



TER BESLISSING

Datum
20 november 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/328379

Opgesteld door
Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Beslistermijn
01 december 2023

Bijlage(n)
1

*anhr.
22/11*

Aan Minister en Staatssecretaris

nota

Kamerbrief reactie van het OM op aangifte tegen
fabrikanten op verdenking van dieselfraude

Aanleiding

Op 19 februari 2021 deden de staatssecretaris en minister van Infrastructuur en Waterstaat aangifte tegen autofabrikanten Suzuki en Fiat Chrysler Automobiles US LLC, op verdenking van toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën in dieselloertuigen van Suzuki en Jeep. De aangifte is voor een strafrechtelijke beoordeling voorgelegd aan het Openbaar Ministerie (OM). Het OM heeft u op 12 juli 2023 geïnformeerd over de uitkomst van haar onderzoek. In deze nota wordt u gevraagd om de Tweede Kamer te informeren over het resultaat van het onderzoek.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- de conclusie van het OM, om niet over te gaan tot strafrechtelijke vervolging, te aanvaarden, en geen bezwaarprocedure te starten;
- akkoord te gaan met het versturen van de Kamerbrief in bijlage 1, met betrekking tot de reactie van het OM.

Kernpunten

- Naar aanleiding van het schandaal rondom dieselfraude dat zich in 2015 heeft ontploefd, is de RDW gestart met een reeks onderzoeken naar voertuigen die in Nederland zijn goedgekeurd. Hierbij zijn ongeoorloofde emissiestrategieën en als gevolg daarvan hoge praktijkemissies ontdekt bij dieselmotoren van fabrikanten Suzuki en FCA US LLC met emissieklasse Euro 5a, 5b en 6b. De staatssecretaris en minister van Infrastructuur en Waterstaat deden hiervan begin 2021 aangifte.
- De aangifte maakte deel uit van een breder scala aan maatregelen die zijn genomen tegen het gebruik van ongeoorloofde emissiestrategieën door fabrikanten, zoals het doen van terugroepacties en het aanscherpen van de regelgeving.
- Het Openbaar Ministerie (OM) heeft een oriënterend onderzoek uitgevoerd om te beoordelen of vervolging van deze fabrikanten mogelijk is, en kwam onlangs tot de conclusie dat zij niet tot vervolging overgaat.

- U wordt geadviseerd akkoord te gaan met de uitkomst van het OM om de fabrikanten niet verder te vervolgen. Volgens het OM is de kans op succes bij strafrechtelijke vervolging klein. Bovendien hebben er al verschillende acties plaatsgevonden om de emissies van de betreffende voertuigen terug te dringen. Ook is de emissiewetgeving inmiddels dermate ontwikkeld, dat de kans dat dit nogmaals gebeurt, zowel bij deze als bij andere voertuigen, minimaal is.

Datum

20 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/328379

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris en minister

Bijlage(n)

1

Krachtenveld

- Sinds 2015 zijn zeven overzichtsbriefen over 'dieselfraude' naar de Kamer verstuurd, de laatste op 23 januari 2020¹. Daarna zijn updates gegeven in Kamerbrieven Duurzaam Vervoer. Hierin is toegezegd dat de Kamer bij nieuwe ontwikkelingen op de hoogte gehouden wordt. Waar in vergelijking met de eerste jaren de politieke aandacht is afgenomen, is het een dossier dat op de voet wordt gevolgd door de Kamer. Een grote Kamermeerderheid is voorstander van streng bronbeleid en streng toezicht hierop. Aangezien Nederland de typegoedkeuring voor deze voertuigen voor de hele EU heeft verleend, heeft Nederland een verantwoordelijkheid om actie te ondernemen. Daarom heeft Nederland aangifte gedaan. In andere landen (zoals de VS en Duitsland) hebben strafrechtelijke onderzoeken geleid tot het opleggen van miljoenenboetes of het treffen van schikkingen. Dat het OM nu niet overgaat tot actie, stuit mogelijk op onbegrip vanuit de Kamer.
- De inhoud van de Kamerbrief is afgestemd met het ministerie van justitie en veiligheid en het OM.

