

Vieze diesels dampen door

Een jaar na het dieselschandaal bij Volkswagen zucht de auto-industrie nog altijd onder de gevolgen. Maar dat betekent niet dat er minder vuile diesels rondrijden.

Pagina E4-E5



Het zijn wat regels computer-code, diep weggestopt in de motor van de auto. Zo diep, dat toezichthouders ze zelf niet konden vinden. De Amerikaanse milieudienst EPA, op zoek naar een verklaring voor vieze dieseldampen, moest Volkswagen dwingen tot een bekentenis.

De Duitse fabrikant biechttte fraude op en stortte zichzelf daarmee in chaos. Precies een jaar geleden stuurde de EPA de beruchte *notice of violation* aan het bedrijf. Volkswagen had zich schuldig gemaakt aan het installeren van ‘defeat devices’ in 11 miljoen auto’s, een mechanisme dat de uitstoottest ‘verslaat’.

Die fraude, die Volkswagen al miljarden kost, heeft zich afgelopen jaar als een donkere wolk boven de auto-industrie uitgestrekt. Afgelopen jaar bleek dat alle fabrikanten dieselauto’s maken die op de weg te vies zijn - wat groene organisaties en milieuministeries al jaren roepen. Op de Europese wegen rijden nu 29 miljoen miljoen te smerige dieselauto’s.

En dat gaat gewoon door, blijkt uit een groot verzamelonderzoek naar de uitstoot van 230 auto’s, die de Brusselse lobbygroep Transport & Environment maandag op de verjaardag van het schandaal publiceerde. Het overgrote deel van de dieselauto’s die nu nieuw de fabriek uitrijden, voldoet op de weg niet aan de nieuwste norm voor uitstoot van schadelijke stikstofoxiden. Volkswagen presteert ironisch genoeg zelfs het beste. Fraudeert de rest? Niemand weet het.

Vies, viezer, viest, dat is het mistroostige resultaat van een jaar lang dieselschandaal. Wat is er in dit jaar eigenlijk wél gebeurd?

De jacht op de daders is geopend

James Robert Liang, ingenieur bij Volkswagen, kreeg in 2006 een nieuwe taak. Hij ging zich bemoeien met een nieuwe dieselmotor. Volkswagen wilde de Amerikaanse markt veroveren met ‘groene diesels’, het zuinige, schone alternatief voor benzine. Maar de milieuregels in de VS zijn strenger en wie een dieselauto schoner maakt, maakt ’m onvermijdelijk minder zuinig. En duurder. Liang en zijn team bedachten een uitweg: de labtest omzeilen met een truc. Op de weg overschreed de motor de limiet soms wel 40 keer.

Begin deze maand biechttte Liang voor een Amerikaanse rechtbank de samenzwering op. Maar Liang is niet de vis waar de openbaar aanklagers naar hengelen. Dat is de top van Volkswagen. De aanklagers menen dat de fraude niet de schuld is van een klein clubje ingenieurs, zoals Volkswagen beweert. Het bestuur, inclusief topman Matthias Müller die toen bij Audi zat, wist heel goed van het bestaan van de software, denken zij. Intussen doen ook Duitse aanklagers onderzoek naar oud-baas Martin Winterkorn en loopt in Zuid-Korea een onderzoek naar de lokale topman.

Of de aanklagers genoeg bewijs vinden moet blijken. De kans is niet groot dat Jones Day het voor ze doet. Volkswagen stelt de publicatie van de resultaten van het interne onderzoek van het advocatenkantoor telkens uit. Eén conclusie deelde het bedrijf al wel: de top treft geen blaam.

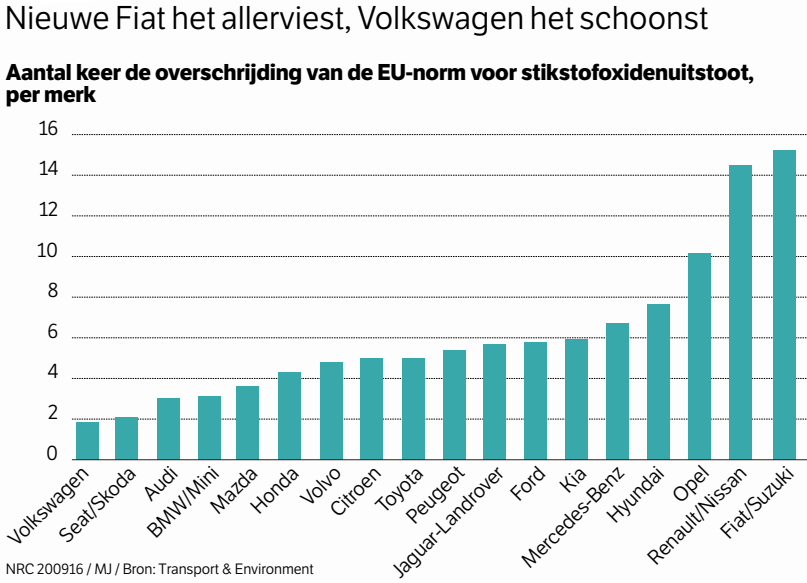
Het Europees Parlement doet intussen z’n eigen onderzoek naar hoe dit allemaal heeft kunnen gebeuren onder Europees toezicht. Een speciale parlementaire commissie hoort eurocommissarissen en politici. Gaandeweg wordt duidelijk dat eurocommissarissen herhaaldelijk zijn gewezen op de te hoge uitstoot van dieselauto’s.

