

Vergaderjaar 2019–2020

**31 209**

**Schoon en zuinig**

**Nr. 222**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VOOR MILIEU EN WONEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2020

Met deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over actuele ontwikkelingen op het gebied van dieselfraude. Dit betreft met name de afronding van een onderzoek van de RDW, betreffende het emissiegedrag van automodellen van Suzuki en Jeep. Deze voertuigen vertonen onacceptabel emissiegedrag. Daarom ben ik, samen met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, voornemens een aantal maatregelen te nemen die ik met uw Kamer wil delen. Ten eerste is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voornemens om terugroepacties verplicht te stellen voor voertuigeigenaren. Ten tweede ben ik met de RDW overeengekomen dat fabrikanten maatregelen moeten nemen om de voertuigen alsnog in lijn te brengen met de geldende regels ten tijde van de eerste toelating. Dat kunnen software- maar ook hardware-updates zijn. Mocht het de fabrikant niet lukken om dit in orde te brengen of in het geval dat de fabrikanten hier geen gehoor aan geven, zal de RDW de typegoedkeuring intrekken. Ik merk hierbij op dat een helder Europees kader van emissie-eisen en realistische testmethoden van groot belang zijn om fraude tegen te gaan. Lidstaten kunnen dan veel effectiever de volledige naleving van de regels bij fabrikanten afdwingen. Ten derde leg ik de bevindingen voor aan het OM. Het OM beslist vervolgens zelfstandig of een strafrechtelijk onderzoek wordt opgestart. Tenslotte informeer ik de Europese Commissie (EC) en andere lidstaten.

Voorts geef ik, conform toezegging<sup>1</sup>, een overzicht van de software-updates bij de voertuigen van het Volkswagenconcern. Ook informeer ik u over mogelijke manipulaties van emissiesystemen bij vrachtwagens. Ten slotte wordt met deze brief invulling gegeven aan de toezegging<sup>2</sup> om uw Kamer te informeren inzake het advies van de Landsadvocaat over de verhaalbaarheid van de milieuschade op Volkswagen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 383, nr. 335

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 383, 335 en Kamerstuk 21 501-08, nr. 793

## **RDW-onderzoek naar emissiegedrag Suzuki en Jeep**

In eerdere overzichtsbriefen<sup>3</sup> is uw Kamer geïnformeerd over een reeks onderzoeken die de RDW is gestart naar aanleiding van de ontdekking van fraude met emissiesoftware door Volkswagen in september 2015. Het gaat om voertuigen waarvoor de RDW de emissiegoedkeuring heeft afgegeven. Hierbij zijn deze voertuigen onderzocht op onacceptabel hoge NO<sub>x</sub>-emissies tijdens reële rijomstandigheden en afwijkend emissiegedrag.

De RDW heeft vervolgens, op basis van de onderzoeksresultaten en toezichtgesprekken met fabrikanten, besloten om de Suzuki Vitara (emissienorm Euro6b) en de Jeep Grand Cherokee (emissienorm Euro5a) diepgaander te onderzoeken op ongeoorloofde emissiestrategieën die kunnen duiden op ongeoorloofde software. Hiermee heeft de RDW zijn verantwoordelijkheid genomen als goedkeuringsinstantie, omdat de RDW voor beide voertuigen destijds de algehele EU-typegoedkeuring (Whole Vehicle Type Approval (WVTA)) heeft afgegeven. Dit onderzoek is nu afgerond. De RDW heeft mij per brief geïnformeerd over de resultaten en hun conclusies. Deze brief en de onderliggende TNO-rapporten over de Suzuki en de Jeep ontvangt u bijgaand<sup>4</sup>.

