

> 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**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

Bijlage(n)
4

Datum 10 juli 2017
Betreft Vijfde overzichtsbrief dieselfraude

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de vijfde overzichtsbrief over dieselfraude. Eerdere overzichtsbriefen heeft u op 30 september 2015¹, 27 november 2015², 16 februari 2016³ en 14 oktober 2016⁴ ontvangen. In deze overzichtsbrief wordt u geïnformeerd over de resultaten van het aanvullend onderzoek van de RDW naar fabrikanten waarbij eerder afwijkend emissiegedrag is geconstateerd bij voertuigen waar de RDW de emissiegoedkeuring voor heeft afgegeven. Tevens zal ik in deze brief ingaan op de emissies van stikstofoxiden (NO_x) buiten de RDE-testgrenzen, de aanbevelingen van de enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector van het Europees Parlement (EMIS), de aanbevelingen uit het D66 vijfpuntenplan, mijn inzet ten aanzien van de software-update van Volkswagen AG en de motie Kröger c.s..

Aanvullend onderzoek fabrikanten

Na de ontdekking van fraude met emissiesoftware door Volkswagen in september 2015 is de RDW meteen gestart met onderzoek naar 30 voertuigen waarvoor de RDW de emissiegoedkeuring heeft afgegeven. In de vorige overzichtsbrief heeft uw Kamer de resultaten van het onderzoek door de RDW ontvangen. Hierbij zijn deze voertuigen onderzocht op de aanwezigheid van ongeoorloofde manipulatie-instrumenten ('*defeat devices*'). Uit het onderzoek bleek dat bij 16 voertuigen van 7 verschillende automerken van 5 fabrikanten afwijkend emissiegedrag is geconstateerd. Deze resultaten waren aanleiding aanvullend onderzoek te doen. De RDW heeft deze 16 voertuigen de afgelopen maanden verder onderzocht en toezichtgesprekken gevoerd met de fabrikanten om te achterhalen wat de reden is voor het afwijkende emissiegedrag en of dit binnen de toegestane uitzonderingen valt. Bij deze brief bied ik u de resultaten van het aanvullend onderzoek aan.

Resultaten

Uit het aanvullend onderzoek is gebleken dat er grote verschillen zijn tussen de 5 fabrikanten in de manier waarop zij emissies beperken. Tijdens het onderzoek is

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015-2016, 31 209, nr. 171

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2015-2016, 31 209, nr. 176

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015-2016, 31 209, nr. 178

⁴ Tweede kamer, vergaderjaar 2016-2017, 31 209, nr. 202

gekeken of de werking van de emissiebestrijdingssystemen afhankelijk is van de motortemperatuur, omgevingstemperatuur, snelheid, motorbelasting, afstand en/of duur van de test en of het aannemelijk is dat het emissiegedrag nodig is om de motor te beschermen. Bij alle voertuigen is de werking van het emissiebestrijdingssysteem afhankelijk van de buitentemperatuur, maar de mate waarin de fabrikanten emissiebestrijding toepassen bij voornamelijk lagere temperaturen verschilt sterk. Bij diverse voertuigen is een hogere uitstoot vastgesteld bij hogere snelheden. Bij één voertuig lijkt de werking het emissiebestrijdingssysteem afhankelijk van de motortemperatuur. Bij één voertuig lijkt het emissiegedrag gerelateerd aan de tijd.

Alle fabrikanten hebben de werking van de emissiebestrijdingssystemen toegelicht en de RDW waar nodig van aanvullende informatie voorzien. Waar mogelijk hebben fabrikanten updates doorgevoerd om de werking van de emissiebestrijdingssystemen te verbeteren of is overeengekomen dit alsnog te doen.

Conclusie

Op basis van de onderzoeksresultaten, door fabrikanten aangeleverde aanvullende informatie en de toelichting van de fabrikant is door de RDW beoordeeld of het emissiegedrag voldoende is onderbouwd. Concluderend zijn de voertuigen in te delen in twee categorieën:

1. Voertuigen waarvoor aannemelijk is gemaakt dat de verminderde werking van het emissiebestrijdingssysteem nodig is voor motorbescherming: Hyundai i40, KIA Cee'd, KIA Optima, KIA Sorento, Jeep Wrangler Unlimited Van (2 varianten) en Volvo XC90 (2 varianten), Suzuki SX4, Opel Mokka (Euro 5 en Euro 6), Chevrolet Aveo, Chevrolet Orlando en Chevrolet Cruze. Bij de Volvo XC90 was sprake van een technische fout bij de eerdere meting, wat heeft geleid tot de sterk verhoogde emissies. In de hertest bleek dit niet meer het geval te zijn.
2. Voertuigen waarvoor niet aannemelijk is gemaakt dat de verminderde werking van het emissiebestrijdingssysteem nodig is voor motorbescherming: Jeep Grand Cherokee en Suzuki Vitara. De RDW heeft het Openbaar Ministerie (OM) over deze dossiers geïnformeerd. De testresultaten zullen worden overgedragen aan het OM.

Tot categorie 1 behoren voertuigen waarvoor fabrikanten hebben aangetoond dat de verminderde werking van het emissiebestrijdingssysteem nodig is voor het beschermen van de motor. Uit het onderzoek blijkt dat verschillende fabrikanten emissiebeheersingssystemen toepassen van bedenkelijke kwaliteit, waardoor ze noodgedwongen deze onder bepaalde omstandigheden anders moeten afstellen om de motor te beschermen. Deze handelswijze keur ik af, maar momenteel is er geen juridisch aanknooppunt om deze fabrikanten te vervolgen en sancties op te leggen, omdat de huidige Europese regelgeving een verminderde werking van het emissiebestrijdingssysteem expliciet toestaat wanneer dit nodig is om de motor te beschermen.