Nog steeds maakt iedereen vieze diesels

Dieselschandaal De fraude van Volkswagen hangt als een donkere wolk boven de auto-industrie. Alle fabrikanten maken nog steeds dieselauto’s die veel te vies zijn. Wat is er één jaar na het dieselschandaal eigenlijk wél gebeurd?

Door onze redacteur **Carola Houtekamer**

Nieuwe Fiat het allerviest, Volkswagen het schoonst



Volkswagen zinkt weg in juridisch moeras

De rechtbank in Braunschweig, waar zaken tegen de Duitse fabrikant ingediend kunnen worden, werft momenteel extra personeel, meldt persbureau *Bloomberg*. Gedupeerde investeerders hebben duizenden claims gestuurd, los en gebundeld, waarvan een voor 3,3 miljard euro, een voor 2 miljard, en nog een voor 700 miljoen. De beleggers willen geld. Hun aandelen daalden in een paar dagen tijd eenderde in waarde en ze vinden dat ze te laat zijn geïnformeerd.

Volkswagen moet in de VS al 13,5 miljard euro betalen - als boete voor milieuschade en als compensatie van gedupeerde bezitters. In Europa krijgen bezitters vooralsnog niks, tot onvrede van talloze claimclubs. Bezitters mogen hun auto laten repareren, maar geld ontvangen ze niet. Eurocommissaris Elzbieta Bienkowska (Industrie) hamert op compensatie voor Europeanen, maar Volkswagen vindt dat onbetaalbaar. Haar collega Vera Jourová (Consumentenrecht) kijkt nu of ze samen met consumentenclubs druk op het bedrijf kan zetten.

Andere autofabrikanten krijgen problemen

Volkswagen is niet de enige met vieze auto’s, dat is wel duidelijk geworden. Diverse landen, waaronder Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland, hebben afgelopen jaar auto’s die in hun land zijn goedgekeurd opnieuw onderzocht. De RDW in Nederlands is nog bezig. De conclusie is steevast: te vies. Oud of nieuw, Duits, Frans of Italiaans, groot of klein, ze zijn allemaal te vies.

Hoeveel te vies? Transport & Environment zette alle onderzoeken op een rijtje, aangevuld met data van het Britse test-bureau Emissions Analytics. Met stip op één staan de nieuwste diesels van Fiat en Suzuki, waar Fiat-motoren inzitten. Die stoten gemiddeld 15 keer de toegestane stikstoffimiet uit. Diesels van Renault-Nissan 14 keer. Die van Opel 10 keer, die van Volkswagen ruim 4 keer (niet omdat het bedrijf z’n leven heeft gebeterd - de modellen dateren van eerder).

Het heeft weinig gevolgen. De Franse fraude-dienst heeft wel invallen bij Renault gedaan en Duitsland heeft ruzie met Italië over Fiat, maar alleen Volkswagen heeft echte problemen.

Cynisch gezegd was het heel stom van Volkswagen om fraude te bekennen, zegt onafhankelijk onderzoeker Iddo Riemersma. Hij werkt voor TNO, ICCT en Transport & Environment. „Ze hadden zich eindeloos kunnen verschuilen achter vage wetgeving.” In de Europese wet staat dat auto’s onder ‘normaal gebruik’ schoon moeten zijn. Op de weg dus, zeggen critici. In het lab dus, zeggen fabrikanten. Het is nog steeds niet duidelijk. En wat is een ‘defeat device’ eigenlijk?

Neem Fiat. In sommige auto’s van Fiat schakelen de schoonmaaksystemen uit na 22 minuten. De test duurt 20 minuten. Fraude? Het is een definitiekwestie, zegt Riemersma, „een defeat device houdt in dat de auto ziet dat-ie op de rollenbank staat. Dat doen de auto’s van Fiat niet, die zijn de eerste 22 minuten allemaal schoon.” Eerlijk? Nee. Legaal? Mogelijk. Zo zijn meer punten in de wet discutabel.