### *De Suzuki Vitara (Euro6b)*

De RDW komt tot de conclusie dat bij dit voertuig sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën, aangestuurd door het motormanagementsysteem. De RDW concludeert dat de emissiecontrolesystemen van dit voertuig tijdens het rijden op de weg na verloop van tijd anders functioneren dan tijdens de officiële test op de rollenbank. Dit heeft ten gevolg dat de emissies van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) op de weg vele malen hoger zijn dan de toenmalige grenswaarden die geldig waren tijdens de toelating van de voertuigen.

De conclusies van de RDW zijn gebaseerd op onderzoeken, die TNO in opdracht van de RDW heeft uitgevoerd. De conclusie van de RDW wordt in het geval van deze Suzuki bevestigd door informatie die de RDW van de toeleverancier van het motormanagementsysteem heeft gekregen. Deze software is in de motor van de Vitara, maar ook in de motor van de Suzuki S-Cross geïnstalleerd. Beide voertuigen zijn uitgerust met Fiat Chrysler Automobiles (FCA) dieselmotoren van Fiat Group Automobile. Ook voor de Suzuki S-Cross geldt dat de RDW de WVTA inclusief het emissiecertificaat heeft afgegeven. Behalve de carrosserie, zijn het identieke voertuigen.

### *De Jeep Grand Cherokee (Euro5a)*

Ook voor dit model komt de RDW tot de conclusie dat er sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën, aangestuurd door het motormanagementsysteem. De RDW komt voorts tot de conclusie dat ook de emissiecontrolesystemen van dit voertuig tijdens het rijden op de weg na verloop van tijd anders functioneren dan tijdens de officiële test op de rollenbank. De NO<sub>x</sub>-emissies van dit model zijn tot wel tien keer hoger dan de toegestane norm.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 202 en Kamerstuk 31 209, nr. 214

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

### *Hoor-wederhoor*

In oktober 2019 heeft de RDW de resultaten van het onderzoek toegezonden aan Jeep en een maand later aan Suzuki. Beide fabrikanten zijn om een reactie verzocht. Dit moest de fabrikanten de gelegenheid geven tot «hoor- en wederhoor». Jeep heeft tot dusver niet gereageerd. De reactietermijn is verstreken. Suzuki heeft om een verlenging van de reactietermijn tot medio februari 2020 gevraagd. De RDW heeft dat verzoek gehonoreerd en de RDW verwacht dan ook een reactie. Ongeacht de reactie van Suzuki staat de conclusie voor de RDW op basis van de onderzoeken vast. De RDW verwacht van Suzuki in hun reactie te horen, wat deze fabrikant voornemens is te doen om de voertuigen in lijn te brengen met de geldende regels.

### *Maatregelen*

Het is onaanvaardbaar dat fabrikanten ongeoorloofde softwarestrategieën gebruiken om emissiesystemen op deze wijze te beïnvloeden. Ik ben voornemens om een reeks maatregelen te nemen.

Als het gaat om bestuursrechtelijke maatregelen, ben ik met de RDW overeengekomen dat de RDW van de fabrikanten eist om alle betreffende, in de EU geregistreerde, voertuigen in lijn te brengen met de eisen die tijdens het moment van de typegoedkeuring geldig waren. Het in lijn brengen met deze eisen kan door middel van aanpassingen in de software, maar ook in de hardware, als dat nodig is. Daarvoor mogen geen kosten in rekening worden gebracht bij de eigenaar.

Indien de fabrikanten niet in staat zijn om de voertuigen in lijn te brengen met de toen geldende eisen of aan dit verzoek geen gehoor wordt gegeven, zal de RDW overgaan tot intrekking van de volledige goedkeuring. De fabrikanten zullen dit willen vermijden omdat deze maatregel verstrekkinge gevolgen heeft. Ik ga er dan ook van uit dat de fabrikanten alle medewerking verlenen om de voertuigen in lijn te brengen met de geldende eisen. De RDW zal de aangedragen oplossing testen en controleren of de maatregelen toegepast worden op de betreffende voertuigen.

