

Bijlage 1:

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

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	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.

	<p>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 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;</p>	<p>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-instrumenten zijn toegepast.</p>
22	<p>merkt tot zijn bezorgdheid op dat de officiële tests van de CO₂-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</p>	<p>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</p>

	<p>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;</p>	<p>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.</p>
Typegoedkeuring en conformiteit tijdens gebruik		
29	<p>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 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</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>

	tussen nationale autoriteiten;	
31	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;	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.
33	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	Oordeel volgende kabinet.
34	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 periodieke technische controles en andere informatie;	Nederland onderschrijft de achterliggende intenties, maar acht een risico gestuurde aanpak doeltreffender.
35	wijst erop dat de conformiteit van	Op hoofdlijn

	<p>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;</p>	<p>overeenkomstig met de Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen over het voorstel voor de Verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen en hun aanhangwagens.</p>
36	<p>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</p>	<p>In lijn met de Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen over het voorstel voor de Verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen en hun</p>

	typegoedkeuringen en markttoezicht te verzekeren;	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 via een combinatie van beide methoden; meent dat 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	Nederland onderschrijft de achterliggende intenties, maar acht het doeltreffender om onafhankelijkheid en onpartijdigheid van technische diensten af te 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	Oordeel volgende kabinet.

	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);	
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 te verplichten hun emissiestrategieën openbaar te maken en te motiveren aan de typegoedkeuringsautoriteiten, zoals ook gebeurt voor zware bedrijfsvoertuigen;	Op grond van de RDE zijn 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	Oordeel volgende kabinet.

	betrekking tot voertuigemissies zonder verder dralen te hervormen en in overeenstemming te brengen met hetgeen bestaat voor de andere vervoerssectoren	
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 ontmoedigend zijn, en op zo kort mogelijke termijn aan de Commissie worden gemeld	De bepalingen uit de verordening zijn geïmplementeerd in Nederlandse wetgeving.
54	verzoekt de lidstaten hun maatregelenpakket naar aanleiding van het emissieschandaal aan te scherpen; verzoekt de lidstaten en hun	De richtsnoeren van de EC hebben alleen betrekking op nieuwe typegoedkeuringen.

	<p>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;</p>	<p>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.</p>
55	<p>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.;</p>	<p>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.</p>
56	<p>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;</p>	<p>Oordeel volgende kabinet.</p>

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 verbeteren;	Nederland is voorstander van een effectieve implementatie en handhaving van de RDE en kaderverordening 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 ¹ in grote lijnen de initiatieven die de Europese Commissie op dit punt wil ondernemen, zoals verwoord in de mededeling Europa in beweging ² . 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 al dan niet instellen van milieuzones is de bevoegdheid van gemeenten. In dat licht

¹ Kamerstuk 34734, nr. 4

² COM (2017) 283 final, EUROPA IN BEWEGING. Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen

	<p>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</p>	<p>moeten zij ook de doeltreffendheid hiervan beoordelen.</p>
70	<p>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 de doelstellingen voor een koolstofarme economie en de luchtkwaliteit, bijvoorbeeld door de elektrificatie of de overgang naar alternatieve aandrijftechnieken van het wagenpark te stimuleren;</p>	<p>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 2017 aan uw Kamer is toegezonden³.</p>
72	<p>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</p>	<p>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.</p>

³ Kamerstuk 34734, nr. 4