Voor de Jeep Grand Cherokee en de Suzuki Vitara (categorie 2) hebben de fabrikanten tegenover de RDW niet aannemelijk gemaakt dat de verminderde werking van het emissiebestrijdingssysteem nodig is om de motor te beschermen. Bij de Suzuki Vitara, welke is uitgerust met een Fiat motor, lijkt sprake van een tijdafhankelijke aansturing, waardoor de emissie na verloop van tijd toeneemt. Bij de Jeep Grand Cherokee is sprake van een vele malen hogere NO_x-uitstoot

wanneer de NEDC-test wordt aangevangen met een reeds opgewarmde motor dan wanneer dezelfde test wordt aangevangen met een koude motor. De doelmatigheid van het emissiebestrijdingssysteem mag niet worden verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn, tenzij dit noodzakelijk is om de motor te beschermen. Aangezien deze noodzaak nog niet is aangetoond, heeft de RDW het OM over deze dossiers geïnformeerd en zullen de testresultaten worden overgedragen aan het OM. Het is aan het OM om te beoordelen of hiermee wordt gehandeld in strijd met Europese regelgeving⁵ en of hierop ingevolge de regelgeving⁶ een sanctie moet volgen. Naast het overdragen van de testresultaten aan het OM, zal de RDW nog diepgravend onderzoek verrichten naar de Suzuki Vitara en de Jeep Grand Cherokee om beter inzicht te krijgen in de modulatie van het emissiebeheersingssysteem. Dit onderzoek kan behulpzaam zijn voor het OM om tot een goede juridische beoordeling te komen en is voor de RDW noodzakelijk om hierop in toekomstige typekeuringsprocessen tot een juiste beoordeling te komen.

Voor deze voertuigen is het intrekken van de typegoedkeuring niet aan de orde, omdat de emissiesoftware van de Suzuki Vitara (Euro 6) inmiddels via een software-update is aangepast en de Jeep Grand Cherokee (Euro 5) niet meer wordt geproduceerd. Voor de Jeep Grand Cherokee acht de RDW het wel noodzakelijk dat de emissiesoftware wordt aangepast, om de uitstoot in de praktijk te verlagen. De fabrikant heeft een software-update voorgesteld en deze dient nog te worden gevalideerd door de RDW. Na het valideren van de software-update heeft de RDW zijn taak als toezichthouder afgerond.

Met de invoering van de Real Driving Emissions testprocedure (RDE-test), waarvan het vierde en tevens laatste pakket in het najaar van 2017 zal zijn afgerond, en de toekomstige verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen en hun aanhangwagens worden fabrikanten gedwongen emissiebestrijdingssystemen te ontwikkelen die onder normale praktijkomstandigheden afdoende blijven functioneren. Hiermee wordt in de toekomst voorkomen dat voertuigfabrikanten emissiebestrijdingssystemen toepassen van bedenkelijke kwaliteit of deze geheel of gedeeltelijk uit kunnen schakelen na verloop van tijd of bij een hogere motortemperatuur. In al die gevallen zullen zij niet kunnen voldoen aan de dan geldende emissielimieten.

In een gesprek met de Europese Commissie heeft de RDW bovenstaande bevindingen toegelicht.

Uw Kamer heeft een motie aangenomen⁷, waarin de regering wordt verzocht, wat betreft de in Nederland goedgekeurde voertuigtypes, in overleg met de RDW zo spoedig mogelijk over te gaan tot een betekenisvolle actie bij auto's van fabrikanten die de grens van het toelaatbare hebben overschreden. Met bovenstaande stappen is hier naar mijn mening invulling aan gegeven. Tevens wordt de regering middels de motie verzocht, wat betreft de voertuigen waarbij de grens van het toelaatbare is overschreden, maar die elders in de Europese Unie zijn goedgekeurd, verder aan te dringen op acties in Europees verband. Ik zal er bij andere lidstaten en de Europese Commissie op aandringen dat ook zij passende acties nemen voor voertuigen, die elders in de Europese Unie zijn

⁵ Artikel 5, tweede lid, van Verordening 715/2007

⁶ Artikel 13, tweede lid, onder d van Verordening 715/2007

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 31209, nr. 209

goedgekeurd en waarvan blijkt dat ze de grens van het toelaatbare hebben overschreden. De Commissie lijkt deze verantwoordelijkheid te nemen getuige de procedures die zij heeft gestart richting diverse lidstaten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

Emissies van NO_x buiten de RDE-testgrenzen

In de RDE-testprocedure zijn grenzen gesteld aan een aantal variabelen, zoals de omgevingstemperatuur, de hoogte, het rijgedrag, de rijsnelheid. Bij rijomstandigheden binnen deze grenzen mogen de emissies van schadelijke stoffen niet hoger zijn dan de emissielimiet. Buiten deze testgrenzen, is er geen testprocedure en geldt geen limiet voor de emissie van schadelijke stoffen. In dat soort omstandigheden zouden voertuigfabrikanten kunnen besluiten om de emissiebestrijdingstechnologie van het voertuig geheel of gedeeltelijk uit te schakelen met (veel) hogere emissies van stikstofoxiden tot gevolg. Bij de vierde overzichtsbrief heeft u een sterkte-zwakteanalyse van de RDE-testprocedure ontvangen en daarbij is geconcludeerd dat deze procedure een robuuste en solide basis vormt om de emissies van schadelijke stoffen op de weg onder gangbare omstandigheden te verminderen.