Naast de bestuursrechtelijke maatregelen zal ik de onderzoeksresultaten en de bevindingen van de RDW, inclusief de informatie van de toeleverancier van het motormanagementsysteem, voorleggen aan het OM. Het OM kan vervolgens zelfstandig beslissen of op basis van deze resultaten een strafrechtelijk onderzoek wordt gestart.

Vanwege het feit dat de RDW de volledige EU-typegoedkeuring voor de genoemde modellen heeft afgegeven, blijft Nederland eindverantwoordelijk voor het nemen van maatregelen en het informeren van de Europese Commissie en de andere lidstaten. De Commissie is ondertussen op de hoogte gebracht en de lidstaten worden op zeer korte termijn geïnformeerd.

### *Overleg met Italië*

Omdat de betreffende motoren afkomstig zijn van FCA, zijn op mijn initiatief medio december 2019 constructieve gesprekken gevoerd met het Italiaanse Ministerie van Infrastructuur en Transport. De Fiat-motor die in de Suzuki is ingebouwd, is ook in een groot aantal andere auto's van het FCA-concern ingebouwd. Voor die modellen heeft de Italiaanse goedkeuringsinstantie de typegoedkeuring voor de EU afgegeven. Het is niet uit te sluiten dat deze andere voertuigmodellen over dezelfde software en

emissiestrategieën beschikken. Naar aanleiding van de gesprekken heeft mijn Italiaanse collega toegezegd aan FCA te vragen of de software(-update) van Suzuki dezelfde is als de software(-update) van andere Fiat-modellen. De uitkomst daarvan kan mogelijk aanleiding zijn voor nader onderzoek in Italië.

### *Software-updates*

Suzuki heeft op eigen initiatief al een tijd geleden een software-update ontwikkeld en deze update op de betreffende voertuigen (Vitara en S-Cross) in heel Europa toegepast. Suzuki heeft dit gedaan in het kader van regulier onderhoud aan deze voertuigen. Deze software-update van Suzuki is achteraf door de RDW beoordeeld. De RDW heeft geconstateerd dat de voertuigen nog steeds onverklaarbaar schakelgedrag in de emissiecontrolesystemen vertonen. Daarnaast zijn er nagenoeg geen verbeteringen op het gebied van emissies. Dientengevolge is deze update niet door de RDW goedgekeurd. Suzuki is gevraagd om de update te verbeteren.

Ook Jeep heeft ondertussen een software-update ontwikkeld. Deze update van Jeep laat wel significantie verbeteringen zien als het gaat om de emissies. Desalniettemin vertonen de voertuigen van Jeep ook na deze update nog steeds onverklaarbaar schakelgedrag in de emissiecontrolesystemen. Vanwege de verbeteringen op het gebied van de emissies heeft de RDW er voor gekozen om van FCA te eisen, deze update op alle betreffende in Europa toegelaten modellen uiterlijk tot 31 maart toe te passen. Dit laat onverlet dat FCA uitleg moet geven waarom ook na deze update de auto's nog steeds onverklaarbaar schakelgedrag in de emissiecontrolesystemen vertonen. Hiervan hangt het eindoordeel over deze update van de RDW af.

### **Andere modellen met afwijkend emissiegedrag**

Naast de door de RDW geteste en bovengenoemde Suzuki Vitara (Euro6b) en de Jeep Grand Cherokee (Euro5a), vertonen nog twee andere, door de RDW goedgekeurde, auto's afwijkend emissiegedrag. Het gaat hierbij om twee andere varianten van de Jeep Grand Cherokee, te weten emissienormen Euro5b en Euro6b. Voor deze voertuigen heeft de RDW weliswaar de WVTA afgegeven, maar niet het onderliggende emissiecertificaat.

Deze voertuigen zijn niet door de RDW onderzocht (hierover ontvangt u geen rapporten), maar op eigen initiatief door de Britse typekeuringsinstantie. Het Brits onderzoek wijst uit dat de emissies van de Euro5b sterke gelijkenis vertonen met die van de door de RDW geteste Euro5a variant.

Wat betreft het Euro6b model, zijn in de VS bij de Amerikaanse versie van deze uitvoering een 8-tal verboden alternatieve emissiestrategieën (Auxiliary Emission Strategies – AES, *defeat devices*) gerapporteerd<sup>5</sup>. In januari 2019 heeft dit in de VS geleid tot een schikking van ruim 800 miljoen dollar met FCA<sup>6</sup>. Het Brits onderzoek wijst ook uit dat de Europese Euro6b variant vergelijkbaar hoge emissies heeft als het Amerikaanse model. Maar het is op dit moment niet duidelijk of het motormanagementsysteem van het Europese Euro6b model grote overeenkomsten met het Amerikaanse model vertoont.

<sup>5</sup> [https://www.epa.gov/sites/production/files/2017-05/documents/2017-05-23\\_fca\\_us\\_complaint\\_as\\_filed.pdf](https://www.epa.gov/sites/production/files/2017-05/documents/2017-05-23_fca_us_complaint_as_filed.pdf)

<sup>6</sup> <https://www.epa.gov/newsreleases/civil-settlements-united-states-and-california-fiat-chrysler-settle-allegations>

## Maatregelen

Ik ben daarom in contact getreden met de Amerikaanse en Britse autoriteiten om achtergrondinformatie over beide varianten van dit voertuig te verzamelen. Zowel de Britse als ook de Amerikaanse instanties komen tot de conclusie dat er ook bij deze varianten sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën. Ondanks dat de RDW niet het onderliggende emissiecertificaat heeft afgegeven voor deze specifieke varianten van de Jeep Grand Cherokee, is de RDW wel de verantwoordelijke goedkeuringsinstantie van het complete voertuig. Nederland is dus verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen.

Voor wat betreft bestuursrechtelijke maatregelen zal de RDW FCA op hun verantwoordelijkheid wijzen. Ook voor deze voertuigvarianten ben ik met de RDW overeengekomen, dat de RDW zal aandringen op het uitvoeren van software-updates voor alle voertuigen die op de Europese markt zijn gebracht. De Italiaanse goedkeuringsinstantie is hiervan op de hoogte en heeft toegezegd de Britse onderzoeken te willen bestuderen. Ook voor deze voertuigen geldt dat de RDW de typegoedkeuring kan intrekken indien er geen gehoor wordt gegeven aan het verzoek.

Gezien de conclusies van het Britse en Amerikaanse onderzoek zal ik ook deze uitkomsten en verzamelde informatie over deze voertuigvarianten met het OM delen.

### Belang van goed Europees bronbeleid

De uitkomst van deze onderzoeken toont wederom het belang van strenge Europese regels aan. 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 recentelijk een belangrijke stap in de goede richting gezet. Tegelijkertijd is het belangrijk om er op toe te zien dat voertuigen een leven lang en onder de meest uiteenlopende rijomstandigheden aan de emissienorm voldoen. Op dat gebied is er nog ruimte voor verbetering. 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. In de aankomende onderhandelingen over de aanscherping van de huidige Euro6 emissienorm zal ik mij daarom ervoor inspannen dat voertuigen onder nagenoeg alle rijomstandigheden en een autoleven lang aan de eisen moeten voldoen. De volgende emissienorm en onderliggende wetgeving moet er voor zorgen dat er geen fraude meer mogelijk is.

### Software-updates Volkswagen

De dieselfraude kwam ruim vier jaar gelden aan het licht toen Volkswagen toegaf verboden software gebruikt te hebben om het emissiegedrag van hun voertuigen te beïnvloeden. Al sinds geruime tijd worden de betreffende modellen van het Volkswagenconcern door middel van een formele terugroepactie voorzien van een software-update. Uit onderstaand overzicht van de RDW blijkt dat het percentage herstellende voertuigen, die uitgerust zijn met een Volkswagen EA189 diesel motor, in Nederland iets meer dan 75% bedraagt. Dit percentage neemt nog steeds toe.

