

'Wanbestuur' van EU in dieselgate

By **Carola Houtekamer**, www.nrc.nl

december 19de, 2016

Een aantal landen met grote autoproducenten in de EU - met name Italië, Frankrijk en Spanje - vertraagden jarenlang de invoer van een betere test die de uitstoot van dieselauto's op de weg meet. Met zo'n test zou het dieselschandaal veel eerder kunnen zijn ontdekt. Volkswagen fraudeerde immers met een speciale 'schone stand' voor in het lab. Maar de landen traineerden de invoering van de nieuwe test en bedongen minder strenge randvoorwaarden.

Dat schrijft Europarlementariër Gerben-Jan Gerbrandy (D66) in het eindrapport over het dieselschandaal dat deze maandag verschijnt. Gerbrandy is rapporteur van de speciale enquêtecommissie van het Europees Parlement, die na het uitbreken van 'dieselgate' in het leven is geroepen. De nieuwe test, *real driving emissions*, is nog steeds niet helemaal af.

Het rapport oordeelt hard over de opstelling van de EU-lidstaten, die volgens Gerbrandy „op grote schaal hun wettelijke verplichtingen niet nakomen”. Nationale toezichthouders zoals de RDW zochten nooit actief naar fraude, legden fabrikanten geen boetes op en trokken geen typegoedkeuringen in, somt het rapport op. Zelfs na het schandaal hoefden fabrikanten geen verplichte terugroepacties te organiseren.

Daarnaast verwijt de enquêtecommissie de Europese Commissie 'wanbestuur'. Het was de Commissie die het belang van de industrie zwaarder liet wegen dan het belang van volksgezondheid en milieu, zegt Gerbrandy. „De Commissie heeft willens en wetens besloten niet te handhaven, ook al wist ze al jaren heel goed dat de uitstoot van dieselauto's op de weg veel hoger was dan in het lab en dat de normen werden overschreden. Dit schandaal had nooit plaatsgevonden als de lidstaten en de

Commissie gewoon hadden gedaan wat ze volgens de wet hadden moeten doen.”

Jaarlijks 75.000 doden

Al in 2012 zijn verantwoordelijke eurocommissarissen gewezen op de discrepantie tussen uitstoot van schadelijke stikstofoxiden op de weg en in de test. In 2011 had JRC, het onderzoeksinstituut van de Commissie, al „mogelijk illegale praktijken” met uitstoot gemeld. Gerbrandy: „Waarom is niet verder gespit?” Jaarlijks sterven in de EU 75.000 mensen voortijdig door stikstofoxiden, voor het grootste deel afkomstig van dieselauto's.

Het rapport heeft veel aan te merken op het functioneren van de technische werkgroepen van de Commissie. Die spelen een belangrijke rol in het vormgeven van nieuwe testen en normen. Gerbrandy: „Veel speelt zich buiten het gezichtsveld van het Europe Parlement af. We zagen lidstaten in die werkgroepen politiek bedrijven, terwijl die technisch van aard horen te zijn. We zagen werkgroepen met 40, 50 vertegenwoordigers van de industrie die eindeloos hun standpunten mochten verkondigen. En heel vaak waren er geen notulen. Dat dat mag in de 21ste eeuw, is ongelooflijk.”

In de aanbevelingen schrijft Gerbrandy dat één eurocommissaris verantwoordelijk moet worden voor luchtkwaliteit én luchtvervuiling. Dit om te voorkomen dat die elkaar tegenwerken, zoals nu is gebeurd.