

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

2091

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Financiën over *mogelijke maatregelen naar aanleiding van de gepleegde fraude met dieselauto's* (ingezonden 22 februari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 30 maart 2016).

Vraag 1

Kunt u onderstaande vragen voor het plenaire debat over de dieselfraude beantwoorden?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 2

Vanwege de onderlinge samenhang van sommige vragen ligt het meer voor de hand om sommige antwoorden te combineren. Wel heb ik dat zo min mogelijk gedaan.

Vraag 3, 5

Deelt u de mening dat allen die verantwoordelijk zijn voor het plegen van de uitstootfraude met dieselauto's voor de rechter moeten verschijnen? Zijn onder de verantwoordelijken ook personen die in Nederland berecht zouden kunnen worden? Zo ja, welke stappen heeft het Openbaar Ministerie op dit dossier reeds gezet?

Overweegt Nederland een juridische procedure te starten tegen het Volkswagenconcern vanwege de dieselfraude, aangezien dit met de dieselfraude de Nederlandse samenleving ernstige schade heeft berokkend?

Antwoord 3, 5

Het Openbaar Ministerie heeft kennis genomen van de berichten in de media over de zogenaamde sjoemelsoftware bij auto's van Volkswagen. Er zijn thans geen feiten of omstandigheden bekend geworden op grond waarvan het Openbaar Ministerie een strafrechtelijk onderzoek kan starten.

Vraag 4

Zijn er in Nederland – zoals in de Verenigde Staten het geval is – milieuwetten op basis waarvan het Volkswagenconcern een substantiële boete kan worden opgelegd? Zo ja, wanneer verwacht u deze boete op te leggen? Wat is de hoogte van deze boete? Zo nee, wat is het belangrijkste verschil tussen Nederlandse en Amerikaanse wetgeving in dezen? Bent u voornemens om de Nederlandse wet zodanig aan te passen dat uitstootfraude in de toekomst ook krachtens de Nederlandse wet bestraft kan worden?

Antwoord 4

Europese regelgeving verbiedt in het kader van typegoedkeuring van motorvoertuigen het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen¹. Deze verbodsbepaling wordt in Nederland via de Wet milieubeheer gesanctioneerd op grond van de Wet op de economische delicten (WED). Ingevolge de WED kan overtreding van de verbodsbepaling, wanneer zij opzettelijk is begaan, als misdrijf worden aangemerkt; als ze niet opzettelijk is begaan, als overtreding. Zoals in antwoord 3 is aangegeven zijn er thans geen feiten of omstandigheden bekend geworden op grond waarvan het Openbaar Ministerie een strafrechtelijk onderzoek kan starten.

In het Nederlandse sanctiestelsel is voor wat betreft de hoogte van de boete gekozen voor samenhangende strafbaarstelling binnen de WED, en dat het delict als zodanig als één strafbare zaak moet worden aangemerkt. De hoogte van de boete in het Amerikaanse stelsel wordt mede bepaald door het aantal voertuigen dat is uitgerust met foute software. Hierdoor kan de Amerikaanse boete in de miljarden lopen.

Op 27 januari 2016 heeft de Europese Commissie een voorstel voor een nieuwe Kaderverordening markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen uitgebracht², waarvan u het BNC-fiche op 11 maart 2016 heeft ontvangen³. Op basis van dat voorstel heeft de Europese Commissie de bevoegdheid tot het opleggen van een administratieve geldboete tot een maximum van € 30.000 per niet-conform voertuig. Ook lidstaten dienen op basis van deze verordening sanctiebepalingen vast te stellen in het geval dat fabrikanten de verplichtingen niet nakomen. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Vraag 6

Voert Nederland – in navolging van onder meer de Verenigde Staten, Duitsland, Japan, China en andere landen – ook zelf onderzoek uit naar deze dieselfraude bij het Volkswagenconcern? Zo ja, om welk type onderzoek gaat het en wat is de scope van dit onderzoek? Wanneer verwacht u de eerste resultaten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Nee. Het onderzoek naar de dieselfraude bij de Volkswagen Groep in Europa is primair de verantwoordelijkheid van de autoriteit die voor de betreffende auto's de typegoedkeuring heeft afgegeven. In dit geval is dit de Duitse typekeuringsautoriteit Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Naar aanleiding van de dieselfraude bij de Volkswagen Groep voert de RDW nader onderzoek uit naar 22 autofabrikanten waarvoor de RDW een typegoedkeuring voor de emissies van lichte dieselveertuigen heeft afgegeven. Voor een verdere toelichting hierover wil ik verwijzen naar de drie overzichtsberichten rondom de softwarefraude.⁴

Vraag 7

Zijn er naast de rijksoverheid Nederlandse organisaties die onderzoek doen naar deze dieselfraude? Ziet de Autoriteit Consument & Markt (ACM) net als de Australische mededingings- en consumentenwaakhond aanleiding om een

¹ Artikel 5, tweede lid, Verordening (EG) 715/2007 (Euro 5/6-verordening).