Of neem de auto’s van Renault waar de schoonmaaksystemen bij 17 graden of lager uitshakelen. Riemersma: „Renault beroept zich op de regel dat het mag om de motor te beschermen.” In de VS zijn ze strenger, zegt hij. „De EPA vraagt gewoon: bewijs dan dat er schade is bij 17 graden. Maar Europese overheden doen dat niet. Die blijven opmerkelijk stil.”

Bosch raakt betrokken

Niet autofabrikanten, maar toeleveranciers maken de motormanagementsystemen. Amerikaanse advocaten hebben daarom het Duitse Bosch verantwoordelijk gesteld voor het maken en verkopen van de ‘sjoemelsoftware’ in het motormanagementsysteem. Onzin, vindt Bosch. Het is aan de fabrikant om zo’n functie

aan of uit te zetten, techniek is neutraal.

Maar er is nog een tweede vraag. Bosch levert aan meer fabrikanten. Heeft het aan hen ook sjoemelsoftware geleverd? Dat is niet bekend. Goedkeuringsinstanties lezen de software niet uit - te complex. Een Duitse hacker lukte dat overigens wel. Felix Domke laat op YouTube precies zien hoe de fraude werkt.

Europa wil nieuwe regels

Toezicht faalde, dat is duidelijk. Hoe dat kan? Fabrikanten betalen rechtstreeks aan de nationale goedkeuringsinstanties die een stempel op een nieuwe auto zetten. De nationale ministeries, waaronder die instanties vallen, willen hun eigen auto-industrie beschermen. Twee prikkels die ervoor zorgen dat fabrikanten niet kritisch zijn beoordeeld.

Dat vindt de Europese Commissie ook. Bienkowska diende begin dit jaar een voorstel in voor beter toezicht. Auto’s moeten vaker van de weg worden gehaald voor een test, en instanties moeten elkaar in de gaten houden.

Dat gaat niet ver genoeg, vinden diverse europarlementariërs. Ze dringen aan op één Europees toezicht - dan ben je af van dat shoppen bij de minst kritische instantie. „Maar daar zijn de lidstaten, inclusief Nederland, tegen”, zegt Jos Dings, directeur van Transport & Environment. „Zelfs nadat dit allemaal was uitgekomen, zien ze de noodzaak van hervorming niet in. Ze stellen zich slecht op.”

Wat wel drastisch gaat veranderen is de test zelf. Vanaf volgend jaar komt er een praktijktest, de *real driving emissions*. Nieuwe auto’s moeten dan ook op de weg aan de normen voldoen. Fabrikanten zoeken de grenzen op van



Cynisch gezegd was het stom van Volkswagen om fraude te bekennen

Onderzoeker Iddo Riemersma

die test. Zo hebben ze foutmarges van 210 procent bedongen en dringen ze aan op een gunstige mix van stadsritten en snelwegritten. Onderzoeker Riemersma: „Dat komt doordat de wetgeving voor CO₂ er akelig doorheen fietst.” Wie z’n dieselmotor schoner maakt, loopt kans om de „rigide targets” voor CO₂-uitstoot te overschrijden, op straffe van miljoenenboetes. Riemersma: „Fabrikanten zullen daarom alles tot de grens oprekken. Je móét dus schonere diesels afdwingen met strenge wetten.”

Is de lucht schoner?

Antwoord: nee. Volkswagen heeft nog nauwelijks auto’s gerepareerd en anderen produceren massaal te vieze auto’s. Dat is slecht voor de gezondheid. De Europese milieudienst berekende dat stikstofdioxiden uit dieseldampen voor 72.000 vroegtijdige doden per jaar in Europa zorgen.

De enige oplossing is diesel inwisselen voor stroom, zegt directeur Jos Dings van Transport & Environment. Stap één gebeurt voorzichtig. „Steeds meer landen willen van dieselauto’s af.” België verhoogt de belasting op diesel, Ierland denkt erover, Frankrijk noemt de fixatie op dieselauto’s „een fout”. Londen en Parijs willen dieselauto’s helemaal weren. Renault en Volkswagen hebben zelf gezegd dat het einde van diesel in zicht is.

Nu stap twee nog: stroom. Dings: „De Europese Commissie denkt erover fabrikanten te verplichten een deel van hun auto’s ‘zero emission’ te maken. Dan pas gaat de fabrikant er echt werk van maken en krijgt de klant meer keuze voor een lagere prijs.”