzen en ook om niet of slechts minimaal aan de milieunormen te voldoen* (ingezonden 27 juli 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 13 september 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met de recente berichtgeving in Nederlandse en Duitse media rond kartelafspraken van de grote Duitse autobouwers over prijzen, maar ook om niet of slechts minimaal aan de milieunormen te voldoen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Zal dit schandaal gezien de strijdigheid met het recht en gezien het feit dat ook Nederlandse consumenten gedupeerd zijn en Nederlanders teveel schadelijke luchtvervuiling inademen, ook juridische gevolgen hebben in Nederland?

Antwoord 2

Op de interne Europese markt moeten bedrijven op gelijke voorwaarden kunnen concurreren. Kartelvorming verstoort de concurrentie en is daarom via Europese regelgeving verboden. Een eventuele kartelvorming door autofabrikanten treft de gehele Europese Unie en is daarom een zaak voor de Europese Commissie.

Vraag 3

Bent u bekend met het bericht dat de Duitse verkeersminister voornemens was om een «deal» te sluiten met de Duitse autobouwers, waarbij de in Duitsland verkochte voertuigen in aanmerking kwamen voor een «vrijwillige terugroeping» en er in ruil daarvoor geen intrekking van de typegoedkeuring

¹ <https://magazin.spiegel.de/SP/2017/30/152270400/index.html> en <https://www.volkskrant.nl/economie/duitse-automerken-gedragen-zich-met-heimelijke-afspraken-als-kartel-a4507982/>

zou plaatsvinden?² De in Nederland en andere EU-lidstaten verkochte voertuigen zouden dan geen upgrade krijgen en blijvend niet aan de emissienormen voldoen. Wat vindt u van een dergelijk voorstel?

Antwoord 3

Voor voertuigen die binnen Europa zijn verkocht is een Europese typegoedkeuring noodzakelijk. Een software-update die wordt uitgevoerd via een vrijwillige terugroepactie van een voertuigfabrikant moet worden goedgekeurd door de betreffende typegoedkeuringsinstantie. In principe is een dergelijke update vervolgens beschikbaar voor heel Europa.

Vraag 4

Klopt het dat EU-regels voor emissies voorzien in een uitzondering dat (soms) meer mag worden uitgestoten als dat nodig is om de motor te beschermen en dat veel autobouwers zich hierop beroepen als zij op manipulaties zijn betrappt? Waarom is dit toegestaan? Waarom mag een auto worden verkocht die kennelijk alleen kan functioneren als het uitlaatgasbehandelsysteem wordt uitgeschakeld?

Antwoord 4

Zoals ik in diverse overzichtsbriefjes over dieselfraude³ heb aangegeven staat EU regelgeving een aangepaste werking van het emissiebestrijdingssysteem expliciet toe wanneer dit nodig is om de motor te beschermen. In mijn brief van 10 juli jl. heb ik aangegeven dat ik het afkeur dat verschillende fabrikanten emissiebestrijdingssystemen toepassen van bedenkelijke kwaliteit, waardoor ze deze noodgedwongen onder praktijkomstandigheden anders moeten afstellen om de motor te beschermen. Momenteel is er geen juridisch aanknopingspunt om fabrikanten met deze handelwijze te vervolgen en sancties op te leggen. Vanaf september 2017 wordt de Real Driving Emission test gefaseerd ingevoerd, waarmee de uitstoot van het voertuig onder praktijkomstandigheden wordt gemeten en moet voldoen aan de normen. Hiermee worden voertuigfabrikanten gedwongen auto's te maken die op de weg aan de norm voldoen.

Vraag 5

Klopt het dat het geen gehoor geven aan een terugroeping voor een software-update geen gevolgen heeft voor de Algemene Periodieke Keuring (APK) of voor de typegoedkeuring, ook al voldoet de auto aanwijsbaar niet aan de emissienormen? Het actief verwijderen van roetfilters heeft binnenkort consequenties, maar moet het niet opvolgen van een maatregel tot terugroeping niet dezelfde gevolgen hebben?