² COM(2016)31

³ Kamerstuk 22 112, nr. 2073

⁴ Kamerstuk 31 209, nrs. 171, 176 en 178

onderzoek te starten naar dieselfraude vanwege mogelijke misleiding van consumenten?⁵

Antwoord 7

Er zijn bij mij geen andere Nederlandse organisaties bekend die zelfstandig onderzoek doen naar de dieselfraude bij het Volkswagenconcern. Ook de ACM ziet op dit moment geen aanleiding om onderzoek te starten naar de dieselfraude en mogelijke misleiding van consumenten. In haar afweging heeft de ACM onder meer betrokken dat Volkswagen al publiekelijk het boetekleed heeft aangetrokken en beziet hoe zij klanten kan compenseren. Klanten die niet tevreden zijn met de compensatie kunnen naar de civiele rechter (eventueel ook collectief).

Vraag 8

Op welke wijze heeft Volkswagen tot op heden opvolging gegeven aan zijn garantie om alle onterecht verkregen voordelen te zullen vergoeden?⁶ Bent u bereid de eventuele opbrengst hiervan te reserveren voor duurzame mobiliteit?

Antwoord 8

In de beantwoording van de Kamervragen van de leden Van Weyenberg en Van Veldhoven (beiden D66) is de Staatssecretaris van Financiën, mede namens mij, ingegaan op de stand van zaken rondom de onregelmatigheden in de CO₂-emissies bij Volkswagen Groep, welke van invloed kunnen zijn op eventueel verleende belastingvoordelen.⁷ Deze onregelmatigheden staan voor zover bekend los van de softwarefraude die ziet op de NOx-uitstoot van dieselloertuigen. Op dit moment is de RDW in afwachting van de bekrachtiging van de resultaten van het hertesten door de Duitse KBA. Zodra deze resultaten bekrachtigd zijn, zal worden bezien wat de gevolgen zijn voor de belastingopbrengst in Nederland en zal de Staatssecretaris van Financiën uw Kamer onverwijld informeren. Volgens een eerste quick scan van de RDW blijken van de te hertesten voertuigen niet meer dan 400 voertuigen in Nederland rond te rijden. Op basis van deze informatie lijken de gevolgen van de onregelmatigheden bij de CO₂-uitstoot voor de belastingheffing in Nederland dan ook zeer beperkt te zijn. Zoals eerder richting uw Kamer kenbaar gemaakt, heeft Volkswagen in een brief gericht aan de Minister van Financiën op 6 november 2015 laten weten dat Volkswagen Groep additionele heffingen volledig voor zijn rekening zal nemen. Mocht na afronding van het nog lopende onderzoek blijken dat additionele heffingen zullen volgen, dan komen deze inkomsten – zoals alle belastinginkomsten – toe aan de staatskas.

Vraag 9

Kunt u nader toelichten wat Eurocommissaris Bieńkowska bedoelt met het passend compenseren door Volkswagen van consumenten die door de sjoemeldiesels zijn gedupeerd?⁸ Zo ja, op welk type compensatie doelt de Eurocommissaris? Zo nee, bent u bereid na te gaan waar de Eurocommissaris op doelde en de Kamer hierover te informeren?

Antwoord 9

In tegenstelling tot de Amerikaanse eigenaar van een dieselauto waarmee is gefraudeerd, krijgt de Europese voertuigeigenaar geen financiële compensatie. De eurocommissaris spreekt Volkswagen hierop aan, om ook de Europese voertuigeigenaar te compenseren.

⁵ Nu.nl, 23 september 2015 (<http://www.nu.nl/volkswagen-schandaal/4131514/moet-u-weten-dieselschandaal-van-volkswagen.html>).

⁶ Kamervragen Van Tongeren, Vergaderjaar 2015–2016, Aangangsel van de Handelingen, nr. 664, bijlage «Brief van Volkswagen».

⁷ Kamerstukken II 2015/16, Aangangsel van de Handelingen, nr. 1127.

⁸ Nu.nl, 20 januari 2016 (<http://www.nu.nl/volkswagen-schandaal/4201036/eurocommissaris-bienkowska-zet-volkswagen-druk.html>).

Vraag 10

Heeft u inzicht in de door Volkswagen gevonden technische oplossing voor de softwarefraude, die door de Duitse keuringsinstantie Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) is goedgekeurd?⁹ Kunt u deze openbaar maken en met de Kamer delen?

Antwoord 10

Zoals aangegeven in de tweede overzichtsbrief¹⁰ rondom de softwarefraude is de Duitse KBA aan zet om ervoor te zorgen dat de auto's weer in overeenstemming worden gebracht met de typegoedkeuring die de KBA eerder heeft afgegeven. Vanuit die verantwoordelijkheid heeft de KBA de door de Volkswagen Groep aangedragen technische oplossing beoordeeld en goedgekeurd. In het kader van de terugroepactie heeft de RDW van de KBA details ontvangen van deze technische oplossing. Bijgevoegd¹¹ ontvangt u de vierde mededeling van de KBA hierover. Daarnaast stelt ook Volkswagen zelf informatie hierover beschikbaar via zijn website.