Ik wil bevorderen dat fabrikanten hun emissiebestrijdingstechnologie zo aansturen dat deze ook buiten de testgrenzen goed functioneert. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het toepassen van de stand der techniek bij de bestrijding van luchtverontreiniging door voertuigen. Denk bijvoorbeeld aan de tienduizenden vakantiegangers die er in de zomer met hun caravan op uit trekken. Dergelijk voertuiggebruik valt buiten de RDE testgrenzen. Daarom heeft TNO, met hulp van de RDW, op mijn verzoek onderzocht welke emissies optreden wanneer voertuigen buiten deze grenzen opereren en in hoeverre deze emissies kunnen worden bestreden met een andere aansturing van de emissiebestrijdingstechnologie⁸. Bij dit onderzoek is ook meegenomen in hoeverre een voertuig op basis van de rijomstandigheden kan herkennen dat hij wordt onderworpen aan een RDE-test.

De onderzoeksresultaten zal de RDW inbrengen in de zogenoemde TAA-EG (Type Approval Authority Expert Group) die onder leiding staat van de Europese Commissie. Daarmee wil ik bevorderen dat we op Europees niveau tot afspraken komen dat typekeuringsautoriteiten erop toezien dat de emissiebestrijdingstechnologie onder alle omstandigheden optimaal wordt aangestuurd. Dit moet wat mij betreft resulteren in een Europees groeidocument waarin de stand der techniek wordt opgenomen, testen worden ontwikkeld en de kennis en ervaringen worden gedeeld.

Adviespunten EMIS-rapport

In mijn antwoord op vragen van het lid Van Eijs (D66) op 24 mei 2017⁹ heb ik aangegeven uw Kamer van een reactie te voorzien op de adviespunten uit het EMIS rapport¹⁰. De aanbevelingen van de EMIS-enquêtecommissie van het Europees Parlement van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector, zijn gericht op terugdringen van het gat

⁸ TNO report: 'Bounds on the increase of NO_x emissions of diesel vehicles outside the boundaries of RDE legislation' (3 juli 2017, TNO 2017 R10862)

⁹ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1946

¹⁰ Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector Europees parlement, 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#>).

tussen voertuigemissies in het laboratorium en de prestaties van auto's op de weg. Deze ambitie sluit aan op Nederlandse inzet op dit dossier, zoals ik deze in verscheidene brieven, antwoorden op Kamervragen en debatten met uw Kamer heb gedeeld.

Op specifieke onderdelen wijken de aanbevelingen af van het Nederlandse streven naar een pragmatische aanpak, gericht op resultaten op zo kort mogelijke termijn. In bijlage 1 vindt u mijn reactie op de aanbevelingen die een concreet verzoek aan de lidstaten bevatten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

Adviespunten D66 vijfpuntenplan voor herstel van vertrouwen in de autosector

In mijn eerdergenoemde brief van 24 mei 2017 heb ik tevens aangegeven uw Kamer van een reactie te voorzien op de adviespunten van het D66 vijfpuntenplan voor herstel van vertrouwen in de autosector¹¹. Helaas verschijnen er nog steeds nieuwe berichten over mogelijk gesjoemel bij dieselloertuigen. Hopelijk kunnen we hier binnenkort definitief een punt achter plaatsen en het vertrouwen in de autosector herstellen door toe te werken naar een situatie waarin dit soort sjoemelpraktijken aan de voorkant kunnen worden opgespoord en krachtig worden aangepakt. In de meeste van de punten van het plan kan ik mij vinden. Het plan zie ik als ondersteuning van mijn inzet op dit dossier en als oproep om het Europese proces aan te jagen. In bijlage 2 vindt u op elk van de vijf punten een meer uitgebreide reactie.

Software-update Volkswagen

Uw Kamer heeft meerdere malen gevraagd naar de gevolgen van de software-update die wordt uitgevoerd bij gemanipuleerde voertuigen van Volkswagen. Zoals ik tijdens het AO dieselfraude van 19 januari jl. aan uw Kamer heb aangegeven is de update door het KBA (de Duitse RDW) grondig onderzocht en goedgekeurd. De RDW heeft met inhoudelijke ondersteuning van TNO een second opinion uitgevoerd¹². In de vierde overzichtsbrief heb ik u gemeld dat op basis hiervan is geconcludeerd dat de update geen nadelige gevolgen heeft voor de rijeigenschappen, het motorvermogen of het brandstofverbruik.

Uw Kamer heeft mij verzocht de fabrikanten en de Duitse autoriteiten om opheldering te vragen en verder onderzoek te doen zodat inzichtelijk wordt wat de softwareaanpassing inhoudt en wat dit voor effect heeft op motorvermogen en verbruik¹³. Naast het geregelde contact dat ik met de importeur van Volkswagen heb over de software-update, heb ik mijn Duitse collega gevraagd of hij de signalen van verminderde prestaties herkent, wat de softwareaanpassing inhoudt en of hij inzichtelijk kan maken wat de effecten zijn van de softwareaanpassing op motorvermogen en verbruik. Ik ben nog in afwachting van zijn reactie.

Onlangs heb ik vernomen dat in Duitsland een "Nationales Forum Diesel" wordt opgericht¹⁴. Dit nationale instituut gaat onderzoeken hoe een reductie van NO_x

¹¹ Gerben-Jan Gerbrandy en Stientje van Veldhoven, Genoeg van gesjoemel (28 februari 2017) (<https://europa.d66.nl/2017/02/28/d66-geenog-sjoemelsoftware/>).

¹² Second opinion software-update Volkswagen, Beoordeling goedgekeurde oplossing voor terugroepactie (november 2016) (<https://www.rdw.nl/SiteCollectionDocuments/Over%20RDW/Rapporten/RDW-Second-Opinion.pdf>).

