

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENM/BSK-2017/121641

Uw kenmerk

2017Z05700

Datum 23 mei 2017
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Van Eijs (D66)
over berichten dat Duitsland en andere lidstaten in Europa
verbetervoorstellen naar aanleiding van het
dieselgateschandaal blokkeren

Geachte voorzitter,

Bijgaand ontvangt u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de antwoorden op de vragen van het lid Van Eijs (D66) over berichten dat Duitsland en andere lidstaten in Europa verbetervoorstellen naar aanleiding van het dieselgateschandaal blokkeren (ingezonden 1 mei 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Report: Germany blocks post-Dieselgate reform'¹ en 'Berlin blokkeert strengere Abgastests'²?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat Duitsland zich verzet tegen voorstellen om op Europees niveau auto's te kunnen hertesten en boetes te kunnen geven aan autofabrikanten bij overtredingen (te weten Artikel 9 van het voorstel voor de verordening voor typegoedkeuring) en andere sleutelementen van verbetervoorstellen die de Europese Commissie heeft gedaan naar aanleiding van het dieselgateschandaal? Zo nee, kunt u aangeven wat de Duitse positie hieromtrent dan wel is?

Antwoord 2

De besprekingen over de kaderverordening lopen nog. Het is niet aan een individuele lidstaat om zich tijdens de onderhandelingen uit te laten over het (voorlopige) standpunt van een andere lidstaat. Inalgemene termen loopt het Duitse en Nederlandse standpunt op dit moment niet uiteen.

¹ EUObserver, 'Report: Germany blocks post-Dieselgate reform' (25 april 2017) (<https://euobserver.com/environment/137664>).

² Süddeutsche Zeitung, 'Berlin blokkeert strengere Abgastests' (25 april 2017) (<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgas-affaere-berlin-blockiert-strengere-abgastests-1.3477019>).

Om een potentieel nieuw dieselschandaal te voorkomen zet ik me in voor versterking van het systeem van markttoezicht op - en typegoedkeuring van motorvoertuigen en de uniforme toepassing van de regelgeving in de gehele EU.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/121641

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat ook andere autoindustrielanden zoals Spanje, Italië en Tsjechië zich verzetten tegen de verbetervoorstellen³ van de Europese Commissie, terwijl op 4 april het Europees Parlement met grote meerderheid steun heeft uitgesproken voor het voorstel om op Europees niveau auto's te kunnen hertesten en boetes te kunnen geven aan autofabrikanten bij overtredingen⁴? Zo nee, kunt u aangeven wat hun positie hieromtrent dan wel is?

Antwoord 3

Zoals eerder aangegeven is het niet aan een individuele lidstaat om zich tijdens de onderhandelingen uit te laten over de voorlopige posities van andere lidstaten.

Vraag 4

Deelt u nog altijd de mening dat er een einde gemaakt moet worden aan de mogelijkheden voor nationale lidstaten om hun eigen typegoedkeuringsinstantie dan wel hun eigen autoindustrie de hand boven het hoofd te houden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ik ben voorstander van heldere en scherpe regels waarmee een nieuw potentieel dieselschandaal voorkomen wordt. Daarom zet ik me in voor duidelijke en uniforme regelgeving op Europees niveau voor de toelating van voertuigen tot de markt die geen ruimte laat voor (nationale) interpretatieverschillen. Hierbij hoort ook adequaat toezicht.

Met de nieuwe verordening wordt hierin voorzien door o.a. controlemechanismen op het onafhankelijk functioneren van technische diensten, het daadwerkelijke uitvoeren van markttoezicht en het bespreken van eventuele interpretatieverschillen in het Forum voor advies. Ik ben van mening dat daarmee voldoende heldere kaders en duidelijk toezicht op een uniforme toepassing van de Europese wet- en regelgeving wordt gecreëerd.

Vraag 5

Wat is de positie van Nederland voor de Raad voor Concurrentievermogen van 29 en 30 mei 2017? Steunt Nederland onverkort het voorstel om op Europees niveau auto's te kunnen hertesten en boetes te kunnen geven aan autofabrikanten bij overtredingen (te weten Artikel 9 van het voorstel voor de verordening voor typegoedkeuring)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Het onderhandelingsproces is nog gaande, maar Nederland heeft altijd aangegeven het voorstel van de Commissie te steunen. Vanzelfsprekend brengt Nederland tijdens de onderhandelingen wel eventuele alternatieve methoden in

³ De belangrijkste voorstellen worden uitgebreid genoemd in beide aangehaalde artikelen.

⁴ Aangenomen tekst plenaire zitting 4 april
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P8-TA-2017-0097>)

waarmee de doelen (veiliger en schonere voertuigen) nog beter kunnen worden bereikt.