Vraag 11, 12, 13

Kunt u de Kamer informeren over de effecten van de terugroepactie op de auto? Leiden de aanpassingen tot een structureel lagere uitstoot? Zo ja, met hoeveel procent wordt de uitstoot als gevolg van de aanpassingen gereduceerd en wat is de aanleiding voor Volkswagen te frauderen als de aanpassing ogenschijnlijk eenvoudig door te voeren is?

Acht u de door Volkswagen gevonden technische oplossing ook wenselijk voor andere automerken waarbij de uitstoot vergelijkbaar hoog is maar fraude niet bewezen is, om te komen tot een lagere uitstoot? Zo ja, is het mogelijk (al dan niet in Europees verband) deze oplossing als verplichting op te leggen aan andere automerken? Bent u hiertoe voor het Nederlandse wagenpark bereid? Zo nee, bent u bereid deze mogelijkheid in Europees verband te verkennen?

Kan de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) voor die auto's waar de RDW de typegoedkeuring voor heeft afgegeven en waarvan TNO heeft vastgesteld dat de uitstoot in de praktijk vele malen hoger blijkt te liggen dan in de test, aan de fabrikanten ervan de verplichting opleggen de door Volkswagen gevonden technische oplossing aan te brengen voor deze auto's? Zo ja, acht u dit wenselijk? Zo nee, waarom kan dat niet?

Antwoord 11, 12, 13

Sinds lange tijd is bekend dat dieselveertuigen op de weg meer stikstofoxiden uitstoten dan in het laboratorium. Dit is ook meermalen met uw Kamer gedeeld. Dat verschil wordt in hoofdzaak veroorzaakt door toepassing van andere regelstrategieën voor het motormanagement die binnen de kaders van de Europese regelgeving zijn toegestaan. Het is niet bekend of, dan wel hoeveel de NO_x-uitstoot in de praktijk afneemt door de aanpassing van de software bij de terugroepactie. Daarnaast is er ook geen wettelijke grondslag om andere autofabrikanten tot een soortgelijke aanpassing van de software te verplichten. Ik zie daarom geen toegevoegde waarde om deze optie in Europees verband te verkennen. Zoals bekend zet ik in plaats daarvan in op effectievere emissienormen waarbij auto's op de weg worden gemeten via de zogenaamde Real Driving Emissions testprocedure. Daarmee verwacht ik wel het beoogde effect van lagere NO_x-uitstoot op de weg te bereiken.

Vraag 14, 15

In hoeverre delen de autofabrikanten de inhoud van de software die in de auto's zit met de typegoedkeurende instanties?

Heeft de RDW reeds een beroep gedaan op de fabrikanten van de auto's waarvoor zij een typegoedkeuring hebben afgegeven, om de inhoud van de software te delen met de RDW? Zo ja, hoe hebben de fabrikanten hierop gereageerd? Zo nee, bent u bereid hier bij RDW op aan te dringen?

⁹ Kamerstuk 31 209, nr. 178.

¹⁰ Kamerstuk 31 209, nr. 176

¹¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Antwoord 14, 15

Er bestaat momenteel geen verplichting tot het verstrekken van softwaredata. Hierin komt mogelijk verandering met de nieuwe Kaderverordening markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen. De Europese Commissie stelt daarin voor dat de typegoedkeuringsinstantie en de technische diensten toegang hebben tot de software en algoritmen van het voertuig. In mijn tweede overzichtsbrief over de dieselfraude van 27 november 2015¹² heb ik vermeld dat voertuigsoftware steeds complexer en omvangrijker wordt, waardoor controle op software bezien vanuit technisch en praktisch oogpunt in feite bijna onuitvoerbaar is.

Vraag 16

Is het eerder naar de Kamer gestuurde memo over worldwide harmonized light vehicles test procedure (WLTP), genaamd «Nieuwe testmethode voor bepaling van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot van personenauto's», nog actueel?¹³ In hoeverre is de Nederlandse inzet om het gat tussen praktijkverbruik en de verbruikscijfers uit de WLTP-test zo klein mogelijk te laten zijn, succesvol geweest? Zijn de laatste details, zoals genoemd in antwoord op eerdere Kamervragen¹⁴, inmiddels ook uitonderhandeld?

Antwoord 16

De genoemde memo is inhoudelijk nog steeds actueel. Wat betreft de invoering van de WLTP in de EU gaat de Europese Commissie uit van 1 september 2017 voor nieuwe modellen. Modellen, die al een goedkeuring hebben, moeten volgens de actuele planning een jaar later, namelijk per 1 september 2018, voldoen. Dit is nog steeds een ambitieuze planning waartegen nog veel weerstand is vanuit de auto-industrie. Het kabinet hecht belang aan een realistische verbruiksopgave in de brochure. De WLTP sluit beter aan bij de praktijk en de verwachting is dan ook dat de nieuwe meetresultaten dichter bij het verbruik op de weg aansluiten. Echter, ook de WLTP blijft een rollenbanktest die onder testcondities wordt afgenomen. Het brandstofverbruik is namelijk in hoge mate afhankelijk van diverse externe factoren, zoals geografie, verkeersomstandigheden, temperatuur, wegdek en vooral het rijgedrag van de bestuurder. Er wordt nog aan de allerlaatste details gewerkt, met name de typegoedkeuring. De rijcyclus als zodanig is klaar.