¹³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 31 209, nr. 207

¹⁴ "Nationales Forum Diesel" oll bundesweite Lösung zur Reduzierung der Schadstoffemissionen bei Diesel-PKW erreichen (27 juni 2017)

emissies van dieselloertuigen gerealiseerd kan worden, zonder daarbij extra lasten te creëren voor de consument. Het Forum zal onder andere bestaan uit het ministerie voor Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling, het ministerie voor Milieu, Natuurbescherming en Veiligheid van Reactoren, deelstaten en vertegenwoordigers van de voertuig-industrie. Ik zal de ontwikkelingen omtrent dit Forum met aandacht volgen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

Motie Kröger c.s.

Uw Kamer heeft een motie aangenomen¹⁵, waarin de regering wordt verzocht zich in EU-verband in te zetten voor een publiekelijk toegankelijk webportaal met daarin alle Type Approval testresultaten van alle toegelaten voertuigen. Tijdens het debat hierover met uw Kamer heeft de staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu aangegeven dat alle relevante informatie openbaar beschikbaar is in het kentekenregister. Deze informatie is eenvoudig te raadplegen online (<https://ovi.rdw.nl>). Om maximale transparantie te bewerkstelligen stelt de RDW ook informatie beschikbaar via zogenaamde opendata (<https://opendata.rdw.nl/>). Op het gebied van typekeuringen wordt data beschikbaar gesteld over alle typegoedkeuringen die door de RDW geregistreerd zijn. Hiermee is de motie uitgevoerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

(<http://www.bmub.bund.de/pressemitteilung/nationales-forum-diesel-soll-bundesweite-loesung-zur-reduzierung-der-schadstoffemissionen-bei-diese/>)

¹⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 21 505-08, nr. 680

Bijlage 1:Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**Nederlandse positie met betrekking tot de aanbevelingen van de EMIS-enquêtecommissie van het Europees Parlement van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector die zijn gericht tot lidstaten**Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

NR	AANBEVELING EMIS	NEDERLANDSE POSITIE
Laboratoriumproeven en reële emissies		
11	dringt erop aan het 3e en 4e pakket "emissietests in reële rijomstandigheden" snel goed te keuren, ter aanvulling van het regelgevingskader voor de nieuwe typegoedkeuringsprocedure, en dit regelgevingskader snel ten uitvoer te leggen; herinnert eraan dat de "emissietests in reële rijomstandigheden" de verschillen tussen de emissies die in een laboratorium worden gemeten en die op de weg worden gemeten alleen daadwerkelijk zullen kunnen verkleinen indien met zorgvuldig ontwikkelde testspecificaties en beoordelingsprocedures wordt gewerkt en indien een breed scala aan rijomstandigheden wordt bestreken, waaronder temperatuur, motorbelasting, voertuigsnelheid, hoogte, type rijweg en andere parameters die voor het rijden in de Unie te vinden zijn;	Het belang om zo snel mogelijk de RDE-testprocedure af te ronden wordt onderschreven. Nederland heeft op 20 december 2016 ingestemd met het derde pakket van de RDE-testprocedure. Besluitvorming over het vierde pakket staat dit najaar gepland.
Manipulatie-instrumenten		
21	is van oordeel dat de procedure voor "emissietests in reële rijomstandigheden" het risico dat manipulatie-instrumenten worden gebruikt, tot een minimum zal beperken, maar dat potentiële onrechtmatige praktijken hiermee niet honderd procent zullen worden voorkomen; beveelt dan ook aan om, overeenkomstig de benadering van de Amerikaanse autoriteiten, een bepaalde mate van onvoorspelbaarheid in de tests in verband met typegoedkeuring en conformiteit tijdens het gebruik in te bouwen, teneinde te voorkomen dat gebruik zou worden gemaakt van onverhoopt nog overgebleven mazen in het net en om de conformiteit te verzekeren gedurende de volledige levenscyclus van het voertuig; verwelkomt in dit verband het testprotocol inzake manipulatie-instrumenten dat is	Het richtsnoer wordt door de RDW gevolgd bij de afgifte van nieuwe typegoedkeuringen. Het richtsnoer is niet bedoeld om toegepast te worden bij controle of toezicht van eerder afgegeven typegoedkeuringen. Voor het houden van dergelijk toezicht worden afspraken gemaakt in het 4 ^e pakket van de Real Driving Emissions testprocedure. In vierde onderdeel van de RDE wordt geregeld dat de typekeuringsautoriteit verrassingstests mag uitvoeren om te controleren of er inderdaad geen manipulatie-

