

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

### 842

Vragen van het lid **Gabriels** (GroenLinks/PvdA) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Mercedes muss über hunderttausend Diesel-Auto's zurückrufen»* (ingezonden 21 december 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 januari 2024).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Mercedes muss über hunderttausend Diesel-Auto's zurückrufen»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

#### Vraag 2

Bent u bekend met de manier van manipuleren die is toegepast door Mercedes? Bent u bekend met welke modellen van andere fabrikanten op een vergelijkbare manier wordt gemanipuleerd?

#### Antwoord 2

Het gaat in deze zaak om manipulatie van de uitlaatgasrecirculatie of «EGR – Exhaust Gas Recirculation». Normaal gesproken wordt een deel van de uitlaatgassen opgevangen en teruggeleid naar de verbrandingskamer in de motor, dit gebeurt om de stikstofuitstoot te beperken. Ter bescherming van de motor is het toegestaan dat in bepaalde omstandigheden (omgevingstemperatuur, omgevingsdruk, koelwatertemperatuur e.d.) de uitlaatgasrecirculatie wordt uitgeschakeld. Bij de betrokken modellen wordt de uitlaatgasrecirculatie echter al bij normale buitentemperaturen uitgeschakeld. Het Europese Hof van Justitie heeft in 2022 vastgesteld dat het uitschakelen alleen toegestaan is wanneer er geen andere oplossingen zijn om de motor te beschermen. De Duitse toezichthouder (Kraftfahrt-Bundesamt of KBA) heeft Mercedes nu opgedragen om bij de betrokken modellen bepaalde instellingen aan te passen zodat deze voertuigen weer voldoen aan de geldende regels. Dit kan

<sup>1</sup> Der Spiegel, 20 december 2023 (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/mercedes-muss-ueber-hunderttausend-diesel-autos-zurueckrufen-a-646144d6-5bd0-404f-8dae-d87b47467bce>)

alleen de KBA doen voor deze modellen, omdat zij deze voertuigen hebben toegelaten tot de Europese markt (EU-typegoedkeuring).

Ik ben niet bekend met modellen van andere fabrikanten die op een vergelijkbare manier worden gemanipuleerd. De RDW controleert de modellen waarvoor de RDW de EU-typegoedkeuring heeft afgegeven (e4-typegoedkeuringen). Als hierbij gedurende de normale levensduur blijkt dat er niet aan de oorspronkelijke eisen wordt voldaan is een terugroepactie een belangrijk instrument om de toelatingseisen te garanderen. Zo werden in 2016 en 2017 bij testen die door de RDW werden uitgevoerd, ongeoorloofde emissiestrategieën bij enkele voertuigen van andere merken aangetroffen. Bij de betreffende voertuigen heeft daarop ook een terugroepactie plaatsgevonden waarbij dit is hersteld.

#### Vraag 3

Volgt u het besluit van het Duitse Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) om de «Euro 5»- en «Euro 6»-Mercedessen terug te roepen? En de voertuigen van andere fabrikanten met een vergelijkbare sjoemelsoftware?

#### Antwoord 3

Ook in Nederland worden de betreffende voertuigen teruggeroepen, dit gebeurt in opdracht van de fabrikant (Mercedes) en naar aanleiding van het besluit van de KBA. De fabrikant coördineert deze terugroepactie en schrijft de klanten aan. De RDW wordt geïnformeerd over de uitgevoerde herstelacties. Wanneer er bij andere fabrikanten manipulatie-instrumenten zoals dergelijke software worden aangetroffen steun ik dezelfde terugroepacties.

#### Vraag 4

Wat heeft u gedaan om deze sjoemeldiesels te laten ontsjoemelen sinds de uitspraak van het Europese Hof waar deze terugroepactie op is gebaseerd (juli 2022)?

#### Antwoord 4

De RDW deed op basis van deze hofuitspraak nader onderzoek naar de voertuigen waarvoor de RDW de typegoedkeuring heeft afgegeven. De RDW heeft daarbij geen ongeoorloofde manipulatie-instrumenten aangetroffen.

Ik heb de Kamer via verschillende (overzichts)brieven geïnformeerd over de ontwikkelingen op nationaal en Europees vlak naar aanleiding van de dieselfraude<sup>2</sup>. In mijn brief van 27 november 2023<sup>3</sup> heb ik geschetst welke aanpassingen aan regelgeving er in de loop van de jaren zijn gedaan om dieselfraude te voorkomen. Zo zijn de Euro-normen verder aangescherpt door de introductie van de realistischere WLTP- en RDE<sup>4</sup>-tests, waarmee uitstoot op de weg gemeten wordt. Bovendien moeten fabrikanten nu meer informatie verstrekken over emissie-strategieën bij typegoedkeuring. Daarnaast werd in 2018 de *In-Service Conformity*-test geïntroduceerd om emissies tijdens gebruik te controleren, met corrigerende maatregelen als blijkt dat voertuigen niet voldoen aan de norm. Momenteel wordt de Euro 7-norm verder uitgewerkt, waarbij voertuigen langer lage emissies moeten garanderen, emissiedata toegankelijker worden en voertuigen met hoge emissies na geruime kans voor reparatie, niet meer verder kunnen rijden. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren bij diverse modellen terugroepacties uitgevoerd waarbij de software van automodellen is aangepast.

#### Vraag 5

Hoe draagt Nederland bij aan het voorkomen van nieuwe sjoemelpraktijken?

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 209, nrs. 171, 176, 178, 202, 214, 215, 222 en 247, Kamerstuk 32 813, nr. 1004, Kamerstuk 31 305, nr. 380,

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 247

<sup>4</sup> WLTP: Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure; een realistischere laboratoriumtest. RDE: Real Driving Emissions; een praktijktest van voertuigemissies op de openbare weg.

#### Antwoord 5

Sinds de grootschalige dieselfraude aan het licht is gekomen, is het regelgevende kader betreffende voertuigemissies verder aangescherpt. De RDW heeft hier een prominente rol in gespeeld door een testprogramma te ontwikkelen, waarmee ongeoorloofde manipulatie-instrumenten opgespoord kunnen worden.

Daarnaast is er in Europees verband een nieuw toezichtstelsel «*In-Service Conformity*» ingevoerd om bij in gebruik zijnde voertuigen te testen of de uitstoot voldoet aan de toepasbare normen. De RDW voert dit in de praktijk uit op de voertuigen waarvoor de RDW bij toelating de emissiecertificaten heeft afgegeven. Tijdens deze testen stelt de RDW vast of de voertuigen voldoen aan de eisen die in Europees verband vastgesteld zijn. Als uit de testen blijkt dat niet wordt voldaan aan de genoemde eisen, start de RDW een gedetailleerd onderzoek met de betreffende fabrikant. Mocht naar het oordeel van de RDW blijken dat er iets aan de voertuigen hersteld moet worden, dan kan dit leiden tot terugroepacties en aanpassingen aan de nog nieuw te leveren voertuigen.

#### Vraag 6

Om hoeveel voertuigen gaat het in Nederland?

#### Antwoord 6

In Nederland werden deze Mercedes-modellen van 2009 tot 2017 verkocht en ging het naar schatting om enkele duizenden voertuigen. Het grootste deel van deze voertuigen is inmiddels niet meer in NL geregistreerd.

#### Vraag 7

Om hoeveel (extra) stikstofemissies gaat het voor Nederland? Kunt u dit omrekenen in aantallen PAS-melders die gelegaliseerd hadden kunnen worden?

#### Antwoord 7

De hoeveelheid (extra) stikstofemissies is afhankelijk van een groot aantal factoren, waaronder bijvoorbeeld het precieze aantal voertuigen, het aantal gereden kilometers en de snelheid waarmee is gereden. In verband met deze onzekerheden is enkel een grove schatting mogelijk. De meeruitstoot wordt door TNO geschat op ongeveer 10 ton NO<sub>x</sub> per jaar<sup>5</sup>. Dat betekent voor bijvoorbeeld 2015 (ten tijde van verkoop) ongeveer 0,037 procent van de totale stikstofuitstoot van personenauto's (27 kiloton per jaar). Er hadden geen PAS-meldingen met deze stikstofemissie gelegaliseerd kunnen worden. Om de mogelijke schadelijke gevolgen van de depositiebijdrage van projecten (zoals PAS-meldingen) op de natuur te mitigeren, dienen zgn. «mitigerende maatregelen» getroffen te worden. Er dient een directe koppeling te zijn tussen een dergelijke mitigerende bronmaatregel en het toestemmingsbesluit voor het project. Daarvan is in deze situatie geen sprake.

#### Vraag 8

Wat is de maatschappelijke schade van deze extra emissies en gaat u deze verhalen op de industrie? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8

Het is niet mogelijk om maatschappelijke schade bijvoorbeeld in de vorm van gezondheidsschade door een verminderde luchtkwaliteit te verhalen op de betreffende fabrikanten. De Landsadvocaat geeft aan dat de hoofdreden hiervoor het gebrek aan direct belang aan de zijde van de Staat is. De Staat als zodanig heeft namelijk geen schade opgelopen. Ook andere mogelijkheden van de Staat om schade te verhalen zijn volgens de Landsadvocaat beperkt. Zo is er volgens de Landsadvocaat feitelijk geen bewijs dat de Staat maatregelen heeft genomen of gefinancierd, die het directe gevolg zijn van de schade, die mogelijk veroorzaakt is ten gevolge van de acties of het

<sup>5</sup> Schatting door TNO. De meeruitstoot gaat over de periode 2009–2019 en gaat uit 750 verkochte voertuigen per jaar waarin de betreffende motoren ingebouwd zijn. Aangenomen is dat deze voertuigen gemiddeld 30.000 kilometer per jaar aflegden.

uitblijven van acties van de specifieke fabrikant. Het gevolg van het onrechtmatig handelen van een fabrikant kan helaas moeilijk gekwantificeerd en dus niet direct gekoppeld worden aan maatregelen die de Staat mogelijk heeft genomen of nog gaat nemen om deze schade te compenseren of ongedaan te maken.

Uiteraard is het voor gedupeerde voertuigeneigenaren mogelijk om privaatrechtelijke claims in te dienen. Hetzelfde geldt ook voor juridische procedures tegen fabrikanten, die gevoerd worden of werden door verantwoordelijke landen die de typegoedkeuring voor deze voertuigen voor heel Europa hebben afgegeven. Een voorbeeld daarvan is de aangifte die het Ministerie in 2021 deed tegen autofabrikanten Suzuki en Fiat Chrysler Automobiles US LLC, waar de RDW eerder typegoedkeuring voor had afgegeven, waarvan een sterk vermoeden bestond dat zij bij een aantal van hun dieselmotoren ongeoorloofde emissiestrategieën hebben toegepast. Ik informeerde de Kamer eind november<sup>6</sup> jl. over de conclusie van het Openbaar Ministerie in deze zaak.

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 247