

---

### 3 Vragenuur

**Vragen** van het lid Paulus Jansen aan de minister van Economische Zaken, bij afwezigheid van de minister van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Autotests massaal gemanipuleerd"**.

□

De heer **Paulus Jansen** (SP):  
Voorzitter. De automobilist en de belastingbetaler worden belazerd. Autofabrikanten claimen verbruikscijfers die tot 45% boven het werkelijke verbruik in de praktijk liggen. De Nederlandse regering geeft kortingen op de bpm en de motorrijtuigenbelasting die gebaseerd zijn op gebakken lucht. Alleen al de bpm-deriving bedroeg vorig jaar 1,3 miljard euro. Dat geld, € 75 per Nederlander per jaar, wordt uitgekeerd op grond van een belofte die in de verste verte niet wordt waargemaakt.

Dit alles is al jaren bekend. In september 2010 stelde ik schriftelijke vragen naar aanleiding van een onderzoek van TNO. TNO liet destijds zien dat bij de zuinigste categorie auto's die de meeste belastingkorting krijgen, de afwijking gemiddeld 42% is. Dat betekent bijvoorbeeld dat de Ibiza, waarvan Seat beweerde dat hij 1 op 29,4 liep, in werkelijkheid 1 op 18 verbruikt. Volkswagen maakte het met de Polo bijna net zo bont. Destijds zei de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat dat de nieuwe rollenbanktest, die een einde maakt aan deze gebakkenluchtpraktijken, eind 2015 gereed is. De Europese Unie wil dat echter versnellen naar 2013. Kan de minister aangeven wanneer de nieuwe, betrouwbare Europese verbruikstest beschikbaar moet zijn?

Moeten we, nu het zo tergend lang duurt voordat een nieuwe Europese test beschikbaar is, de fiscale aftrek nog langer baseren op deze onzinwaarden? Waarom wordt de korting op de bpm en de motorrijtuigenbelasting niet gebaseerd op de praktijkwaarden die toch ook beschikbaar zijn? Zie daartoe bijvoorbeeld de verschillende TNO-onderzoeken.

□

Minister **Kamp**:  
Voorzitter. We moeten ons goed realiseren dat er op dit moment in Europa ongeveer 20.000 typegoedkeuringen zijn. 2.000 daarvan variëren op grond van de verbruikscijfers. Die typegoedkeuringen worden gedaan op grond van een testprocedure die Europees is vastgesteld. Het feit ligt er nu eenmaal. Er zijn al heel veel goedkeuringen afgegeven; die kunnen we niet meer terugdraaien. Die testprocedure is niet de goede. Ook ik denk, net als de heer Jansen, dat het nodig is om snel met een betere procedure te komen. Het beste is om een dergelijke testprocedure voor de hele wereld vast te stellen. Omdat de auto's vanuit de hele wereld naar Europa komen, kun je daar het beste mondiaal afspraken over maken. Daar zijn wij een heel eind mee gevorderd. De Verenigde Staten van Amerika zijn afgehaakt, maar alle andere landen zijn in VN-verband, en wij als onderdeel daarvan in EU-verband, bezig om ervoor te zorgen dat een nieuwe testprocedure wordt ontwikkeld.

Nederland is een van de voortrekkers van die nieuwe testprocedure. In dat kader hebben wij een rapport laten opstellen – het ministerie van IenM is medeopdrachtgever – om goed in beeld te brengen wat mis is aan de huidige procedure, zodat de nieuwe procedure beter kan worden. Hoelang het nog duurt voordat die nieuwe procedure gereed is, weet ik niet. Ik vind wel dat dit sneller moet. Wij zijn er al een paar jaar mee bezig en het moet nu met spoed worden afgerond. Nederland kan dat niet alleen voor elkaar krijgen; dat moeten we met al die andere landen voor elkaar zien te krijgen. Ik denk dat wij de Kamer binnen een termijn van zes weken een stand van zaken kunnen geven. Dan kunnen we ook aangeven binnen welke termijn die nieuwe procedure gereed is.

