

Vergaderjaar 2023–2024

**31 209**

**Schoon en zuinig**

**Nr. 247**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS EN MINISTER VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2023

Op 19 februari 2021 deed het Ministerie van IenW aangifte tegen autofabrikanten Suzuki en Fiat Chrysler Automobiles US LLC, waarvan een sterk vermoeden bestond dat zij bij een aantal van hun dieselmotoren ongeoorloofde emissiestrategieën hebben toegepast. Dit heeft geleid tot zeer hoge emissies in de praktijk, die de fabrikanten bij de goedkeuring niet opgegeven hebben. Deze aangifte maakt deel uit van een breder scala aan maatregelen die zijn genomen tegen het gebruik van ongeoorloofde emissiestrategieën door fabrikanten. Het openbaar ministerie (OM) heeft een oriënterend onderzoek uitgevoerd om te beoordelen of vervolging van deze fabrikanten mogelijk is, en kwam op basis hiervan onlangs tot de conclusie dat zij geen strafrechtelijk onderzoek zal instellen. In deze brief informeer ik uw Kamer over deze beslissing van het OM. Ook informeer ik uw Kamer over in dit kader relevante aanpassingen van emissiewetgeving, die in de afgelopen jaren al zijn doorgevoerd om het gebruik van ongeoorloofde emissiestrategieën zoveel mogelijk te voorkomen.

### **De aangifte**

Naar aanleiding van het schandaal rondom dieselfraude dat zich in 2015 heeft ontvouwd, 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. Hier heb ik uw Kamer in de 7<sup>e</sup> overzichtsbrief dieselfraude over geïnformeerd<sup>1</sup>. De emissiecertificaten voor de voertuigen waarin deze dieselmotoren zijn ingebouwd, zijn in 2013 verleend door de Dienst Wegverkeer (RDW). Ik heb op 19 februari 2021 aangifte gedaan tegen deze fabrikanten, op verdenking van het overtreden van Europese en nationale (emissie-)wetgeving, via het toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën, valsheid in geschriften en het in de

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

lucht brengen van schadelijke stoffen. Ik heb het OM bij mijn aangifte gevraagd om een strafrechtelijke beoordeling van het handelen van de fabrikanten.

### **Onderzoek openbaar ministerie en uitkomst**

Het OM beslist zelfstandig of een strafrechtelijk onderzoek al dan niet wordt opgestart. Om dit te bepalen is het OM na mijn aangifte gestart met een oriënterend onderzoek naar het handelen van de fabrikanten, waarbij zij mijn aangeleverde onderbouwing heeft meegenomen. Op 12 juli jl. heeft het OM mij geïnformeerd over de uitkomst van dit oriënterend onderzoek, waarin zij de conclusie trekt dat zij niet zal overgaan tot een strafrechtelijk onderzoek en strafrechtelijke vervolging. Het OM heeft het Ministerie van IenW, als aangever, geïnformeerd over de redenen die zij daaraan ten grondslag heeft gelegd.

Ik accepteer de uitkomst van het oriënterend onderzoek. Dit doe ik met het bewustzijn dat al verschillende acties hebben plaatsgevonden om de emissies van de betreffende voertuigen terug te dringen en de emissiewetgeving inmiddels dermate is ontwikkeld, dat de kans dat dit nogmaals gebeurt, zowel bij deze als bij andere voertuigen, minimaal is.

### **Aanpassingen van emissiewetgeving**

Sinds het uitbreken van het dieselschandaal in 2015, zijn er veel ontwikkelingen geweest die nieuwe fraude moeilijker maken en waarmee fraude door fabrikanten makkelijker op te sporen is. De RDW begon met het ontwikkelen van een testprogramma om ongeoorloofde manipulatie-instrumenten in voertuigen op te sporen. De Europese Commissie richtte in 2016 een werkgroep op om een Europees testprotocol te ontwikkelen, waarbij Nederland een belangrijke rol speelde. Dit testprotocol vormt inmiddels de basis voor de goedkeuring van voertuigen in Europa.

Vanaf 2016 is ook de Euro-norm verder aangescherpt, de norm die de uitstootregels voor wegvoertuigen vastlegt. De verouderde NEDC<sup>2</sup>-test werd vervangen door de realistischere WLTP<sup>3</sup>-test onder Euro 6c, en Euro 6d voegde een praktijktest op de openbare weg («RDE<sup>4</sup>-test») toe, waardoor de geteste uitstoot beter overeenkomt met de praktijk. Bovendien moeten fabrikanten nu meer informatie verstrekken over emissiestrategieën bij de typegoedkeuring van nieuwe modellen, die door de goedkeuringsautoriteit wordt getoetst.

Eind 2018 werd de *In-Service Conformity*-test geïntroduceerd, om ook tijdens het gebruik van auto's op hoge emissies te controleren. Als na onderzoek van de goedkeuringsinstantie 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, waarin Raad, Commissie en Parlement tot een definitieve overeenkomst proberen te komen. Een onderdeel van deze

---

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

<sup>3</sup> WLTP: *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*; een realistischere laboratoriumtest.

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

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.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers