

Vergaderjaar 2018–2019

**31 209**

**Schoon en zuinig**

**Nr. 221**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 februari 2019

Tijdens het Algemeen Overleg Leefomgeving van 18 oktober 2018 (Kamerstuk 28 089, nr. 96) heeft de Staatssecretaris van IenW toegezegd uw Kamer te informeren over de mogelijkheden en verplichtingen om de effectiviteit van terugroepacties onder andere voor vervuulende auto's te verbeteren, bijvoorbeeld door te kijken naar de algemene periodieke keuring (APK). Door uw Kamer is hierbij specifiek aandacht gevraagd voor de mogelijkheden om het updaten van sjoemelsoftware een verplicht onderdeel te maken van de APK. Met deze brief geef ik, mede namens de Staatssecretaris van IenW, invulling aan deze toezegging.

### **Het verbeteren van de effectiviteit van terugroepacties**

Als zich ten aanzien van een voertuig(onderdeel) een gevaar voor de gezondheid of veiligheid van de mens of voor het milieu kan voordoen en er niet kan worden gewacht tot regulier onderhoud, kan er worden overgegaan tot een terugroepactie. In het geval van een formele terugroepactie is een fabrikant verantwoordelijk om alles in het werk te stellen om een voertuig terug te roepen en te herstellen, zonder herstelkosten voor de eigenaar van het voertuig.<sup>1</sup> De meeste voertuigeigenaren geven ook gehoor aan de oproep van een fabrikant.

Een voertuigeigenaar is echter niet verplicht om gehoor te geven aan de oproep van de fabrikant en sommige eigenaren kiezen ervoor om, zelfs als zij meerdere keren zijn geïnformeerd, hun voertuig niet te laten herstellen. Dat is ongewenst, want daardoor zijn terugroepacties minder effectief,

<sup>1</sup> Deze verplichting komt voort uit Beschikking 2004/905/EG van de Commissie van 14 december 2004 tot vaststelling van richtsnoeren voor het melden van gevaarlijke consumentenproducten aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten door producenten en distributeurs overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2001/95/EG van het Europees parlement en de Raad (PbEU 2004, L 381).

hetgeen ook nadelige gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid, volksgezondheid of het milieu.

Daarom heb ik de Dienst Wegverkeer (RDW) gevraagd om in kaart te brengen welke effecten het verplicht uitvoeren van herstel naar aanleiding van terugroepacties bij de APK heeft en welke andere mogelijkheden er zijn om de effectiviteit van terugroepacties te verbeteren. Zeker wanneer er sprake zal zijn van een verschuiving van verantwoordelijkheid van de fabrikant (zoals nu het geval is) naar de voertuigeigenaar (zoals het geval zou zijn bij een verplichting bij de APK) is een degelijke analyse van onder andere de impact, de haalbaarheid en de administratieve lasten een belangrijk vereiste.

### **Een APK-verplichting van software-update bij dieselfraude**

Tijdens het AO Leefomgeving had uw Kamer in het bijzonder het verbeteren van de naleving van de uitvoering van de software-update als gevolg van dieselfraude voor ogen. Op dit moment is er nog geen wettelijke grondslag om software-updates voor het verbeteren van de milieuprestaties van een voertuig te classificeren als een formele terugroepactie. Bij een formele terugroepactie is sprake van een mankement dat een dusdanig ernstig gevaar vormt voor verkeersveiligheid, volksgezondheid of milieu dat met herstel niet gewacht kan worden tot regulier onderhoud. De classificatie voor een formele terugroepactie wordt afgegeven door de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend voor het betreffende voertuig(type). In Nederland is dat de RDW.

Wanneer er geen sprake is van een formele terugroepactie, spreekt men in plaats daarvan van een *service update* of van *non-conformiteitsherstel*. Een service update heeft bijvoorbeeld betrekking op de verbetering van het gebruiksgemak van het voertuig of de rijprestaties. Non-conformiteit wil zeggen dat een voertuig niet voldoet aan de afgegeven typegoedkeuring. In het geval van de dieselfraude bij Volkswagen AG was sprake van dergelijk non-conformiteitsherstel. De voertuigen worden dan weer in overeenstemming gebracht met de typegoedkeuring door middel van een software-update.

Anders dan bij een formele terugroepactie, is er bij non-conformiteitsherstel of een service update voor een fabrikant geen grondslag om de contactgegevens van de voertuigeigenaren op te vragen bij de RDW. De voortgang van non-conformiteitsherstel of van service updates wordt ook niet geregistreerd en gemonitord door de RDW. Hierdoor is het op dit moment ook niet mogelijk om bij de APK te controleren of een update wel of niet is uitgevoerd. De terugroepactie van Volkswagen AG was wat dit betreft een uitzondering op de regel. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld, is de RDW namelijk door mijn ambtsvoorganger verzocht de software-update van de sjoemeldiesels bij Volkswagen AG wel te beschouwen als een formele terugroepactie en de voortgang daarvan te monitoren.<sup>2</sup> Deze uitzondering is in 2016 gemaakt om aan te sluiten bij de classificatie die destijds door de Duitse goedkeuringsinstantie aan de update is gegeven.

De reden dat het updaten van sjoemelsoftware bij dieselfraude niet kan worden beschouwd als een formele terugroepactie komt voort uit het gegeven dat dergelijke software-updates betrekking hebben op de non-conformiteit van het voertuig. Onder de geldende (Europese) regelgeving is dit geen reden voor een formele terugroepactie. In de nieuwe Verordening (EU) 2018/858 over de goedkeuring van en het

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 178.

markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan is wel in deze mogelijkheid voorzien. Deze verordening treedt op 1 september 2020 in werking.

Vanaf dan ontstaat er wel een mogelijkheid om dergelijke software-updates aan te merken als reden voor een formele terugroepactie. Daarom stuur ik nu aan op een structurele verbetering van de effectiviteit van terugroepacties op de iets langere termijn. Zo zal in de verkenning van de RDW aandacht worden besteed aan de verbetering van de werking van het afmeldsysteem van terugroepacties. Ook zal er worden gekeken naar de mogelijkheden om de voertuigeigenaar beter te informeren, bijvoorbeeld door een vermelding van een openstaande terugroepactie op het APK-rapport. Verder zal ook worden onderzocht welke maatregelen in andere lidstaten van de Europese Unie effectief blijken te zijn.

Ik verwacht het eindresultaat van deze verkenning rond de zomer en zal uw Kamer vervolgens over mijn vervolgstappen informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga