

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

807

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de laatste berichtgeving in het dieselschandaal en de rol van het RDW* (ingezonden 27 oktober 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 19 december 2016)

Inleiding

Gezien de samenhang tussen deze vragen en mijn toezegging tijdens het VSO Transportraad (Handelingen Tweede Kamer 2016–2017, nr. 29) van 1 december jl. om schriftelijk terug te komen op de berichtgeving in het NRC van 28 november jl. ga ik daar eerst op in. De berichtgeving in het NRC heeft betrekking op de onderhandelingen in Brussel over het voorstel van de Commissie voor de nieuwe Verordening markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen. Het feit dat Nederland voor andere oplossingen kiest zorgt ervoor dat wij een goed onderbouwde bijdrage aan de onderhandelingen kunnen leveren, die gebaseerd is op onze kennis en ervaring. In mijn ogen staat deze constructieve Nederlandse opstelling daarom niet gelijk aan de kwalificatie dat Nederland een middenpositie inneemt. Op 11 maart 2016 heeft u het BNC-fiche ontvangen (Kamerstuk 22 112, nr. 2073), waarin de Nederlandse inzet is verwoord. Het voorstel voor meer onafhankelijke en onpartijdige technische diensten wordt van harte ondersteund. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van de typegoedkeuring versterkt. Zoals vermeld in het BNC-fiche ben ik niet overtuigd van het opzetten van een nationale vergoedingstructuur, waarbij technische diensten in de toekomst niet meer rechtstreeks betaald mogen worden door voertuigfabrikanten. Dit geeft een forse lastendruk voor de nationale autoriteiten terwijl het in mijn ogen een beperkte meerwaarde heeft om de onafhankelijkheid van technische diensten te versterken. Daarom is Nederland in beginsel voorstander van de reguliere aanpak bij productregelgeving; namelijk dat private keurings- en testinstanties op basis van accreditatie door de nationale accreditatie-instantie worden aangewezen.

Vraag 1 en 2

Wanneer wist u van het gesjoemel met uitstootwaarden? Hoe oordeelt u over de beschuldigingen dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu al jaren op de hoogte was van frauderende autofabrikanten, maar nooit actie heeft ondernomen?¹

Was het u bekend dat ook de Europese Commissie al jaren over deze gegevens beschikte? In welk licht plaatst dit de onderhandelingen die u voerde om de Real Driving Emission test zo snel en streng mogelijk in te voeren?

Antwoord 1 en 2

Zoals eerder met uw Kamer gedeeld, was het ministerie sinds de onthullingen in het najaar van 2015 op de hoogte van softwarefraude. Eerder was bekend, en is ook aan uw Kamer gemeld, dat er grote verschillen zijn tussen enerzijds de emissies van stikstofoxiden op de weg en anderzijds op de rollenbank in het laboratorium. Omdat deze constatering golden voor vrijwel alle geteste dieselveertuigen van verschillende automerken werd dit door alle betrokken partijen gezien als een tekortkoming van de bestaande testprocedure. Er was geen vermoeden dat daarnaast tevens sprake kon zijn van fraude. Voor verdere informatie hierover verwijs ik graag naar de brief van de Staatssecretaris van IenM over berichten in de pers over sjoemeldievals, die parallel naar uw Kamer is verzonden en hier uitgebreid op ingaat.

Vraag 3

Wat is uw oordeel over het feit dat de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) optreedt als publieke toezichthouder (en in die hoedanigheid de technische diensten die over de typegoedkeuring besluiten controleert) maar ook zelf een technische dienst is? Bij welke andere Europese toezichthouders is er sprake van een dergelijke verstrengeling?

Antwoord 3

Op basis van Richtlijn 2007/46/EG zijn Europese lidstaten bevoegd om typegoedkeuringen te verlenen voor de toelating van motorvoertuigen tot de Europese markt. Elke lidstaat wijst een eigen goedkeuringsinstantie aan om deze publieke taak uit te voeren. In Nederland is de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) in de Wegenverkeerswet 1994 aangewezen. Het uitvoeren van testen om te controleren of voertuigen, of onderdelen van voertuigen, aan de typegoedkeuringseisen voldoen vormt een onderdeel van de typegoedkeuring en daarmee van de bij de RDW belegde publieke taak.

Goedkeuringsinstanties mogen op grond van Europese wet- en regelgeving zelf alle testen uitvoeren die noodzakelijk zijn binnen het typegoedkeuringsproces. Evenals de andere Europese goedkeuringsinstanties heeft de RDW ervoor gekozen om zich bij het uitvoeren van de testen te laten ondersteunen door zogeheten technische diensten. Voorbeelden van de in totaal 38 technische diensten zijn BICON, Hestocon, KIWA, TASS, DEKRA, DARE! en TÜV Rheinland. Deze technische diensten zijn formeel door de RDW aangewezen, voeren de testen namens de RDW uit en worden door de RDW gecontroleerd om te bezien of zij de testen correct en onafhankelijk uitvoeren. Naast het laten uitvoeren van testen door technische diensten, kiezen Groot-Brittannië, Italië, Roemenië en Nederland ervoor om ook zelf testen uit te voeren. De RDW doet dit als onderdeel van het effectief uitvoeren van haar publieke taak; het toezicht houden op de juistheid en effectiviteit van het typegoedkeuringsproces. Door deze activiteiten doet de RDW kennis en (praktijk)ervaring op van de laatste ontwikkelingen, waardoor er bijvoorbeeld in eigen huis het emissietestprogramma uitgevoerd kon worden. Kennis versterkt de onpartijdige beoordelingskracht. Doordat de RDW zelf testen uitvoert, kan de RDW regelmatig als een van de weinige goedkeuringsinstanties essentiële kennis inbrengen over de verbetering van de typegoedkeuringsprocedure, internationale voertuigregulering en testprocedures. Het is mogelijk om het testen en het afgeven van typegoedkeuringsdocumenten uit te voeren binnen de RDW, omdat onpartijdigheid en onafhankelijkheid van de rol als publieke toezichthouder verzekerd zijn. De RDW waarborgt de

¹ EenVandaag, 20 oktober 2016, http://economie.eenvandaag.nl/tv-items/69911/brussel_wist_in_2012_al_van_sjoemelsoftware_in_auto_s

onpartijdigheid en onafhankelijkheid door de verantwoordelijkheden van de betrokken medewerkers te scheiden, hetgeen ondersteund wordt door de organisatiestructuur van de RDW. De RDW voldoet aan de eisen van de Richtlijn 2007/46/EG en onpartijdigheid en onafhankelijkheid wordt bovendien geborgd door het voldoen aan internationale kwaliteitsstandaarden als ISO 9001 en ISO 17025. Daardoor verloopt het toezicht op de uitvoering van de testen door de RDW op dezelfde wijze als het toezicht op de uitvoering van de testen door technische diensten.

Vraag 4

Voor welk deel van de inkomsten is het RDW afhankelijk van de commerciële taken, zoals de typegoedkeuringen?

Antwoord 4

Zoals blijkt uit het antwoord op vraag 3 is hier geen sprake van een commerciële activiteit, maar van het uitvoeren van een onderdeel van een publieke taak. De omzet door typegoedkeuringen bedraagt circa 8% van de totale RDW omzet. De omzet door testwerkzaamheden bedraagt circa 2% van de totale RDW omzet. De RDW heeft een marginaal aandeel in de testwerkzaamheden die binnen Europa worden uitgevoerd ten behoeve van typegoedkeuringen.

Vraag 5 en 6

Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat een publieke toezichthouder commercieel belang heeft bij hetgeen gecontroleerd wordt?

Bent u bereid de publieke en commerciële taken van de toezichthouder te scheiden? Bijvoorbeeld door óf het RDW de testen als publieke taak te laten uitvoeren, óf over te gaan tot het weghalen van de commerciële taken bij deze publieke toezichthouder?

Antwoord 5 en 6

Zoals in antwoorden 3 en 4 aangegeven voert de RDW in dit kader alleen een publieke taak uit en heeft hierbij geen commercieel belang. Door beperkt zelf te testen houdt RDW de kennis en ervaring ten behoeve van een goede taakuitvoering op peil. Het beëindigen van de taak om zelf testen uit te voeren zou de kennispositie van Nederland in internationale overleggen voor voertuigeisen en testprocedures ernstig aantasten. Ik ben daarom niet bereid om betreffende taken bij de RDW weg te halen.

Vraag 7

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór het Algemeen overleg Dieselschandaal dat op 21 december 2016 gepland staat?

Antwoord 7

Ja.