De Nederlandse positie is verwoord in het BNC fiche dat op 11 maart 2016 aan uw Kamer is toegezonden⁵. Daarnaast handelt Nederland in lijn met de door uw Kamer aangenomen moties⁶. Op hoofdlijnen is de Nederlandse inzet als volgt:

- Versterking en daadwerkelijke uitvoering van markttoezicht door lidstaten;
- Een bevoegdheid van de Commissie om onafhankelijk markttoezicht uit te oefenen en daarvoor relevante testen uit te voeren;
- De mogelijkheid voor de Commissie om administratieve boetes op te leggen op fabrikanten die in gebreke blijken.
- Een uitbreiding van de sanctiemogelijkheden voor lidstaten;
- Een combinatie van accreditatie en *peer reviews* voor toezicht en test- en typegoedkeuringswerkzaamheden;
- De instelling van een Forum met een adviesrol voor een uniforme toepassing en handhaving van deze regelgeving in de EU;
- Een verbod om in een andere lidstaat een typegoedkeuring aan te vragen, nadat deze elders werd geweigerd;
- Praktische verbeteringen en aanpassingen aan de stand der techniek;

Deze maatregelen zijn voor Nederland essentieel. De maatregelen zullen zorgen voor een uniforme toepassing van de Europese regelgeving en strengere controles van voertuigen en testinstanties. Het voorstel vormt een belangrijke basis om een potentieel nieuw dieselschandaal, zoals bij Volkswagen, te voorkomen en is een belangrijke stap om het vertrouwen in de markt te herstellen.

Vraag 6

Hoe moet voorts de door u eerder aan de Kamer toegekomen stellingname worden geïnterpreteerd, namelijk dat "Nederland de uitgebreide maatregelen inzake toezicht verwelkomt maar bedenkingen heeft tegen de nalevingscontroles en -keuringen die de Commissie op zich neemt" ⁷? Steunt Nederland onverkort de verbetervoorstellen die de Europese Commissie doet in het voorstel voor de verordening voor typegoedkeuring, waaronder Artikel 9 (Europees toezicht) en Artikel 30 (geharmoniseerde toelagestructuur voor de financiering van markttoezicht en typegoedkeuring)? Zo nee, betekent dit dat Nederland de inzet van Duitsland op dit punt steunt?

Antwoord 6

Zoals hierboven aangegeven zijn Nederland en de commissie het over het doel van de regelgeving eens. Het feit dat Nederland het soms met de Commissie niet eens is vooral ingegeven door een zoektocht naar de meest effectieve methoden om de doelen te bereiken. Om zo snel mogelijk tot een gemeenschappelijk standpunt komen, waarmee een belangrijke stap kan worden gezet om een potentieel nieuw dieselschandaal te voorkomen en om het vertrouwen in de markt te herstellen, zet Nederland zich in voor het creëren van voldoende draagvlak voor het voorstel. Zie verder antwoord 5.

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 22 112, nr. 2073

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 21 501-33, nr. 590; Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 31 209, nr. 182; Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 31 209, nr. 184; Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 31 209, nr. 208

⁷ Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie, 22112-2073, 11 maart 2016, 'Fiche 1 Verordening Markttoezicht en Typegoedkeuring Motorvoertuigen', pag. 3.

Vraag 7

Zo ja, wat is voorts uw oordeel over de hierboven beschreven opstelling van lidstaten als Duitsland in het bijzonder en van de andere lidstaten Spanje, Italië en Tsjechië?

Antwoord 7

Zoals eerder aangegeven is het niet aan een individuele lidstaat om zich tijdens de onderhandelingen uit te laten over de voorlopige posities van andere lidstaten.

Vraag 8

Kunt u bevestigen dat er reeds passages in de genoemde verbetervoorstellen versoepeld zijn? Zo ja, hoe heeft dit kunnen gebeuren?

Antwoord 8

Voor een voorstel moet voldoende draagvlak bestaan. Het doel van de onderhandelingen is dit draagvlak te creëren. Het is dan ook gebruikelijk dat tijdens de onderhandelingen het oorspronkelijke voorstel van de Commissie aan veranderingen onderhevig is. Nederland blijft zich tijdens het gehele onderhandelingsproces inzetten voor de maatregelen genoemd in antwoord 5.

Vraag 9

Bent u bereid om vanuit Nederland, gezamenlijk met gelijkgezinde lidstaten, de druk op lidstaten als Duitsland, Spanje, Italië en Tsjechië te verhogen om hun verzet tegen deze verbetervoorstellen te staken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het onderhandelingsproces is nog gaande. Uiteraard heeft Nederland daarbij veelvuldig contact met andere lidstaten bij de onderhandelingen. Nederland zet zich daarbij in voor een versterking van het systeem van markttoezicht op en typegoedkeuring van motorvoertuigen en uniforme toepassing van de regelgeving in de gehele EU om een potentieel nieuw dieselschandaal te voorkomen.

Vraag 10

Komt door deze negatieve opstelling van Duitsland en andere lidstaten een eensgezind akkoord over strenger toezicht op de autoindustrie, dat voor mei voorzien was, nu in gevaar? Zo ja, wat gaat u concreet doen om dit te voorkomen?