Vraag 17

In hoeverre slinkt het gat tussen de CO₂-uitstoot in de test en de CO₂-uitstoot in de praktijk, als gevolg van de invoering van WLTP? Wat is hiervan de oorzaak? Deelt u de mening dat een voornaam doel van de omzetting naar nieuwe normen juist zou moeten zijn dat CO₂-normen overeenstemmen met de praktijk?

Antwoord 17

De invoering van de WLTP levert verbruikscijfers op die dichter bij de realiteit liggen dan de huidige NEDC. De omzetting naar de nieuwe cyclus heeft dit als hoofddoel. In de eerder genoemde memo uit 2013 is de inschatting gemaakt dat de CO₂-uitstoot op de basis van de nieuwe WLTP ongeveer 7% hoger ligt dan de huidige NEDC. Naar huidig inzicht zal dit verschil iets groter zijn. De oorzaken voor het verschil tussen de NEDC en de WLTP zijn een dynamischer rijcyclus, gereguleerde testcondities, testen bij een lagere temperatuur en testen met een hoger gewicht. Daarnaast is de verwachting dat autofabrikanten in techniek zullen investeren die het brandstofverbruik tijdens de WLTP-test reduceert. Deze technieken besparen ook meer brandstof op de weg dan technieken die het goed doen onder de NEDC.

¹² Kamerstuk 31 209, nr. 176

¹³ Kamerstuk 31 209, nr. 159, bijlage «Nieuwe testmethode voor bepaling van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot van personenauto's»

¹⁴ Kamervragen Van Weyenberg/Van Veldhoven, vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1127.

Vraag 18

Bent u bereid autofabrikanten/-dealers de verplichting op te leggen om bij de communicatie van de verbruiksgegevens (gebaseerd op de WLTP-test) een disclaimer toe te voegen, waaruit blijkt dat het praktijkverbruik van de auto substantieel hoger zal liggen dan het op basis van de test gepresenteerde verbruik? Zo ja, per wanneer gaat deze verplichting in? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Nee, omdat er al een vergelijkbare verplichting bestaat. Op het energielabel van auto's moet namelijk worden vermeld: «Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto.» Daarnaast is het onder de leden van de RAI Vereniging al enkele jaren gangbare praktijk om de consument hierover te informeren in de brochure. Het is vooralsnog niet aannemelijk dat hierin verandering komt bij de introductie van de WLTP-test.

Vraag 19

Wat is de meest recente stand van zaken rondom de onderhandelingen over de uitwerking van de RDE-testprocedure? Wat zijn de voornaamste onderwerpen van de «pittige discussies»?¹⁵ Zijn de discussies over de zogenaamde «koudestart», «extrahogesnelheidstest», matige temperatuur, weging stadsverkeer, buitenwegen, snelwegen, de helling van testcircuits, etc.¹⁶ inmiddels beslecht? Kunt u de Kamer zo spoedig mogelijk over de resultaten informeren?

Antwoord 19

In de derde overzichtsbrief¹⁷ van de softwarefraude heb ik u de laatste stand van zaken vermeld rondom de RDE-testprocedure. Mijn inzet is om te voorkomen dat de lopende technische discussies *de facto* wederom tot een gedeeltelijke voortzetting van het (impliciet) accepteren van hogere NOx-emissies op de weg kunnen leiden. Daarbij is soms de «devil in the detail», waarop tijdens de onderhandelingen scherp wordt gelet. Zoals ik eerder heb aangegeven, ontvangt u hiervoor in mei/juni een rapport met de tussenbalans van de RDE-testprocedure en mijn inzet voor de verdere onderhandelingen.

Vraag 20

Op welke wijze heeft het testcircuit, de ligging ervan, het ontwerp van de testbaan invloed op de resultaten?¹⁸ Deelt u de mening dat Europese testcircuits uniform dienen te zijn en dat het niet uit zou mogen maken welke testcircuits gebruikt worden om de uitstoot te bepalen?

Antwoord 20

Om de cijfers van het brandstofverbruik uit de autobrochure meer in overeenstemming te brengen met het daadwerkelijke verbruik op de weg (zie ook antwoorden 16, 17 en 18) zet ik in op een nieuwe testprocedure, de WLTP. Daarbij moeten zoveel mogelijk flexibiliteiten worden weggenomen die autofabrikanten binnen de wettelijke kaders kunnen benutten om op papier tot lage verbruikscijfers te komen. Daarbij gaat ook veel aandacht uit naar de flexibiliteiten die worden gebruikt om tot een zo laag mogelijke rolweerstand van de auto te komen. Deze rolweerstand wordt door middel van uitrolproeven bepaald op een testcircuit. Door een tekortkoming in het testprotocol gaven testcircuits met een lichte helling een voordeel en daarmee iets lagere CO₂-waarden van ongeveer 2 g/km. Hierbij gaat het slechts om een technisch detail dat voorbij gaat aan de essentie van het grotere effect van de lage rolweerstand bij speciaal voor de test geprepareerde auto's. Op welk testcircuit getest wordt, mag na invoering van de WLTP niet meer uitmaken voor het resultaat.