**Tabel 1: Overzicht van recall percentage in Nederland van VW EA 189 diesel motoren**

	Open	Hersteld	Totaal	% hersteld
Volkswagen	22.403	72.197	94.600	76,32%
Audi	3.998	9.357	13.355	70,06%

	Open	Hersteld	Totaal	% hersteld
Seat	3.867	16.973	20.840	81,44%
Skoda	5.665	12.495	18.160	68,81%
Totaal	35.933	111.022	146.955	75,55%

### *TNO-rapport naar de effecten van de software-update van een Volkswagen Polo*

Uw Kamer is op 9 april 2018 geïnformeerd over de testen die door de RDW zijn uitgevoerd naar de effectiviteit van de software-update bij een Volkswagen Tiguan en een Volkswagen Polo<sup>7</sup>. Daarbij is vastgesteld dat de software-update de emissies met respectievelijk 13% en 26% reduceert. Deze testen zijn uitgevoerd in een testomgeving. De Minister voor Milieu en Wonen heeft toen aangegeven, aan TNO te vragen om onder normale rijomstandigheden meer informatie te verzamelen over een Volkswagen Polo, zowel voor als na de software-update. Het onderzoeksresultaat<sup>8</sup> hiervan is als bijlage bij deze brief gevoegd<sup>9</sup>. In het rapport wordt de conclusie getrokken dat er voor en na de update verwaarloosbare verschillen zijn in NO<sub>x</sub>-emissies. Zowel voor als na de update overschrijden de praktijkemissies de toen geldende Euro5 norm met gemiddeld een factor 3,5. Ik merk hierbij op dat het bij dit onderzoek om één enkel, individueel voertuig gaat en het resultaat derhalve niet representatief is. Anderzijds wordt met dit onderzoek wel aangetoond dat een software-update niet noodzakelijkerwijs de praktijkemissies verbetert. In het geval van deze Volkswagen is een verboden element (namelijk de herkenning dat de auto op de rollenbank staat) uit de software gehaald. Daarmee voldoet de update aan de wettelijke verplichtingen die golden tijdens de toelating van deze auto. Deze verplichtingen zeggen helaas niet altijd noodzakelijkerwijs iets over praktijkemissies. Die kunnen nog steeds even hoog zijn. De software-update is dan ook niet geaccordeerd als «verbetering» maar als «voldoet aan de wet». Voor dit voertuig heeft Duitsland destijds de volledige typegoedkeuring afgegeven.

In Duitsland is en wordt veel onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de met de fabrikant overeengekomen software-update. Duitsland voldoet daarmee aan de verplichting om maatregelen te nemen als het gaat om de updates van door Duitsland goedgekeurde modellen. Gemiddeld genomen tonen de onderzoeken van diverse types Volkswagen daar een verbetering aan van circa 25 procent emissiereductie. Afhankelijk van de oorspronkelijke hoeveelheid NO<sub>x</sub> die de voertuigen voor de update uitstootten, kan een reductie van 25% ervoor zorgen dat de uitstoot na de update onder de, door de EU acceptabel geachte hoeveelheid, (factor 5 voor Euro5) uitkomen.

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

Uw Kamer is per brief van 28 februari 2019<sup>10</sup> geïnformeerd over de mogelijkheden en verplichtingen om de effectiviteit van terugroepacties te verbeteren, onder andere voor vervuilende auto's. Op dit moment is het systeem van terugroepacties zo ingericht dat een fabrikant alles in het

<sup>7</sup> Second opinion software-update Volkswagen, Beoordeling goedgekeurde oplossing voor terugroepactie (november 2016) <https://www.rdw.nl/SiteCollectionDocuments/Over%20RDW/Rapporten/RDW-Second-Opinion.pdf>

<sup>8</sup> TNO 2019 R10541, Effects of a software-update on NO<sub>x</sub> emissions and performance of a VW Polo, 5 april 2019

<sup>9</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 221.

werk moet stellen om een voertuig terug te roepen en te herstellen, zonder herstellkosten voor de eigenaar van het voertuig. Een voertuigeigenaar is echter niet verplicht om gehoor te geven aan de oproep van een fabrikant om het voertuig te laten herstellen. Dit is ongewenst omdat terugroepacties hierdoor minder effectief zijn, hetgeen nadelige gevolgen kan hebben.