Antwoord 10

Zolang de onderhandelingen nog bezig zijn is niet te voorspellen dat er voldoende draagvlak is voor de huidige voorstellen. Zie verder vraag 9.

Vraag 11

Kunt u aangeven wat in uw ogen de consequenties zijn van het niet bereiken van een akkoord in de Raad voor Concurrentievermogen van 29 en 30 mei door deze Duitse opstelling, in het licht van het toch al langdurige proces om te komen tot aanpassingen van Europese wet- en regelgeving om schandalen in de toekomst te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Dat zou vertraging betekenen, maar vooralsnog heb ik geen signaal dat dit aan de hand zou zijn. Nederland streeft naar een zo snel mogelijk gemeenschappelijk

standpunt waarmee een belangrijke stap kan worden gezet om een potentieel nieuw dieselschandaal te voorkomen en om het vertrouwen in de markt te herstellen. Het zou jammer zijn wanneer dat niet tijdens de komende Raad voor Concurrentievermogen lukt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/121641

Vraag 12

Deelt u de mening dat het zeer kwalijk is dat negentien maanden na het uitbreken van het dieselgateschandaal de autoriteiten in Duitsland, Luxemburg, Spanje en het Verenigd Koninkrijk nog altijd geen boetes hebben opgelegd aan Volkswagen, Audi, Seat, en Skoda (allen onderdeel van de Volkswagen Groep), ondanks formele stappen die inmiddels zijn gezet door de Europese Commissie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

In de verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen⁸ is vastgelegd dat de lidstaten zelf de sancties vaststellen die aan fabrikanten worden opgelegd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Het is aan de Commissie om te oordelen of lidstaten aan hun plichten hebben voldaan. Op dit moment heeft de Commissie inbreukprocedures aangekondigd tegen Duitsland, Luxemburg, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

Vraag 13

Kunt u de Kamer voorzien van inzicht in de laatste stand van zaken over de consequenties voor autofabrikanten van in Nederland door de Dienst Wegverkeer (RDW) goedgekeurde modellen, waar bij 16 van de 30 modellen die in Nederland hun milieucertificaat kregen mogelijk ook sjoemelsoftware is gebruikt, maar tot op heden enkel de Jeep Cherokee aan onderzoek is onderworpen nadat die in Amerika als sjoemeldiesel was ontmaskerd? Wordt er inmiddels naar de overige 15 verdachte modellen ook nader onderzoek gedaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Ja, het onderzoek is in de afrondende fase. Meteen na de afronding van het onderzoek naar de 30 modellen waarvoor de RDW de emissiegoedkeuring heeft afgegeven, is de RDW gestart met aanvullend onderzoek naar de voertuigen waarbij afwijkend emissiegedrag geconstateerd is. Ik zal uiterlijk eind juni de Kamer schriftelijk informeren over de resultaten en de eventuele vervolgstappen die genomen worden.

Vraag 14

Kunt u de Kamer van een kabinetsreactie voorzien op het onlangs gepresenteerde rapport en bijbehorende aanbevelingen van de enquêtecommissie van het Europees Parlement met betrekking tot het dieselgateschandaal⁹? Zo nee, waarom niet?

⁸ 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, artikel 13.

⁹ Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector Europees Parlement, 'Verslag over het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector' 2016/2215(INI), 2 maart 2017, en 'Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector' 2016/2908(RSP), 4 april 2017

(<http://www.europarl.europa.eu/committees/nl/emis/home.html#>)

Antwoord 14

Ik ga kijken of ik de resultaten van de enquêtecommissie kan vergelijken met ons huidige beleid en zal u hierover voor de zomer informeren. Gezien de demissionaire status van het kabinet zal ik de beleidsinhoudelijke reactie op de aanbevelingen van de enquêtecommissie overlaten aan mijn opvolger. Voor zover de aanbevelingen betrekking hebben op de lopende onderhandelingen, informeer ik uw Kamer op de geëigende momenten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/121641

Vraag 15

Kunt u voorts een reactie geven op het onlangs door de D66-fractie gepresenteerde vijf-puntenplan 'Genoeg van gesjoemel'¹⁰ waarin onder andere wordt gepleit voor het in Nederland overgaan tot verplichte terugroepacties en voor schadevergoedingen voor bezitters van sjoemeldiesels? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

Ik zal het vijf-puntenplan vergelijken met ons huidige beleid en u hierover voor de zomer informeren. Gezien de demissionaire status van het kabinet zal ik de beleidsinhoudelijke reactie overlaten aan mijn opvolger.

Vraag 16

Kunt u deze vragen voorafgaand aan het algemeen overleg Raad voor Concurrentievermogen (formeel) 29 en 30 mei 2017 d.d. 23 mei 2017 beantwoorden? Kunt u deze vragen tevens afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 16

Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

¹⁰ 'Genoeg van gesjoemel', 28 februari 2017 (<https://europa.d66.nl/2017/02/28/d66-genoeg-sjoemelsoftware/>)