¹⁵ Kamerstuk 31 209, nr. 178.

¹⁶ Website NRC, 16 januari 2016 (<http://www.nrc.nl/next/2016/01/16/zelfs-de-wiskunde-moet-buigen-1577255>) en de Correspondent, 2 februari 2016 (<https://decorrespondent.nl/3978/Hoe-de-auto-industrie-Europa-de-wet-voorschrijft/183521052-d3a64842>).

¹⁷ Kamerstuk 31 209, nr. 178

¹⁸ Website NRC, 16 januari 2016 (<http://www.nrc.nl/next/2016/01/16/zelfs-de-wiskunde-moet-buigen-1577255>).

Vraag 21

Wat is de meerwaarde van twee testen (WLTP en RDE) boven één echte Europese praktijktest?

Antwoord 21

De nieuwe WLTP-test (op de rollenbank) en de nieuwe RDE-test (op de weg) kennen verschillende doeleinden en vullen elkaar aan. De meerwaarde van de WLTP-test ligt met name in het verkleinen van het gat tussen de hoeveelheid brandstof die een auto volgens de norm en in de praktijk verbruikt, terwijl de meerwaarde van de RDE-test ligt in afname van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) van dieselveertuigen onder praktijkomstandigheden.

De rollenbanktest blijft noodzakelijk voor het nauwkeurig meten van het brandstofverbruik en de daarmee samenhangende CO₂-uitstoot van auto's. Voor meting van deze grootheden moeten de rijomstandigheden zeer nauwkeurig vastliggen, omdat anders sprake is van te grote spreiding van het meetresultaat.

Vraag 22

In hoeverre zijn de uitkomsten van de nieuwe RDE-test openbaar? Bent u bereid, indien deze uitkomsten niet volledig openbaar zijn, in Europees verband alsnog te pleiten voor volledige transparantie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 22

De uitkomsten van de RDE-test zijn passief openbaar. Dit houdt in dat uitkomsten van de RDE-test bij de typekeuringsautoriteit opvraagbaar zijn. Deze uitkomsten zijn overigens niet onderling vergelijkbaar, omdat de meetomstandigheden sterk kunnen variëren. Hieruit kan niet de conclusie getrokken worden dat de ene auto beter presteert dan de andere auto. De uitkomst van de RDE-test leidt alleen tot de conclusie of een auto aan de emissielimiet voldoet.

Vraag 23

Deelt u de mening dat de broncode van de software in de toekomst in ieder geval inzichtelijk dient te zijn voor de RDW? Bent u voornemens om de bezwaren die autofabrikanten tegen het openbaren van hun broncode hebben desnoods met regelgeving terzijde te schuiven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 23

De RDW opereert in dit geval onder Europese regelgeving. Zoals aangegeven onder antwoord 14 stelt de Europese Commissie in de nieuwe Kaderverordening markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen voor dat de typegoedkeuringsinstantie en de technische diensten toegang hebben tot de software en algoritmen van het voertuig.

Vraag 24

Is het waar dat de Europese Unie dreigt met het opleggen van boetes aan Nederland vanwege overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit? Zo ja, hoe beoordeelt u de handelwijze van dezelfde EU wat betreft de eisen die gesteld worden aan uitstoot van dieselauto's?

Antwoord 24

Mij is niet bekend dat de EU dreigt met het opleggen van boetes aan Nederland vanwege overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Vraag 25

Bent u – nu het Europees parlement tegen de zin van Nederland besloten heeft een conformiteitsfactor van 2,1 toe te staan voor de uitstoot van NO_x – nog steeds van mening dat «een alternatieve basis voor de Europees geharmoniseerde typegoedkeuringstest naar de mening van het kabinet geen goed idee» is?¹⁹ Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

¹⁹ Kamervragen Van Weyenberg/Van Veldhoven, vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1127.

Antwoord 25

Ik ben nog steeds van mening dat dit geen goed idee is, vooral ook omdat het onuitvoerbaar is. Voertuigen kunnen in alle landen van de EU een typegoedkeuring krijgen. Met hun Europees Conformiteitsdocument kunnen voertuigen vervolgens in elk EU-land op kenteken gezet worden. Een Nederlandse alternatieve basis kan derhalve niet werken.

Vraag 26, 27, 28

Is het mogelijk om boven op eisen uit de toekomstige Europese RDE-test aanvullende nationale eisen – bijvoorbeeld wat betreft NO_x – te stellen aan auto's om met een Nederlands kenteken geregistreerd te kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

Is het mogelijk om auto's met een buitenlands kenteken die niet voldoen aan de aanvullende nationale eisen (zoals genoemd in vraag 26) te weren van de Nederlandse wegen? Zo nee, waarom niet?