	opgenomen in het op 26 januari 2017 door de Commissie goedgekeurde richtsnoer voor de beoordeling van aanvullende emissiestrategieën en de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten en dat van toepassing is op voertuigen die reeds in de handel zijn gebracht; verwacht van de nationale autoriteiten van de lidstaten dat zij dit protocol snel toepassen in hun activiteiten op het gebied van markttoezicht en dat zij voertuigen zoals aanbevolen testen onder niet te voorspellen variaties van de standaardtestomstandigheden, zoals de omgevingstemperatuur, het snelheidspatroon, de belading van het voertuig en de duur van de test, waarbij ook gebruik kan worden gemaakt van verrassingstests;	instrumenten zijn toegepast.
22	merkt tot zijn bezorgdheid op dat de officiële tests van de CO ₂ -emissies en het brandstofverbruik van voertuigen nog steeds beperkt zullen blijven tot een testprocedure in het laboratorium (WLTP), wat betekent dat het onrechtmatige gebruik van manipulatie-instrumenten nog steeds mogelijk is en onopgemerkt kan blijven; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om regelingen vast te stellen om op afstand toezicht te houden op het wagenpark – met behulp van teledetectie-uitrusting op de weg en/of ingebouwde sensoren – om de prestaties van het wagenpark tijdens het gebruik te screenen en mogelijk onrechtmatige praktijken die tot verschillen tussen de prestaties op papier en in reële rijomstandigheden zouden kunnen leiden, op te sporen;	Het kabinet is er groot voorstander van dat de fabrieksopgave beter aansluit bij het brandstofverbruik onder normale omstandigheden. Met de komst van de nieuwe testcyclus WLTP is de verwachting dat het verschil tussen test en werkelijkheid kleiner wordt. Het kabinet vindt het zeer belangrijk dat voertuigen in de praktijk net zo schoon, zuinig en stil op de weg zijn dan onder testomstandigheden. Brandstofverbruik is wel afhankelijk van een hele reeks factoren, in het bijzonder het rijgedrag. Ook de WLTP blijft een geoptimaliseerde en reproduceerbare test.
Typegoedkeuring en conformiteit tijdens gebruik		
29	dringt er in het belang van de consumenten en de milieubescherming op aan het voorstel voor een verordening inzake de goedkeuring en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (2016/0014(COD)) ¹ , dat de huidige kaderrichtlijn over typegoedkeuring	Deze aanbeveling is in lijn met de Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen over het voorstel voor de Verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van

	<p>vervangt, snel goed te keuren en uiterlijk in 2020 in werking te doen treden; is van oordeel dat om het EU-systeem te verbeteren als absoluut minimum moet worden gestreefd naar handhaving van het ambitieniveau van het oorspronkelijk voorstel van de Commissie, in het bijzonder met betrekking tot de introductie van toezicht door de EU op het systeem; is voorts van mening dat bij de interinstitutionele onderhandelingen over dit dossier moet worden gestreefd naar een meer omvattend en gecoördineerd systeem voor typegoedkeuringen en markttoezicht, met toezicht door de EU, gezamenlijke controles en samenwerking met en tussen nationale autoriteiten;</p>	<p>motorvoertuigen en hun aanhangwagens.</p>
31	<p>dringt erop aan het markttoezicht aanzienlijk aan te scherpen, op basis van helder gedefinieerde regels en een duidelijker verdeling van de verantwoordelijkheden binnen het nieuwe EU-kader voor typegoedkeuring, om een beter, effectief en functioneel systeem te creëren;</p>	<p>Deze aanbeveling is in lijn met de Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen over het voorstel voor de Verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen en hun aanhangwagens.</p>
33	<p>verzoekt de Commissie en de lidstaten te kijken naar de Amerikaanse praktijk van steekproefsgewijze tests "off-production-line" en onder reële rijomstandigheden, en hieraan de noodzakelijke conclusies te verbinden met het oog op het verbeteren van hun eigen activiteiten op het gebied van markttoezicht</p>	<p>Oordeel volgende kabinet.</p>
34	<p>1 Zie ook Aangenomen teksten van 4.4.2017, P8_TA-PROV(2017)0097. stelt voor om voor passagiersvoertuigen steekproefsgewijze markttoezichttests, ook met onbepaalde testprotocollen, te verrichten op ten minste 20 % van de nieuwe modellen die elk jaar in de Unie in de handel worden gebracht en op een representatief aantal oudere modellen, om na te gaan of de voertuigen voldoen aan de Europese veiligheids- en milieuwetgeving op de weg; is van mening dat bij de keuze van de voertuigen die op Unieniveau moeten worden getest, gevolg moet worden gegeven aan gemotiveerde klachten en rekening moet worden gehouden met tests door derden, teledetectiegegevens, verslagen van</p>	<p>Nederland onderschrijft de achterliggende intenties, maar acht een risico gestuurde aanpak doeltreffender.</p>

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

	periodieke technische controles en andere informatie;	
35	wijst erop dat de conformiteit van productie en de conformiteit van voertuigen tijdens het gebruik door de bevoegde nationale autoriteiten stelselmatig moet worden gehandhaafd, en dat hierbij voor coördinatie en toezicht op EU-niveau moet worden gezorgd; is van mening dat de conformiteit van productie en de conformiteit tijdens het gebruik getest moet worden door een andere technische dienst dan de dienst die verantwoordelijk was voor de typegoedkeuring van de desbetreffende auto en dat interne technische diensten moeten worden uitgesloten van emissietests voor typegoedkeuringsdoeleinden; verzoekt de lidstaten met klem om eens en voor al te bepalen welke autoriteit op hun grondgebied met het markttoezicht belast is, om zeker te stellen dat die autoriteit haar verantwoordelijkheden kent, en de Commissie hiervan op de hoogte te stellen; is van mening dat een veel nauwere samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de markttoezichtautoriteiten van de lidstaten en de Commissie, ook over de nationale plannen voor markttoezicht, de globale kwaliteit van het markttoezicht in de EU zal verbeteren en de Commissie in staat zal stellen om zwakke plekken in de nationale markttoezichtstelsels te identificeren;	Op hoofdlijn overeenkomstig met de Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen over het voorstel voor de Verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen en hun aanhangwagens.
36	is van mening dat meer samenwerking en overleg tussen typegoedkeuringsautoriteiten en de Commissie, in de vorm van een door de Commissie voorgezeten forum, zal bijdragen tot de bevordering van goede praktijken om een doeltreffende en geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de regelgeving inzake typegoedkeuringen en markttoezicht te verzekeren;	In lijn met de Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen over het voorstel voor de Verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen en hun aanhangwagens.
38	verzoekt om een adequate en onafhankelijke financiering van typegoedkeuringen, markttoezicht en activiteiten van technische diensten te waarborgen, bijvoorbeeld door de vaststelling van een tariefstructuur via de nationale begrotingen van de lidstaten of	Nederland onderschrijft de achterliggende intenties, maar acht het doeltreffender om onafhankelijkheid en onpartijdigheid van technische diensten af te