Toelichting

Internationale/Europese context

- In 2015 bleek dat er grootschalig gefraudeerd werd met de emissies van dieselveertuigen. De voertuigen herkenden wanneer deze getest werden en reduceerden dan emissies. In de praktijk, als er niet getest werd, waren de voertuigen echter veel vervuilender.
- Sinds het uitbreken van het dieselschandaal, zijn er veel aanpassingen in wet- en regelgeving doorgevoerd die nieuwe fraude moeilijker maken en waarmee fraude door fabrikanten makkelijker op te sporen is.
- Net na het bekend worden van het dieselschandaal in 2015, begon de RDW met het ontwikkelen van een testprogramma om vast te stellen of bij voertuigen ongeoorloofde manipulatie-instrumenten aanwezig zijn. Begin 2016 werd er ook een werkgroep door de Europese Commissie opgezet voor het ontwikkelen van een Europees testprotocol om manipulatie-instrumenten te ontdekken. Nederland heeft bij deze ontwikkeling een belangrijke rol gespeeld. Dit testprotocol vormt inmiddels de basis voor de goedkeuring van voertuigen in Europa.

¹ Kamerstukken II 2019/20, 31 209, nr. 222

- Vanaf 2016 is ook de Euro-norm verder aangescherpt, de norm die de uitstootregels voor wegvoertuigen vastlegt. Niet de uitstootlimieten, maar de manier van testen is daarin strenger geworden. Werden auto's onder de Euro 6b-norm nog getest met de achterhaalde NEDC²-test, zo maakte de realistischere WLTP³-test in Euro 6c zijn intrede. In Euro 6d is daar een échte praktijktest op de openbare weg ('RDE⁴-test') aan toegevoegd. Daarmee kwam de geteste uitstoot veel meer overeen met de daadwerkelijke uitstoot van een auto in de praktijk. Bovendien moeten fabrikanten bij de typegoedkeuring van nieuwe modellen nu ook meer informatie verstrekken die te maken heeft met emissiestrategieën van dat model. Die informatie wordt door de goedkeuringsautoriteit getoetst.
- Om zeker te zijn dat auto's niet alleen aan de normen voldoen als ze nieuw zijn, werd eind 2018 de *In-Service Conformity*-test geïntroduceerd. Dit is een testprogramma voor auto's in de gebruiksfase. Bij te hoge emissies start de goedkeuringsinstantie in samenwerking met de fabrikant een onderzoek. Als blijkt dat de hoge emissies een gevolg zijn van het ontwerp van de fabrikant, dan worden corrigerende maatregelen genomen, zoals een terugroepactie of in het ergste geval het intrekken van een emissiecertificaat.
- Tot slot wordt op dit moment onderhandeld over nieuwe Europese wetgeving voor voertuigemissies, Euro 7. De onderhandelingen bevinden zich in de triloof fase. Een onderdeel van deze vernieuwde norm, is dat emissiedata makkelijker toegankelijk worden voor testautoriteiten en dat een voertuig bij hoge emissies na geruime kans om het voertuig te laten repareren, niet meer verder kan rijden.

Datum

20 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/328379

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris en minister

Bijlage(n)

1

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief Reactie van het OM op aangifte tegen fabrikanten op verdenking van dieselfraude	Dit is de Kamerbrief die bij uw akkoord met de Kamer gedeeld wordt.

² NEDC: *New European Driving Cycle*; een gestandaardiseerde testprocedure voor het bepalen van voertuigemissies, brandstofverbruik en elektrisch bereik van lichte voertuigen.

³ WLTP: *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*; een realistischere laboratoriumtest.

⁴ RDE: *Real Driving Emissions*; een praktijktest van voertuigemissies op de openbare weg.