Is het mogelijk om voor auto's met een buitenlands kenteken die niet voldoen aan de aanvullende nationale eisen (zoals genoemd in vraag 26) een speciale belasting te heffen (bijvoorbeeld door middel van een tolvignet) om op Nederlandse wegen te mogen rijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 26, 27, 28

Op alle drie samenhangende vragen is het antwoord nee. Ingevolge Verordening (EG) 715/2007 mogen 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. Ook mogen zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van een nieuw voertuig niet verbieden indien dit voertuig voldoet aan de verordening, de uitvoeringsbepalingen (waaronder de toekomstige RDE-testprocedure) en in het bijzonder aan de in de verordening gestelde emissiegrenswaarden. Het is derhalve niet toegestaan aanvullende nationale emissiegrenswaarden te stellen.

Vraag 29

Vormt alle berichtgeving rondom de dieselfraude en de reactie hierop in Europees verband voor u aanleiding om de (voorgenomen) Nederlandse fiscale maatregelen ten aanzien van autovervoer (zoals beschreven in Autobrief II) op onderdelen te herzien?²⁰ Zo ja, op welke onderdelen bent u voornemens de fiscale maatregelen te herzien? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 29

Nee. De diverse autobelastingen zijn niet gebaseerd op de NO_x-uitstoot van auto's en kunnen dus ook niet op basis van een afwijkende praktijkuitstoot worden herzien. Ik zie dan ook geen logica of basis om fiscale maatregelen te nemen.

Vraag 30, 31, 32

Hoe staat u tegenover de gedachte om de dieseltoeslag in de belasting van personenauto's en motorrijwielen(BPM) verder te verhogen, zodat de afweging tussen op benzine en op diesel rijden verschuift naar benzine? Is het mogelijk om deze toeslag verder toe te spitsen op de hoeveelheid uitstoot van NO_x?

Hoe staat u tegenover de gedachte om ook in de motorrijtuigenbelasting (MRB) een component op te nemen die rekening houdt met de uitstoot van NO_x? Wat zijn de voor- en nadelen van een dergelijke component?

In hoeverre ziet u mogelijkheden om in het Nederlandse fiscale beleid ten aanzien van auto's te werken met een andere conformiteitsfactor dan bij de Europese typegoedkeuring (bijvoorbeeld een korting op de BPM of de MRB voor schone dieselauto's (conformiteitsfactor <1,0) en een boete voor relatief vuile dieselauto's (conformiteitsfactor 1,5–2,1))?

²⁰ Kamerstuk 23 800, nr. 27.

Antwoord 30, 31, 32

Hiervoor wil ik verwijzen naar de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II.²¹

Vraag 33

Hoe beoordeelt u de oproep van milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe (DUH) om alle Mercedes C220 BlueEfficiency's van de weg te halen, nu uit TNO-onderzoek blijkt dat deze auto in de praktijk twintig keer meer NO_x uitstoot dan volgens de test?²²

Antwoord 33

De oproep van Deutsche Umwelthilfe is in mijn ogen niet uitvoerbaar. Zoals in antwoord 26 aangegeven, kan de verkoop of het in verkeer brengen van een nieuw voertuig niet worden verboden als het voertuig aan de daarvoor geldende eisen voldoet. Voor de emissie van stikstofoxiden wordt daarbij uitgegaan van een meting op de rollenbank, waarbij de emissies niet meer mogen bedragen dan 80 mg/km. Uit de metingen, die TNO in mijn opdracht heeft uitgevoerd, komt naar voren dat Mercedes C220 Blue TEC aan deze Euro-6 typekeuringsnorm voldoet. Uit het TNO-onderzoek komt wel naar voren dat de NO_x-uitstoot op de weg veel hoger is dan de typekeuringsnorm. Zoals bekend is dat het geval bij alle gemeten dieselvoertuigen. Vandaar ook het belang van een nieuwe RDE-testprocedure.

Vraag 34

Bij welke hoeveelheid NO_x-uitstoot gaat u over tot het weren van auto's van de Nederlandse weg? Maakt u hierbij onderscheid tussen de aanvankelijk aan de betreffende auto gestelde uitstooteisen (euronormen)? Bent u bereid in Europees verband het draagvlak te inventariseren voor het weren van auto's met absurde hoeveelheden uitstoot? Zo ja, welke stappen kan Nederland afzonderlijk nemen als dat draagvlak afwezig blijkt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 34

Zoals toegelicht in antwoord 26, 27 en 28 kan Nederland in verband met het beginsel van de vrije interne markt geen afzonderlijke stappen nemen om dieselauto's met een hoge NO_x-praktijkuitstoot te weren. Daarom is het van belang dat er op Europees niveau een strenge praktijktest voor de NO_x-uitstoot van dieselauto's komt. Zoals u bekend zet ik me daarvoor in. Over de voortgang daarvan heb ik u uitgebreid geïnformeerd in de drie overzichtsbriefen²³ rondom de softwarefraude. Daarbij heb ik ook aangegeven hoe ik u in de toekomst zal informeren.

Vraag 35

Is er wet- en regelgeving op basis waarvan u kunt overgaan tot het weren van vervuilende dieselauto's van de weg, ondanks dat deze auto's beschikken over een typegoedkeuring? Indien die wetgeving er niet is, bent u bereid hiertoe een wetsvoorstel te maken?

Antwoord 35

Zie het antwoord op vraag 26.