Begin dit jaar is aan de RDW gevraagd om te onderzoeken, welke mogelijkheden er zijn om de effectiviteit van terugroepacties te verbeteren. Dit onderzoek heeft de RDW onlangs opgeleverd en is opgenomen als bijlage bij deze brief<sup>11</sup>. De RDW is van mening dat het onacceptabel is dat niet alle voertuigen uiteindelijk hersteld worden en dat daarmee voertuigen aan het verkeer deelnemen die niet voldoen aan de eisen.

De RDW stelt voor om het herstel van een voertuig in het geval van een formele terugroepactie verplicht te stellen voor de voertuigeigenaar. Voertuigeigenaren worden dan, net zoals als nu, door de fabrikant op de hoogte gebracht dat hun voertuig moet worden hersteld. Uiteraard nog steeds zonder herstellkosten voor de eigenaar. Maar anders dan nu stelt de RDW voor om, in het uiterste geval als er herhaaldelijk geen gehoor is gegeven aan de oproep om het voertuig te herstellen, het voertuig na een bepaalde periode een verbodsbepaling op te leggen voor het rijden op de openbare weg. Diverse EU-lidstaten (zoals Duitsland en Finland) hebben op dit moment al dergelijke verplichtingen voor voertuigeigenaren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik achten het onacceptabel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en milieu dat niet alle teruggeroepen voertuigen worden hersteld en vinden deze voorgestelde maatregel proportioneel. Derhalve is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voornemens om het advies van de RDW op te volgen en een voorstel voor een wettelijke regeling uit te werken, daarbij zult u ook geïnformeerd worden over de condities waaronder een verbodsbepaling zal kunnen worden opgelegd.

### **Mogelijke manipulatie met emissiesystemen bij vrachtwagens**

Buitenlands onderzoek (Vlaanderen, Denemarken)<sup>12 13</sup>, wijst uit dat een gedeelte van de modernste vrachtwagens met een gemanipuleerd emissiesysteem rondrijdt. Ook in andere landen (Spanje, Engeland, Duitsland en Oostenrijk) zijn onderzoeken gaande, die dit beeld bevestigen. De motivatie om dit te doen is financieel van aard. Met het uitschakelen van het systeem hoeft geen ureum meer getankt te worden. Dat levert gemiddeld een besparing van een kleine 1.000,- euro per jaar op. Ureum (ook wel AdBlue genoemd) zorgt voor het onschadelijk maken van de schadelijke stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>). Het uitschakelen van dit systeem zorgt voor tot wel 10 keer hogere emissies. Deze manipulatie is verboden en hier staat een boete van 7.500,- euro op. Voor dit vergrijp is ook in Nederland al enkele keren een proces verbaal opgemaakt. Volgens voorzichtige schattingen in de genoemde buitenlandse onderzoeken, rijden ca. 5–10% van alle vrachtwagens met een gemanipuleerd systeem. In dat geval zou de uitstoot van NO<sub>x</sub> van de gehele vrachtwagenvloot op de snelweg met ca. 50% toenemen. Ik wil graag in kaart laten brengen hoe groot deze misstand in Nederland is. Daarom ben ik voornemens om onderzoek hiernaar te laten doen. Hieruit kan mogelijk voortkomen dat de handhaving geïntensiveerd moet worden. Handhaving kan preventief

<sup>11</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>12</sup> <https://omgevingvlaanderen.be/via-nieuwe-techniek-beter-beeld-van-werkelijke-verkeersemisies>

<sup>13</sup> <https://www2.mst.dk/Udgiv/publications/2018/06/978-87-93710-42-9.pdf>

werken. Op de middellange termijn kan het effect van het beperken van deze vorm van manipulatie volgens TNO 5 kton NO<sub>x</sub> per jaar of meer zijn. Het strenger handhaven van bestaande regelgeving als eerste stap is ook in lijn met de stikstofaanpak.

