

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

185

Vragen van de leden **Groot** en **Hoogland** (beiden PvdA) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Milieu over *de berichtgeving rondom de fraude met emissiesoftware door Volkswagen* (ingezonden 24 september 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 2 oktober 2015).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichtgeving rondom de fraude met emissiesoftware door Volkswagen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Op welke wijze heeft Volkswagen fraude gepleegd met het meten van de uitstoot van haar auto's in de Verenigde Staten?

Antwoord 2

Voor het antwoord op deze vraag wil ik verwijzen naar het antwoord op vraag 1 die op 24 september 2015 is gesteld door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake de fraude met testen van uitstoot van auto's.

Vraag 3

Zijn er aanwijzingen dat andere automerken ook op een dergelijke oneigenlijke wijze de emissietesten beïnvloeden?

Antwoord 3

Voor het antwoord op deze vraag wil ik verwijzen naar het antwoord op vraag 18 die op 24 september 2015 is gesteld door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake de fraude met testen van uitstoot van auto's.

¹ <http://www.nrc.nl/nieuws/2015/09/18/vs-volkswagen-en-audi-manipuleerden-emissiesoftware/>
<http://fd.nl/ondernemen/1119651/sjoemelsoftware-stort-vw-in-diepe-crisis>

Vraag 4

Is er fraude gepleegd met software en/of hardware in Nederland en/of in de rest van de EU? Kan hierdoor de uitstoot van Volkswagens in Europa te positief zijn weergegeven?

Antwoord 4

Volkswagen heeft in het persbericht van 22 september 2015 aangegeven dat onrechtmatigheden met de NO_x-emissies betrekking hebben op voertuigen met het motortype Type EA 189 en dat het wereldwijd om elf miljoen voertuigen gaat. De afgelopen dagen is bekend geworden dat het niet alleen om modellen van Volkswagen gaat, maar ook van andere merken van de Volkswagen Groep en dat het niet alleen dieselpersonenauto's betreft, maar ook dieselbestelauto's.

Navraag bij de RDW heeft opgeleverd dat aan de hand van deze motorcode niet precies kan worden achterhaald om welke voertuigtypen het gaat en hoeveel voertuigen er daarvan in Nederland zijn toegelaten. Zodra de noodzakelijke gegevens beschikbaar zijn zal de RDW de aantallen achterhalen. Als gevolg van de fraude is de NO_x-uitstoot in de praktijk van de betreffende modellen dieselpersonenauto's van Volkswagen flink hoger dan op grond van de Europese norm voor NO_x-emissies mag worden verwacht.

Vraag 5

Is er sprake geweest van oneerlijke concurrentie doordat Volkswagens een lager bijtellingspercentage, een lager tarief in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) of een lager tarief in de motorrijtuigenbelasting (MRB) genoten?

Antwoord 5

Voor het antwoord op deze vraag wil ik verwijzen naar het antwoord op vraag 14 die op 24 september 2015 is gesteld door de Commissie Infrastructuur en Milieu inzake de fraude met testen van uitstoot van auto's.

Vraag 6

Wat zijn de verschillen tussen de wijzen waarop de Verenigde Staten en de EU de uitstoot van personenauto's meten?

Antwoord 6

De voornaamste verschillen tussen de wijzen waarop de Verenigde Staten en de EU de uitstoot van personenauto's meten, zijn als volgt:

- Fabrikanten moeten in de VS gemiddeld aan de norm voldoen, gelimiteerd aan een maximum voor een individueel voertuig. Er is een complex systeem van bonussen en boetes, en additionele testen, om als individuele fabrikant aan alle eisen te voldoen. In Europa gelden eisen per individueel voertuig.
- In de VS is er geen onderscheid tussen de eisen voor benzine en diesel, terwijl in Europa dieselauto's ruimere eisen hebben dan benzineauto's. In de VS ligt de focus voor licht wegverkeer op benzine. De emissielimieten in Amerika zijn qua gemiddeld niveau ongeveer vergelijkbaar met de strengere limieten voor benzineauto's in Europa.
- De EPA voert in de VS onafhankelijke testen (audits) uit, om de resultaten van de fabrikanten te controleren, waarbij grote afwijkingen tot sancties leiden.

Ongeveer 10% van de nieuwe modellen wordt getest. In Europa houdt de typegoedkeuringsinstantie toezicht op de productie. Deze moet blijven overeenstemmen met de goedkeuringseisen. Onderdeel van het geëiste kwaliteitssysteem is dat de fabrikant de testen in een percentage van de gevallen herhaalt.

Vraag 7

Wat vindt u dat er moet gebeuren om vast te stellen of deze fraudezaak ook gevolgen heeft in Nederland en/of in de rest van de EU?

Antwoord 7

Elke Europese typegoedkeuringsinstantie moet erop toe dat metingen voor de afgegeven goedkeuringen correct worden uitgevoerd. De typegoedkeuringsinstantie van het land dat voor de betreffende modellen van het Volkswagen

concern de Europese typegoedkeuring heeft afgegeven, moet dus een onderzoek instellen.

Zoals vermeld op de nieuwssite van de NOS² wordt dit nu in gang gezet: Duitse typegoedkeuringsinstantie KBA heeft Volkswagen tot en met 7 oktober 2015 de tijd gegeven om een oplossing te vinden voor de frauduleuze dieseltesten, bericht Bild am Sonntag. De juridische afdeling van de autofabrikant moet voor die tijd met maatregelen en een tijdschema komen. KBA wil dat Volkswagen er zo snel mogelijk voor zorgt dat de voertuigen weer aan de typekeuringseisen voldoen. Als er geen bevredigend plan komt, kan de typegoedkeuringsinstantie besluiten dat Volkswagen de auto's waarmee mogelijk is gemanipuleerd niet meer mag verkopen en niet meer mag verplaatsen.

² <http://nos.nl/artikel/2059860-duitse-transportautoriteit-stelt-volkswagen-ultimatum.html>