Vraag 36

Wat is de status van het plan van de Europese Commissie om de keuring van nieuwe automodellen strenger en onafhankelijker te maken?²⁴

Antwoord 36

De Europese Commissie heeft vorig jaar op grond van een evaluatie geconcludeerd dat het EU-typegoedkeuringskader om verbetering vraagt. De verbeteringen zijn verwerkt in het voorstel voor Kaderverordening markttoe-

²¹ Kamerstuk 34 391, nr. 7

²² <http://www.autoblog.nl/nieuws/milieuclub-wil-alle-mercedes-c220-cdis-van-de-weg-halen-84152>

²³ Kamerstuk 31 209, nrs. 171, 176 en 178

²⁴ Website Europese Commissie, 27 januari 2016 (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-167_en.htm)

zicht en typegoedkeuring motorvoertuigen. Dit voorstel is op 27 januari 2016 gepubliceerd en moet op termijn Kaderrichtlijn 2007/46/EG vervangen.

Vraag 37

Wanneer wordt het plan genoemd in vraag 36 in de Transportraad besproken?

Antwoord 37

Het voorstel wordt behandeld in de Raadswerkgroepen Technische Harmonisatie. Tijdens de eerste bijeenkomst op 9 maart jl. heeft de Europese Commissie het voorstel gepresenteerd, waarna er bijeenkomsten zijn gepland op 21 maart, 6 april en 8 juni 2016. De besluitvorming over de genoemde kaderverordening vindt waarschijnlijk plaats in de Raad voor Concurrentievermogen. Het is nog niet bekend wanneer het daar op de agenda komt.

Vraag 38

Kunt u vooruitlopend op de formele reactie via het BNC-fiche reeds een eerste kabinetsappreciatie van het plan naar de Kamer sturen? Wanneer verwacht u het BNC-fiche over dit Commissievoorstel met uitgebreid kabinetsstandpunt naar de Kamer te sturen?

Antwoord 38

Zoals vermeld in antwoord 4, heeft u het BNC-fiche²⁵ inmiddels ontvangen.

Vraag 39

Wat wordt bedoeld met «technical services» in het persbericht van de Europese Commissie?²⁶ Betreft het hier (betalingen aan) keuringsinstanties als de RDW, of andere partijen zoals TNO of DEKRA? Indien het enkel andere partijen betreft, wat is het verschil tussen de financiële afhankelijkheid van andere partijen ten opzichte van autofabrikanten en die van keuringsinstanties ten opzichte van autofabrikanten?

Antwoord 39

Goedkeuringsinstanties geven typegoedkeuringen af en kunnen daartoe tests en keuringen verrichten. Zij kunnen hiertoe ook technische diensten («technical services») aanwijzen. Dit is een organisatie die door een goedkeuringsinstantie is aangewezen om tests en keuringen te verrichten ten behoeve van de typegoedkeuring. Bij de uitvoering van emissietests zijn dat bijvoorbeeld DEKRA, IDIADA, TÜV, Horiba-MIRA, AVL, Ricardo en Millbrook. TNO voert op dit moment geen emissiemetingen uit ten behoeve van de typegoedkeuring.

Zowel technische diensten als goedkeuringsinstanties zullen over het algemeen voor hun werkzaamheden een financiële relatie met de fabrikant hebben. Er is mogelijk wel een verschil in de genoemde afhankelijkheid omdat technische diensten doorgaans commerciële organisaties zijn en goedkeuringsinstanties overheidsorganisaties.

Vraag 40

Op welke wijze draagt betaling voor de test aan de Staat, die het vervolgens doorgeeft aan de keuringsinstanties (of andere partijen die onderdelen van de test op zich nemen), bij aan de onafhankelijkheid van de keuringsinstantie/andere partij (ten opzichte van de autofabrikant)?

Antwoord 40

Het voorstel van de Europese Commissie stelt een aanpak voor die zou kunnen bijdragen aan het verder verkleinen van mogelijke verstrengeling tussen autofabrikant en de technische dienst. Voor de reactie van het kabinet op dit voorstel wil ik verwijzen naar het BNC-fiche Verordening markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen dat u op 11 maart 2016 heeft ontvangen²⁷.

²⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 2073

²⁶ Website Europese Commissie, 27 januari 2016 (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-167_en.htm)

²⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 2073

Vraag 41

Welke consequenties heeft het als de Europese Commissie als nieuwe keurder vaststelt dat auto's die reeds op de markt zijn, niet aan de normen voldoen? Welke consequenties heeft dit voor de keuringsinstantie die eerder de typegoedkeuring heeft afgegeven? Welke consequenties heeft dit voor de fabrikant die de auto op de markt heeft gebracht? Welke consequenties heeft dit voor de consument die rondrijdt in een auto die niet aan de normen voldoet?

Antwoord 41

Van de betrokken marktdeelnemer kan worden verlangd passende corrigerende maatregelen te nemen teneinde de voertuigen weer in overeenstemming met de voorschriften te brengen of om deze uit de handel te nemen of terug te roepen.

Als de juistheid van de typegoedkeuring in twijfel wordt getrokken, wordt de verantwoordelijke goedkeuringsinstantie in kennis gesteld alsmede alle andere goedkeuringsinstanties en markttoezichtautoriteiten.