De heer Jansen zegt dat je je eigenlijk op andere cijfers dan de huidige cijfers zou moeten baseren. Dat is natuurlijk lastig, omdat er al 20.000 goedkeuringen zijn afgegeven. Die procedure is vastgesteld. Dat is ook een wettelijk gegeven waar je niet zomaar van kunt afwijken. Ik denk dus dat wij moeten proberen om die nieuwe procedure zo snel mogelijk gereed te hebben en dat we ondertussen moeten onderzoeken wat we kunnen doen om die huidige procedure op een eenvoudige manier te verbeteren.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De minister zegt dat wij auto's moeten toelaten als zij op grond van die rollenbanktest aan de norm voldoen. Ik hoop inderdaad net als de minister dat die norm zo snel mogelijk wordt aangepast. Echter, wij keren alleen al 1,3 miljard aan korting uit op de bpm ten gevolge van die foute rollenbanktest. Waarom eist de minister, of zijn collega van Financiën, niet dat die korting wordt gebaseerd op de praktijkverbruikscijfers die ook bekend zijn, in plaats van haar te baseren op de fake-informatie van autofabrikanten?

Volgens Transport & Environment worden bij de rollenbanktests naast de legale trucs om het verbruik te flatteren, ook aanpassingen gedaan die regelrecht in strijd zijn met de wet, zoals het afkoppelen van de dynamo, het volledig in de remklauwen duwen van de remblokken en het verwijderen van de buitenspiegels. Dat zou regelrechte fraude zijn. Is de minister bereid om hier onderzoek naar te laten instellen? Is de minister ook bereid om de controle bij de rollenbanktests aan te scherpen en te eisen dat de EU dit ook aan andere lidstaten gaat voorschrijven? Is de minister ten slotte bereid om te bekijken of de kortingen op de bpm en de motorrijtuigenbelasting kunnen worden teruggevorderd bij fabrikanten waarvan blijkt dat zij de zaak keihard getild hebben?

Minister **Kamp**:

De heer Jansen had het over 1,3 miljard deriving op de bpm. Wij stellen zelf die tarieven vast. Een bepaalde opbrengst moet eruit komen. Die opbrengst haal je dan. Als de opbrengst door maatregelen minder is, kun je er met correcties voor zorgen dat je toch weer op de beoogde opbrengst uitkomt. Dat hoeft het grote probleem dus niet te zijn. We moeten ons ook realiseren dat er, ondanks de tekortkomingen die de heer Jansen terecht aan het licht brengt, wel degelijk al heel veel is bereikt met het zuiniger maken van auto's. Het gaat erom daarbij de juiste cijfers beschikbaar te hebben, zowel voor de consument als voor de Belastingdienst. Daarom is het goed dat we voor de langere termijn zorgen voor een nieuwe testprocedure en dat we voor de korte termijn bekijken hoe we de bestaande testprocedure kunnen verbeteren. Mochten er aanwij-

## Kamp

zingen zijn dat er frauduleus gehandeld is bij die testen, dan zal er zeker tegen opgetreden moeten worden. Ik zal bekijken welke signalen daarvoor zijn en of die signalen zodanig zijn dat op basis daarvan een onderzoek kan worden gestart.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat is positief. Ik denk dat we snel een brief moeten krijgen van de minister, zijn collega van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Financiën om dat totale gebied zo goed mogelijk te dekken. Kan er worden ingegaan op de mogelijkheid om de bpm en de motorrijtuigenbelasting op de werkelijke cijfers af te stemmen en niet op die gebakkenluchtcijfers die we door de autofabrikanten voorgespiegeld krijgen?

Ik zou graag een bevestiging krijgen van de minister dat bij testen die in Nederland worden gedaan, altijd standaard onafhankelijk toezicht is om te controleren of de zaak wordt getild.

Minister **Kamp**:

De heer Jansen zegt dat je bij dit soort fiscale faciliteiten moet baseren op de werkelijke cijfers. Daar ben ik het mee eens. De nieuwe testprocedure moet dat als resultaat hebben.

Verbeteringen aanbrengen bij testen in Nederland heeft niet zo erg veel zin, omdat dan vervolgens auto's in Duitsland of in België worden getest. Het is echt belangrijk dat we die afspraken maken in Europees verband, maar liefst in wereldwijd verband. Het is fijn dat de hele wereld, behalve de Verenigde Staten, daaraan meedoet. Als er aanwijzingen zijn dat er sprake is van fraude, zoals de heer Jansen veronderstelt, zal ik bekijken of wij in Nederland maatregelen moeten nemen opdat ten minste die fraude bij de testen wordt voorkomen. Dat lijkt mij een vanzelfsprekendheid. Die zal ik dan ook als zodanig invullen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Als een auto niet 1 op 25 maar 1 op 20 blijkt te rijden, hebben we niet alleen onszelf maar ook de consument voor de gek gehouden. Ik hoorde de minister gelukkig zeggen dat hij vindt dat dit ook niet kan en dat we moeten bekijken hoe we de situatie in Nederland kunnen verbeteren. Dat is al een heel stuk positiever dan wat ik in eerste instantie van de staatssecretaris hoorde vorige week. Kan de minister toezeggen dat de Nederlandse consument voor de zomer helderheid heeft over wat de auto's in Nederland werkelijk verbruiken?