### **Advies van de Landsadvocaat inzake het verhalen van milieuschade van VW-dieselfraude**

Tijdens het AO Leefomgeving<sup>14</sup> van 18 oktober 2018 heb ik toegezegd de Landsadvocaat om een second-opinion te vragen of het voor de Staat mogelijk is om de schade ten gevolge van de extra luchtverontreiniging van sjoemeldiesels te verhalen op de betreffende automobiefabrikanten. Hierover heb ik eerder in de brief van 5 juli 2018<sup>15</sup> aangegeven dat de juridische mogelijkheden daartoe zeer beperkt zijn en in ieder geval zouden leiden tot een aanzienlijke investering in tijd en middelen, zonder een reëel vooruitzicht op het daadwerkelijk kunnen verhalen van milieuschade. Ook de Landsadvocaat komt tot de conclusie dat het voor de Staat niet mogelijk is om schade in de vorm van bijvoorbeeld gezondheidsschade of schade aan landbouwgewassen te verhalen op de betreffende fabrikanten.

De Landsadvocaat geeft als hoofdreden hiervoor, het gebrek aan een direct belang aan de zijde van de Staat, omdat de Staat als zodanig geen schade heeft opgelopen. Ook andere mogelijkheden van de Staat om milieuschade te verhalen zijn volgens de Landsadvocaat beperkt. Zo is er volgens de Landsadvocaat feitelijk geen bewijs dat de Staat maatregelen heeft genomen of gefinancierd, die het directe gevolg zijn van de milieuschade, die mogelijk veroorzaakt is ten gevolge van dieselfraude van Volkswagen. Het gevolg van het onrechtmatig handelen van een automobiefabrikant kan helaas moeilijk gekwantificeerd en dus niet direct gekoppeld worden aan maatregelen die de Staat mogelijk heeft genomen of nog gaat nemen om deze milieuschade te compenseren of ongedaan te maken.

Ik wil hierbij wel benadrukken dat dit advies niets zegt over de effectiviteit van beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit of de maatregelen voor het terugdringen van de stikstofuitstoot. De Landsadvocaat heeft enkel gekeken naar de aantoonbare causaliteit van enerzijds de door sjoemeldiesels veroorzaakte milieuschade met anderzijds maatregelen om deze schade te compenseren of ongedaan te maken. Ook is er geen sprake van onterecht verleende belastingkortingen, dus een onterechte inkomstenderving voor de Staat. De destijds verleende belastingkortingen in de MRB en BPM hadden betrekking op zuinigheid, dus de CO<sub>2</sub>-uitstoot en niet de NO<sub>x</sub>-uitstoot.

Dit advies staat overigens geheel los van privaatrechtelijke claims van gedupeerde voertuigeigenaren. Hetzelfde geldt ook voor juridische procedures tegen fabrikanten, die gevoerd worden of werden door verantwoordelijke landen die de typegoedkeuring voor deze voertuigen voor heel Europa hebben afgegeven.

Omdat volgens de Landsadvocaat de verhaalbaarheid juridisch niet mogelijk is, ligt nu de focus op het in lijn brengen van voertuigen met de emissieregels zoals eerder beschreven

De Minister voor Milieu en Wonen,  
S. van Veldhoven-Van der Meer

<sup>14</sup> Kamerstuk 28 089, nr. 96; Kamerstuk 30 175, nr. 294; Kamerstuk 30 175, nr. 309;

<sup>15</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 309