

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

1878

Vragen van het lid **Van Eijs** (D66) aan de Staatssecretaris en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Nederland liet dieselsjoemelaars onterecht gaan»* (ingezonden 20 januari 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 2 maart 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1653.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Nederland liet dieselsjoemelaars onterecht gaan»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u reflecteren op de uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 17 december jl. over het gebruik van sjoemelsoftware door Volkswagen, waarin het concludeerde dat dit in strijd was met Europees recht en specifiek dat de uitzonderingsclausule over motorbescherming betrekking heeft op onvoorziene en plotselinge schade en dus niet kan worden gebruikt in de context van schade door veroudering of verstopping?

Antwoord 2

Op 17 december 2020 heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie een uitspraak gedaan in een zaak tegen een autofabrikant die wordt verdacht van het toepassen van ongeoorloofde emissiebestrijdingssystemen in voertuigen. In de uitspraak geeft het Europese Hof duiding van het begrip manipulatie-instrument in de Europese emissiewetgeving² en de uitzonderingen waarin manipulatie-instrumenten zijn toegestaan. Het Europese Hof onderbouwt dat een manipulatie-instrument ook kan bestaan uit software die de werking van onderdelen van het emissiebestrijdingssysteem aanstuurt. Daarnaast oordeelt het Hof dat manipulatie-instrumenten die de werking van emissiecontrolesys-

¹ Follow the Money, 6 januari 2021 (https://www.ftm.nl/artikelen/nederland-liet-dieselsjoemelaars-onterecht-gaan?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=Dieselsmoesjes)

² Verordening (EG) Nr. 715/2007

temen verminderen alleen gerechtvaardigd zijn indien deze ervoor zorgen dat de motor beschermd wordt tegen plotselinge en uitzonderlijke schade. De veelgebruikte toepassing van manipulatie-instrumenten om vervuiling en/of veroudering van de motor te voorkomen, is met deze uitspraak dus niet toegestaan.

Door de uitspraak van het Europese Hof zijn de kaders rondom het gebruik van manipulatie-instrumenten verder aangescherpt. Dit nieuwe kader is anders dan het kader dat tot nu toe door Europese goedkeuringsinstanties is gehanteerd bij het goedkeuren van voertuigen voor de Europese markt. Als gevolg van de Hofuitspraak moeten eerdere interpretaties van de Europese goedkeuringsinstanties mogelijk worden herzien aan de hand van de scherpere invulling van de emissiewetgeving.

Vraag 3

Welke gevolgen heeft de veel striktere interpretatie die de Europese rechter geeft, voor de aanpak in Nederland van sjoemeldiesels?

Antwoord 3

Wanneer het Hof van Justitie EU-wetgeving interpreteert, geldt die interpretatie vanaf het moment dat de wetgeving in werking is getreden. Hoewel de Hofuitspraak gericht is op een zaak die tegen één autofabrikant is aangespannen, geldt deze verdere interpretatie van de emissiewetgeving³ dus ook voor alle andere voertuigen die volgens deze wetgeving zijn goedgekeurd voor de Europese markt.

Als onderdeel van een bredere Europese aanpak, verdiept de RDW zich op dit moment in de impact van de Hofuitspraak op de door de RDW verstrekte typegoedkeuringen. Ook het onderzoek naar voertuigen met afwijkende emissiestrategieën dat de RDW in 2017 heeft afgerond wordt getoetst tegen de Europese Hofuitspraak. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van een protocol dat is opgesteld in overleg met de Europese Commissie en het Joint Research Centre (JRC). In dit onderzoek⁴ werd eerder beoordeeld dat bij veertien voertuigen met afwijkend emissiegedrag, dit emissiegedrag nodig was voor het beschermen van de motor.

Daarnaast zal de RDW bij het afgeven van nieuwe typegoedkeuringen de emissiewetgeving toepassen in lijn met de interpretatie die volgt uit de Hofuitspraak.

Vraag 4

Bent u bereid opdracht te geven tot het onderzoeken van meer verdachte automodellen door de RDW? Zal hierbij dezelfde route gevolgd worden zoals bij de Suzuki Vitara en de Jeep Grand Cherokee?

Antwoord 4

De RDW analyseert momenteel de impact van de Hofuitspraak op de door de RDW afgegeven typegoedkeuringen. Aan de hand van de beschikbare informatie in typegoedkeuringen en vervolgonderzoeken wordt onderzocht of de voertuigen voldoen aan de vereisten van de afgegeven typegoedkeuring, uitgaande van het nieuwe kader dat door de Hofuitspraak is gegeven. Indien heropening van de onderzoeken noodzakelijk is, zal ik uw Kamer daarover informeren.

Daarnaast brengt de Europese Commissie de impact van de Hofuitspraak in kaart, bij dit proces betreft de Commissie ook de lidstaten. Dit Europese traject is van belang om te zorgen dat lidstaten eenzelfde opvolging geven aan de Hofuitspraak en het gelijke speelveld in de toelating van voertuigen op de Europese markt gewaarborgd blijft. Ik zal samen met de RDW de reactie en vervolgstappen op Europees niveau nauwlettend volgen.

Naar aanleiding van eerdere verdenkingen rond het toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën is aangifte gedaan bij het OM. De mate waarin de vervolgstappen op de Hofuitspraak overeenkomen met eerdere trajecten die in het kader van dieselfraude zijn gevolgd, hangt af van de reactie van de Europese Unie op de Hofuitspraak.

³ Verordening (EG) Nr. 715/2007

⁴ Kamerstuk 31 209, nr. 214

Vraag 5, 6

Welke andere kansen ziet u om de schade die sjoemeldiesels toebrengen aan het milieu en in bijzonder de luchtkwaliteit, en dus de gezondheid van mensen, te verminderen met deze uitspraak van de rechter in de hand? Op welke wijze wijzigt de uitspraak van de Europese rechter de inzet van Nederland in de Europese Unie en elders op de aanpak van sjoemeldiesels?

Antwoord 5, 6

Naast het mogelijk herzien van de afgegeven typegoedkeuringen die als gevolg van de Hofuitspraak niet zouden voldoen aan de emissiewetgeving, zie ik vooral kansen in het blijven inzetten op effectievere Europese wetgeving met streng toezicht op de praktijkemissies van voertuigen en het voorkomen van toekomstige ongeoorloofde manipulatie van emissies. Met de komst van de Real Driving Emission (RDE) wetgeving, die het testen op de weg onder reële rijomstandigheden bij de typegoedkeuring van het voertuig vereist, is een belangrijke stap in de goede richting gezet. Via de kaderverordening markttoezicht en het 4e RDE-pakket wordt de gebruiksfase beter gemonitord, waarbij in heel Europa routinematige controles van praktijkemissies op de weg plaatsvinden. Tegelijkertijd is er zeker nog ruimte voor verbetering. In de onderhandelingen over de aanscherping van de huidige emissienorm (Euro6) spant Nederland zich in dat voertuigen onder nagenoeg alle rijomstandigheden en een autoleven lang aan de eisen moeten voldoen. In de huidige situatie moeten voertuigen in de praktijk enkel aan emissienormen voldoen onder de rijomstandigheden van de RDE-test en ook enkel tot een bepaald kilometrage. De genoemde inzet is in lijn met de Nederlandse inbreng voor de publieke consultatie voor de nieuwe Euronormen die ik op 10 november 2020 met uw Kamer gedeeld heb⁵.

⁵ . Kamerstuk 22 112, nr. 2973