De verantwoordelijke goedkeuringsinstantie houdt toezicht op de nodige maatregelen om de conformiteit van de productie te herstellen en coördineert zo nodig de eventuele maatregelen die de fabrikant in afstemming met hem onderneemt om reeds verhandelde producten terug te nemen dan wel terug te roepen.

Voor de consument zijn de consequenties afhankelijk van de acties die de betrokken marktdeelnemer moet nemen. Dit kan een terugroepactie zijn waarvoor de consument het voertuig kan laten aanpassen bij een dealer. Het verschilt per lidstaat of de consument verplicht is om het voertuig aan te laten passen.

Vraag 42

Op basis waarvan kan de Europese Commissie overgaan tot het testen van auto's die reeds op de markt zijn? Kunnen keuringsinstanties hiervoor auto's voordragen bij de Europese Commissie? Kunnen andere organisaties of burgers ook auto's voordragen? Welke criteria hanteert de Europese Commissie, indien auto's worden voorgedragen voor een (her)keuring door de Europese Commissie?

Antwoord 42

De Europese Commissie selecteert zelf de te keuren voertuigen. Uit het Commissievoorstel blijkt niet op basis van welke criteria deze selectie plaatsvindt. Het is nu nog onduidelijk op basis waarvan de Europese Commissie overgaat tot het testen van auto's die reeds op de markt zijn gebracht. Tijdens de behandeling van het Commissievoorstel in de Raadswerkgroep zal dit punt verder moeten worden verduidelijkt.

Vraag 43

Kan de Nederlandse keuringsinstantie volgens het nieuwe plan van de Europese Commissie in de toekomst overgaan tot het testen van auto's die reeds op de markt zijn en hier ook consequenties aan verbinden?

Antwoord 43

In de nieuwe kaderverordening worden de mogelijkheden van markttoezicht aangescherpt. De Nederlandse inzet voor de onderhandelingen dienaangaande staan in het BNC-fiche dat u heeft ontvangen.

Vraag 44

Is het op basis van het nieuwe plan van de Europese Commissie in de toekomst mogelijk dat Nederland zelfstandig maatregelen neemt om auto's of autofabrikanten die volgens Nederlandse testen niet aan de normen voldoen, aan te pakken?

Antwoord 44

De voorgestelde bepalingen geven de Nederlandse markttoezichtautoriteit de mogelijkheid om passende maatregelen te nemen wanneer uit markttoezicht (keuringen) blijkt dat auto's niet aan de normen voldoen.

Vraag 45

Welke partijen krijgen op basis van het voorstel van de Europese Commissie toegang tot «the car's software protocols»²⁸ Geldt deze toegang alleen voor de Europese Commissie, of ook voor de nationale keuringsinstanties?

Antwoord 45

Zoals aangegeven in antwoorden 14 en 23 geldt deze toegang op basis van het voorstel voor de goedkeuringsinstanties en technische diensten.

Vraag 46

Hoe verhoudt dit plan zich tot de nieuwe RDE-test die zal gelden voor de typegoedkeuring vanaf 2017?

Antwoord 46

De nieuwe RDE-test zal nog verder worden aangevuld met een onderdeel markttoezicht, dat kan worden uitgevoerd door andere partijen dan de betreffende typegoedkeurende instantie. Besluitvorming hierover wordt begin 2017 verwacht.

Vraag 47

Hoe beoordeelt u de optie om autofabrikanten niet langer zelf de keuze te bieden bij welke keuringsinstantie zij hun auto willen laten keuren? Wat zijn hiervan de voor- en nadelen?

Antwoord 47

Het Commissievoorstel beoogt uniforme toepassing van de voorschriften door alle partijen en zet zwaar in op het toezicht daarop. Daarmee zou er geen verschil tussen keuringsinstanties behoren te bestaan en is er geen noodzaak om bepaalde keuringsinstanties aan fabrikanten voor te schrijven.

Vraag 48

Deelt u de mening dat er geen financiële prikkel zou moeten zijn voor de autofabrikant, waar het gaat om de keuze voor een bepaalde typegoedkeuring? Hoe beoordeelt u de mogelijkheid om een vast bedrag dat de typegoedkeuring moet kosten in Europese regelgeving op te nemen?

Antwoord 48

Aangezien er vanuit gegaan moet worden dat de voorschriften op uniforme wijze door de typegoedkeuringsinstanties en technische diensten worden toegepast zijn financiële prikkels niet van invloed op het resultaat. Het is daarmee onderdeel van de vrijheid van bedrijfsvoering van fabrikanten om zelf een keuze te maken aan welke partijen zij een voertuig ter keuring willen aanbieden. Typegoedkeuring is maatwerk aangezien dit afhankelijk is van het ontwerp van het voertuig en de uitvoeringen waaruit deze bestaan. Verder is er een uitgebreid stelsel van onafhankelijke kwaliteitscontroles die de onafhankelijkheid van het testresultaat goed borgen.

²⁸ Website Europese Commissie, 27 januari 2016 (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-167_en.htm)