Minister **Kamp**:

In Europees verband hebben we een testprocedure afgesproken, die reeds is vastgelegd, waar ook de fabrikanten zich op kunnen beroepen. Als zij binnen de regels blijven, dan zijn zij juist bezig. Als zij frauderen, dan zijn zij niet juist bezig. In het laatste geval moeten we vanzelfsprekend optreden. Wie binnen de regels blijft zoals we die vast hebben gesteld, die staat in zijn recht. Als die regels niet goed zijn – en dat zijn ze volgens mij niet – moeten we naar een betere procedure toe. In afwachting van die betere procedure kunnen we de huidige procedure al aanpassen. Kan dat allemaal voor de zomer? Ik zie niets in aanpassingen alleen in Nederland. Aanpassingen moet je echt in Europees verband doen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik verbaas mij nogal. Er wordt namelijk net gedaan alsof autoverkopers dom zouden zijn. Iedereen weet toch dat een Toyota Prius niet zuinig is als die 160 km/h op de Duitse Autobahn rijdt. Iedereen weet toch dat een kleine auto in het stadsverkeer niet die 1 op 25 of die 1 op 30 haalt die ervoor staat gemeld. Kortom, verbruik is in grote mate afhankelijk van in hoeverre je rechtoeroet het gaspedaal indrukt en je eigen verantwoordelijkheid daarbij.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Kunnen wij uitsluiten dat Nederland zelf regels gaat verzinnen? Kunnen we ervoor zorgen dat we dit echt Europees doen om te voorkomen dat auto's zo meteen niet meer met elkaar vergelijkbaar zijn?

Minister **Kamp**:

Dat heb ik al gezegd. Echter, anders dan de heer Dijkstra zegt, kopen we niets voor het afplakken van kieren op auto's, het uitschakelen van de dynamo, het er afhalen of inklappen van de buitenspiegel of het rijden op spekgladde banden. We moeten er met elkaar voor zorgen dat we objectieve, bruikbare en vergelijkbare informatie hebben waarop we onze fiscale faciliteiten baseren. Ik ben er erg voor om een goede procedure te hebben en die goed te laten toepassen, zodat niet alleen de fiscale regeling naar behoren wordt toegepast, maar ook de consumenten goed worden voorgelicht, en dat op Europese schaal.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dit kabinet is er voorstander van dat er 130 km/u wordt gereden op snelwegen en 100 km/u op ringwegen. Daarbij wordt ons verzekerd dat dat best uit kan wat betreft de luchtkwaliteit omdat de auto's steeds schoner worden. Is bij dat "de lucht wordt hier steeds schoner, want de auto's zijn zoveel schoner en zuiniger" wel rekening gehouden met deze tests, die ons volledig voor het lapje houden? De minister zei zelf al: op de ringweg moet je niet op spekgladde banden, met afgeplakte deuren en zonder spiegels gaan rijden.

Minister **Kamp**:

Wij baseren onze informatie over de kwaliteit van de lucht op metingen die we daarvoor doen. Dit kabinet is er geen voorstander van om met 130 km/u rond te rijden. Het kabinet is er voorstander van dat we op erven 30 km/u rijden, binnen de bebouwde kom maximaal 50 km/u en daarbuiten 80 km/u, 100 km/u, 120 km/u of 130 km/u, afhankelijk van de omstandigheden. We moeten niet alles door elkaar halen. We moeten reële metingen uitvoeren naar de luchtkwaliteit en daarop moeten we ons baseren. Voor het verbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's geldt hetzelfde. Dus geen fakecijfers, niet elkaar voor de gek houden en niet afplakken. We moeten ons baseren op reële cijfers.

De **voorzitter**:

Ik dank de minister voor zijn komst naar de Kamer.