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

	via een combinatie van beide methoden; meent dat het de verantwoordelijkheid van de met de typegoedkeuring belaste autoriteiten moet zijn om te controleren wat de commerciële en economische banden zijn tussen de autofabrikanten en de leveranciers enerzijds en de technische diensten anderzijds, teneinde belangenverstrengelingen te voorkomen	dwingen door eisen voor accreditatie op te nemen.
39	verwijst naar het Amerikaanse typegoedkeuringssysteem – in het kader waarvan de vergoedingen die de fabrikanten betalen ter dekking van de kosten van de certificerings- en complianceprogramma's in de federale schatkist worden gestort en het Congres de middelen vervolgens naar het Environmental Protection Agency (EPA) doorsluis, dat ze gebruikt om haar programma's ten uitvoer te leggen – als een model dat zou kunnen dienen als voorbeeld voor het verbeteren van de onafhankelijk van het systeem van de Unie;	Oordeel volgende kabinet.
41	verzoekt de medewetgevers om in de toekomstige verordening inzake de goedkeuring en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan een EU-breed teledetectienetwerk op te zetten om de emissies van het wagenpark in reële rijomstandigheden te controleren en te sterk verontreinigende voertuigen te identificeren teneinde gerichte controles van de conformiteit tijdens het gebruik te kunnen verrichten en auto's te kunnen opsporen die mogelijk op onrechtmatige wijze zijn aangepast via wijzigingen in de hardware (zoals platen om de uitlaatgasrecirculatie (EGR) uit te schakelen, verwijdering van de dieseldeeltjesfilter (DPF) of selectieve katalytische reductie (SCR)) of in de software (illegale chiptuning);	Oordeel volgende kabinet.
43	is van oordeel dat de typegoedkeuringsautoriteiten, de markttoezichtautoriteiten en de technische diensten hun taken moeten uitvoeren; vindt in dit verband dan ook dat zij hun bekwaamheid aanzienlijk en permanent moeten verbeteren, en dringt erop aan hun capaciteiten regelmatig aan onafhankelijke controles te onderwerpen;	In lijn met de Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen over het voorstel voor de Verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen en hun aanhangwagens.
45	verzoekt de lidstaten om autofabrikanten	Op grond van de RDE zijn

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

	te verplichten hun emissiestrategieën openbaar te maken en te motiveren aan de typegoedkeuringsautoriteiten, zoals ook gebeurt voor zware bedrijfsvoertuigen;	fabrikanten verplicht om hun emissiestrategie te overleggen aan de typekeuringsautoriteit en moeten het gebruik daarvan motiveren.
46	verzoekt de lidstaten te analyseren of de type-oplossingen die door de fabrikant zijn voorgesteld om de voertuigen met frauduleuze systemen te repareren, daadwerkelijk voldoen aan de emissienormen en of er steekproefsgewijze controles worden uitgevoerd op de gerepareerde voertuigen;	In lijn met de huidige werkwijze. De RDW test de voorgestelde oplossing van de fabrikant en beoordeelt of deze voldoet aan de goedkeuringseisen.
Handhaving en sancties		
47	dringt erop aan de regels voor de emissies van voertuigen in de EU beter en nauwgezetter te handhaven; stelt voor de opzet van de governance met betrekking tot voertuigemissies zonder verder dralen te hervormen en in overeenstemming te brengen met hetgeen bestaat voor de andere vervoerssectoren	Oordeel volgende kabinet.
48	herinnert eraan dat voorschriften inzake emissiemetingen worden vastgesteld om een betere luchtkwaliteit te verzekeren, wat voorheen niet was gelukt, deels vanwege een gebrekkige handhaving van de wetgeving en deels vanwege manipulatie door bepaalde autofabrikanten; is van mening dat de relevante autoriteiten rekening moeten houden met auto-emissies en gegevens over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit om te bepalen of de beoogde doelstelling is bereikt	In Nederland wordt voor luchtkwaliteitsdoelstellingen al uitgegaan van werkelijke cijfers.
49	stelt voor om een permanent internationaal kader voor samenwerking met betrekking tot emissies te ontwikkelen, teneinde de autoriteiten in staat te stellen informatie uit te wisselen en gemeenschappelijke toezichtsactiviteiten te ontplooiën; wijst erop dat dit soort activiteiten reeds bestaat voor andere producten in de EU;	Gemeenschappelijk toezicht ligt meer op terrein van het toezicht Forum uit de kaderverordening typegoedkeuring. Er bestaan reeds internationale netwerken waarin informatie over meting van emissies wordt uitgewisseld.
53	verzoekt de lidstaten ervoor te zorgen dat de bepalingen betreffende sancties voor inbreuken door fabrikanten op het bepaalde in Verordening (EG) nr. 715/2007 doeltreffend, evenredig en	De bepalingen uit de verordening zijn geïmplementeerd in Nederlandse wetgeving.

	ontmoedigend zijn, en op zo kort mogelijke termijn aan de Commissie worden gemeld	
54	verzoekt de lidstaten hun maatregelenpakket naar aanleiding van het emissieschandaal aan te scherpen; verzoekt de lidstaten en hun typegoedkeuringsautoriteiten om de informatie over primaire en aanvullende emissiestrategieën, die door de autofabrikanten openbaar moet worden gemaakt, voor Euro 5- en Euro 6-voertuigen waarvoor een typegoedkeuring is verleend en die in testprogramma's irrationeel emissiegedrag vertonen, te onderzoeken en te controleren of zij in overeenstemming zijn met de interpretatieve richtsnoeren van de Commissie over de bepalingen inzake manipulatie-instrumenten; verzoekt de lidstaten om bij niet-overeenstemming het beschikbare arsenaal aan sancties te gebruiken, inclusief, in voorkomend geval, verplichte terugroepprogramma's en het intrekken van typegoedkeuringen; verzoekt de Commissie bij terugroepprogramma's in de EU voor onderlinge coördinatie te zorgen;	De richtsnoeren van de EC hebben alleen betrekking op nieuwe typegoedkeuringen. Voor reeds afgegeven typegoedkeuringen wordt door RDW onderzoek uitgevoerd, voor zover de RDW het emissiecertificaat heeft afgegeven. In deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van dit onderzoek.
55	verzoekt de lidstaten en de Commissie om de eigenaars van de getroffen voertuigen duidelijk te maken of het wel of niet verplicht is de voertuigen te laten repareren en wat de juridische consequenties zijn die voortvloeien uit deze reparaties wat betreft de conformiteit met emissienormen, verplichtingen met betrekking tot technische voertuiginspecties, belastingen, de consequenties van een mogelijke herindeling van het voertuig in een andere categorie, enz.;	In lijn met huidige werkwijze. De RDW informeert naast de fabrikant/importeur de eigenaar van het voertuig over de terugroepactie. Het is in NL niet verplicht gehoor te geven aan een terugroepactie.
56	stelt vast dat het als gevolg van het ontbreken van statistieken op nationaal niveau niet eenvoudig is om aan informatie over sancties in de lidstaten te komen; verzoekt de Commissie en de lidstaten hierover stelselmatig statistieken bij te houden;	Oordeel volgende kabinet.
57	verzoekt de lidstaten en de Commissie om de Europese implementatiemechanismen, zoals het netwerk van de Europese Unie voor de tenuitvoerlegging en handhaving van het milieurecht (IMPEL), te	Nederland is voorstander van een effectieve implementatie en handhaving van de RDE en kaderverordening

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

	verbeteren;	typegoedkeuring en ondersteunt alle netwerken die bijdragen aan de verbetering van de implementatie en toepassing van het EU recht in de lidstaten.
Consumentenrechten		
67	verzoekt de Commissie en de lidstaten om alle nodige maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat consumenten een billijke en passende schadevergoeding krijgen, bij voorkeur via collectieve verhaalmechanismen	In antwoord op Kamervragen is aangegeven dat de consument voldoende rechtsbescherming geniet en dat het kabinet niet op de stoel van de rechter kan gaan zitten
Schone voertuigen		
68	verzoekt de Commissie en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten om voluit te gaan voor een emissiearme mobiliteitsstrategie en die strategie toe te passen;	Deze aanbeveling wordt onderschreven. Het kabinet steunt ¹⁶ in grote lijnen de initiatieven die de Europese Commissie op dit punt wil ondernemen, zoals verwoord in de mededeling Europa in beweging ¹⁷ . Daarnaast lopen er in Nederland diverse initiatieven van de afspraken uit het SER Energieakkoord.
69	verzoekt de Commissie en de lidstaten om de doeltreffendheid van de huidige lage-emissiezones in steden te beoordelen – rekening houdend met het feit dat de Euro-normen voor lichte voertuigen de emissies in reële rijomstandigheden niet weerspiegelen –, en om de voordelen te onderzoeken van de invoering van een keurmerk of een norm voor voertuigen met ultralage emissies die in reële rijomstandigheden aan de emissiegrenswaarden voldoen	Het al dan niet instellen van milieuzones is de bevoegdheid van gemeenten. In dat licht moeten zij ook de doeltreffendheid hiervan beoordelen.
70	verzoekt de Commissie en de medewetgevers om een meer geïntegreerde aanpak te hanteren in hun beleid ter verbetering van de milieuprestaties van auto's, teneinde vooruitgang te boeken met betrekking tot	Ligt in de lijn van de mededeling "Europe on the move" van de Europese Commissie. Zie het BNC-fiche met de reactie van het kabinet dat op 26 juni

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

¹⁶ Kamerstuk 2072017Z09032

¹⁷ COM (2017) 283 final, EUROPA IN BEWEGING. Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen

	de doelstellingen voor een koolstofarme economie en de luchtkwaliteit, bijvoorbeeld door de elektrificatie of de overgang naar alternatieve aandrijftechnieken van het wagenpark te stimuleren;	2017 aan uw Kamer is toegezonden ¹⁸ .
72	verzoekt de Commissie en de lidstaten om een groen beleid inzake overheidsopdrachten te stimuleren, waarbij overheidsinstanties emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies aankopen voor hun eigen wagenpark of voor (semi)openbare autodeelprogramma's	In de Regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen moeten aanbestedende diensten hier al rekening mee houden. De Europese Commissie heeft aangekondigd dat zij op dit punt de Clean Vehicle Directive wil herzien. Nadat het commissievoorstel is gepubliceerd, ontvangt u via het BNC-fiche de reactie van het kabinet.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

¹⁸ Kamerstuk 2072017Z09032

Bijlage 2:

Reactie op het vijfpuntenplan van D66 voor herstel van vertrouwen in de autosector