Antwoord 5

Het is de verantwoordelijkheid van de fabrikant dat voertuigen die niet conform de regelgeving zijn weer in conformiteit worden gebracht. Momenteel is er in Nederland geen juridische grondslag waarmee de consument verplicht kan worden gehoor te geven aan een terugroepactie. Het verwijderen van roetfilters wordt inderdaad binnenkort verboden. Daar is het echter de gebruiker die het roetfilter actief laat verwijderen. Bij de toepassing van sjoemelsoftware is de fabrikant in gebreke. De consument mag niet de dupe worden van fouten die door de fabrikant zijn gemaakt. Om de consument zo goed mogelijk te informeren wordt momenteel onderzocht of het mogelijk is de consument bij een APK te waarschuwen over een openstaande terugroepactie.

Vraag 6

Hoeveel auto's in Nederland voldoen nu niet aan hun typekeuring? Wat betekent dit voor de luchtkwaliteit? Is gezien het steeds groter wordende dieselschandaal en het feit dat de luchtkwaliteit in Nederlandse steden niet verder verbeterd, het bronbeleid, als basis voor het Nederlandse luchtkwaliteitsbeleid, mislukt?

² <http://magazin.spiegel.de/SP/2017/29/index.html> en <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/daimler-weit-et-rueckruf-auf-drei-millionen-diesel-fahrzeuge-aus-a-1158603.html>

³ Kamerstuk 31 209, nr. 202 en nr. 214

Antwoord 6

Momenteel is bij meer dan 92.000 van de ongeveer 169.000 voertuigen van Volkswagen AG een software-update uitgevoerd, waarbij de frauduleuze software is verwijderd. Bij bijna 77.000 in Nederland geregistreerde voertuigen staat nog een terugroepactie van Volkswagen AG open. Zolang er nog voertuigen zijn waarbij de update niet heeft plaatsgevonden blijft de terugroepactie openstaan.

Zoals de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 9 november 2016⁴ aan uw Kamer heeft gemeld is sinds de start van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 augustus 2009 de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd en is het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen gedaald. Voor stikstofdioxide (NO₂) zijn de concentraties tussen 2009 en 2015 flink gedaald. In 2009 was langs bijna 1.100 kilometer weg nog sprake van concentraties boven de grenswaarde. In 2015 was dit nog slechts 9,9 km. Er resteert voornamelijk een aantal knelpunten langs drukke binnenstedelijke wegen die spoedig zullen worden aangepakt. Ondanks de dieselfraude is het Europees bronbeleid succesvol gebleken.

Vraag 7

Als een simpele software-update volgens veel onderzoekers onvoldoende helpt om sjoemeldiesels weer aan de normen te laten voldoen⁵, wordt dan voor deze voertuigen alsnog de typegoedkeuring ingetrokken? Kunnen deze voertuigen worden geweerd uit stedelijke milieuzones? Wat betekent dit voor de eigenaren van dergelijke voertuigen?

Antwoord 7

Alleen de typegoedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring voor een voertuig heeft afgegeven kan een typegoedkeuring ook weer intrekken. Zoals in eerdere overzichtsberichten dieselfraude aangegeven is het intrekken van een typegoedkeuring alleen effectief voor voertuigen die nog in productie zijn. Het in conformiteit brengen van voertuigen die reeds op de markt zijn gebracht kan worden bereikt met een service-update. Gemeenten zijn bevoegd tot het instellen van milieuzones. Het is ter beoordeling van gemeenten of het effectief, proportioneel en uitvoerbaar is om toegangscriteria zodanig aan te passen dat dergelijke voertuigen geweerd kunnen worden.

Vraag 8

Wat is de toekomst voor dieselmotoren, nu blijkt dat de autoindustrie er niet in is geslaagd om zonder manipulaties fraude en illegale afspraken, dieselmotoren te bouwen die tegelijk schoon, zuinig en aantrekkelijk voor consumenten zijn?

Antwoord 8

Regels omtrent de uitstoot van dieselmotoren worden continu aangescherpt. Zoals aangegeven bij antwoord op vraag 4 wordt de nieuwe testprocedure binnenkort van kracht, waardoor de praktijkcommissies naar verwachting veel beter met de norm overeenkomen. Daarnaast ziet de Europese Commissie toe op de naleving van regelgeving omtrent concurrentie. Het is aan de voertuigindustrie om te bepalen of ze onder deze strenge eisen in staat zijn om aantrekkelijke dieselveertuigen voor de consument te produceren.

⁴ Kamerstuk 30 175, nr. 247

⁵ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-abgasskandal-auch-umgeruestete-diesel-weiter-dreckig-a-1150977.html>