

EU-landen blokkeren aanpak vuile diesels

De Europese Commissie wilde na het schandaal met de sjoemelsoftware meer toezicht. Maar lidstaten die auto's maken, blokkeren dat.

Door onze redacteur
Carola Houtekamer

AMSTERDAM. Ondanks het dieselschandaal weigeren EU-lidstaten het toezicht op de auto-industrie te verbeteren. Ook al spuwen miljoenen dieselauto's elke dag nog veel te veel schadelijke stoffen de lucht in en blijkt Volkswagen niet de ergste zondaar.

Uit gelekte documenten die *NRC* inzag, blijkt dat landen geen zin hebben om ook maar iets van het toezicht, nu een nationale aangelegenheid, over te hevelen naar Europa. In werkdocumenten van de 'Raadswerkgroep voor technische harmonisatie', waarin lidstaten discussiëren over toezicht op de auto-industrie, staan door alle belangrijke wijzigingen die de Commissie voorstelt dikke zwarte strepen.

Na het uitbreken van het Volkswagenschandaal vorig jaar was de druk groot om het huidige toezichtssysteem te veranderen. Het waren immers de nationale goedkeuringsinstanties die sjoemeldiesels de weg op hadden gelaten.

Begin dit jaar deed eurocommissaris Elzbieta Bienkowska (Interne Markt) een voorstel om dat systeem te verbeteren. Eén Europese dienst zat er sowieso niet in, dus dat probeerde ze niet eens. Fabrikanten mogen blijven shoppen bij de goedkeuringsinstantie die hen het meest aanstaat.

Eigen auto-industrie eerst

Maar andere voorstellen sneuvelen ook als het aan de landen ligt. Bij gebrek aan één toezichthouder wil Bienkowska dan maar dat goedkeuringsinstanties elkaar controleren, als een soort *peer review*. Dat zou oneerlijke bescherming van de eigen auto-industrie kunnen voorkomen.

De ruzie tussen Duitsland en Italië over diesels van Fiat, die na 22 minuten opeens heel vies worden, suggereert dat zulk protectionisme inderdaad plaatsvindt. Italië weigert die auto's van de weg te halen. Maar het *peer review*-plan is door de lidstaten geschrapt.

Bienkowska wil ook een einde maken aan de praktijk dat fabrikanten de technische diensten die de keuringen uitvoeren rechtstreeks betalen. Daar zou een perverse prikkel vanuit gaan. Maar ook daar staat een streep door. En als het aan de landen ligt, krijgt de Europese Commissie evenmin het recht zelf auto's van de weg te trekken, om te controleren of fabrikanten toch niet frauderen. Dat moeten de lidstaten blijven doen. Alleen het plan voor de oprichting van een vrijblijvend 'forum', waarin informatie wordt uitgewisseld, blijft overeind.

De groene lobbygroep Transport & Environment, die zich het actiefst bemoeit met Europese transportregels, noemt het huidige voorstel van de lidstaten „schandalig”. „Het plan van

Bienkowska was al erg afgezwakt. Nu is er niks meer van over.”

Uiteindelijk moeten het Europees Parlement, de Europese Commissie en de lidstaten het eens worden over de hervormingen. Of er na alle discussies nog iets hervormd wordt, is hoogst onzeker.

Nederland neemt tussenpositie in

De Europese landen vinden overigens niet allemaal hetzelfde. Omdat de onderhandelingen nog bezig zijn, wil niemand met naam worden genoemd. Maar mensen die bij de onderhandelingen zijn betrokken, zeggen dat alleen Frankrijk en Denemarken vóór grote hervormingen zijn. Italië, Spanje en een aantal Oost-Europese landen met een grote auto-industrie willen dat alles vooral hetzelfde blijft.

Nederland neemt een tussenpositie in, zeggen betrokkenen. Niet veel macht naar de Commissie overhevelen, wel een *peer review* invoeren, niet rechtstreekse betalingen aanpakken, want dat geeft administratief gedoe.



De opslagtoeren van de Volkswagenfabriek in het Duitse Wolfsburg.