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

5-PUNTENPLAN D66	REACTIE
<p>1. D66 wil dat alle automodellen waar vaststaat dat illegale sjoemelsoftware is gebruikt, worden teruggeroepen en hersteld. D66 wil dat autofabrikanten die de wet overtreden de wettelijk boete betalen, zoals iedereen die de wet overtreedt. Naast het toepassen van bestaande sancties, wil D66 de boetes voor toekomstige overtredingen verhogen.</p>	<p>De wens wordt onderschreven dat alle automodellen waar vaststaat dat illegale sjoemelsoftware is gebruikt, worden teruggeroepen en hersteld. Artikel 13, tweede lid, onder b van Verordening (EU) nr. 715/2017 voorziet al in de verplichting om een sanctie op te leggen wanneer sprake is van een manipulatie-instrument. Wat betreft de toepassing van sancties zijn de mogelijkheden op dit moment beperkt en verwacht ik meer van de afschrikkende werking van de sanctiebepaling in de nieuwe kaderverordening typegoedkeuring, waarin bepaald wordt dat de boete tot 30.000 euro per voertuig kan oplopen.</p>
<p>2. D66 wil dat de RDW zo snel mogelijk onderzoekt of er sjoemelsoftware in auto's met een Nederlands milieucertificaat is gebruikt. Aan de hand van de uitkomst van dit onderzoek kan de RDW ertoe overgaan verplichte terugroepacties in te stellen of de certificaten in te trekken. Sjoemeldiesels met een milieucertificaat uitgegeven door een Europese toezichthouder die structureel zijn taken niet uitvoert inzake het opsporen en aanpakken van sjoemelsoftware zouden moeten worden geweerd van de markt. Andere automodellen, zonder sjoemelsoftware, blijven gewoon beschikbaar in de showroom.</p>	<p>Na de ontdekking van fraude met emissiesoftware door Volkswagen in september 2015 is de RDW meteen gestart met onderzoek naar voertuigen waarvoor de RDW de emissiegoedkeuring heeft afgegeven. In de vierde en vijfde overzichtsbrief dieselfraude wordt verslag gedaan van de stand van zaken.</p>
<p>3. D66 wil dat het technische onderzoekscentrum van de Europese Commissie de bevoegdheid krijgt om auto's opnieuw te testen. Op die manier wordt onafhankelijk gecontroleerd of de nationale toezichthouders van EU-lidstaten hun</p>	<p>Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad over de kaderverordening typegoedkeuring komt voor een groot deel tegemoet aan de Nederlandse inzet met betrekking tot onafhankelijk</p>

<p>werk goed doen. Mocht dat niet het geval zijn, dan moet de Commissie zelf ook boetes en andere maatregelen kunnen instellen. D66 wil dat zowel de overkoepelende wetgeving als de specifieke emissie-eisen voor auto's en andere bronnen van luchtvervuiling ondergebracht worden bij de EU-commissaris van Milieu en het departement van Milieu. De Commissie moet harder en directer optreden tegen EU-lidstaten die de autowetgeving niet goed uitvoeren. In de afgelopen maanden zijn zogenaamde ingebrekestellingsprocedures gestart tegen lidstaten, maar verdere procedures zijn nodig.</p>	<p>toezicht. Nederland verwelkomt het voorstel voor meer onafhankelijke en onpartijdige technische diensten, zodat de betrouwbaarheid van de typegoedkeuring wordt versterkt.</p>
<p>4. D66 wil dat er vanaf 2025 in Nederland en de EU alleen nog emissieloze voertuigen bijkomen (op basis van batterij, waterstof of andere technologie). Nederland moet vooroplopen in schone en intelligente mobiliteit en de innovaties die hierdoor mogelijk worden. D66 wil dat de laadinfrastructuur in Nederland wordt uitgebreid en witte vlekken zo snel mogelijk worden opgevuld. In Europees verband wil D66 een uniformering van de standaarden voor laadinfrastructuur. D66 wil de onzekerheid bij consumenten over de betrouwbaarheid van batterijen wegnemen, door een batterijgarantie in te stellen, samen met grote verzekeraars en fabrikanten.</p>	<p>Het kabinet streeft ernaar om voertuigen zo snel mogelijk stil, schoon en zuinig op de weg te krijgen. De nul-emissie aandrijflijn is voor personenauto's en bestelbusjes het probate middel om te kunnen voldoen aan de grote klimaatopgave waar we voor staan. Nederland hoort bij de koplopers in Europa. In het energieakkoord hebben we doelen geformuleerd en afspraken gemaakt over de transitie in transport. Het Rijk heeft deze afspraken ondertekend en juicht innovatie toe die het eerder mogelijk maakt.</p>
<p>5. D66 is blij met het onderzoek van de Autoriteit Consument en Markt en wil dat het kabinet actief consumentenorganisaties informeert over de juridische mogelijkheden voor compensatie van gedupeerde automobilisten. In het geval dat een auto-eigenaar te maken krijgt met bewezen negatieve gevolgen van een software-update in een sjoemeldiesel, vindt D66 dat de eigenaar recht heeft op een passende vorm van compensatie.</p>	<p>Het is aan consumenten zelf om in het geval van schade deze te verhalen op diegene die de schade heeft veroorzaakt, al dan niet met tussenkomst van de rechter. De ACM maakt de besluiten die zij neemt openbaar, consumenten kunnen deze informatie gebruiken om hun schadeclaim te onderbouwen. De ACM heeft als toezichthouder op de consumentenrechten regulier contact met consumentenorganisaties. Algemene informatie over schadevergoedingsprocedures voor consumenten is</p>

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525

	wijdverspreid verkrijgbaar, bijvoorbeeld via het internet.
--	---

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/125525