



Minister  
Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Dir. Klimaat, Lucht en Geluid  
Afd. Voertuigemissies en brandstoffen  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

T 5.1.2e  
M 5.1.2e

5.1.2e

@minienm.nl

**Datum**

**Kenmerk**

IENM/BSK-2016/217601

**Bijlage(n)**

1 brief + 7 rapporten

# beslisnota

Vierde overzichtsbrief dieselfraude

## Inleiding

Met het oog het AO Dieselfraude van 27 oktober 2016 ontvangt u hierbij ter ondertekening de vierde overzichtsbrief dieselfraude.

## Geadviseerd besluit

Staatssecretaris: U wordt geadviseerd in te stemmen met bijgevoegde brief en deze mede namens de minister te ondertekenen.

Minister: U wordt geadviseerd in te stemmen met bijgevoegde brief en medeparaaf te verlenen.

## Beslistermijn

Zo spoedig mogelijk en op verzoek van de Kamer in elk geval ruimschoots voor het AO Dieselfraude van 27 oktober 2016.

## Argumentatie

In de brief wordt aangegeven dat een jaar na het bekend worden van de dieselfraude het net rondom de voertuigfabrikanten zich langzaam begint te sluiten. Dit wordt ook de hoogste tijd. Uit de onderzoeken die verschillende lidstaten en de RDW het afgelopen jaar hebben uitgevoerd, komt wederom het beeld naar voren dat alle dieselvoertuigen (zowel dieselpersonenauto's als dieselbestelauto's) op de weg meer uitstoten dan onder testcondities in een laboratorium.

Met de brief wordt ook het rapport van de RDW van hun onderzoek naar verboden 'defeat devices' naar de Kamer gestuurd. Uitkomst is dat van de 30 gemeten voertuigen bij 16 voertuigen hogere emissies zijn geconstateerd die kunnen duiden op afwijkend emissiegedrag. In oktober en november volgt eventueel nog laboratoriumonderzoek op de rollenbank, waarna de RDW in overleg treedt met de voertuigfabrikanten om de bevindingen te bespreken. Daarna zal de RDW eventueel vervolgstappen zetten in het kader van zijn toezichttaken.

paraaf  
hVEB

paraaf  
dKLG

paraaf  
DGB/WW

paraaf  
dgMI

U geeft in de brief aan dat het uitschakelen van de emissiestrategie na 22 minuten wat u betreft niet door de beugel kan. Uit onderzoek is gebleken dat sommige FIAT-modellen hiervan gebruik maken. De Italiaanse typekeuringsautoriteit heeft aangegeven dat zij dat niet beschouwen als een verboden 'defeat device'. Vanuit Nederland zijn we het niet eens met de zienswijze van de Italianen. Ook de Duitse minister Dobrindt is het hiermee niet eens, en heeft eurocommissaris Bienkowska opgeroepen hiertegen op te treden.

Om aan al deze praktijken een eind te maken is een Europese aanpak nodig, die ervoor zorgt dat alle fabrikanten aan dezelfde eisen voldoen en alle auto's onderwerpt aan uitstoottesten als een auto op de weg rijdt, zonder dat deze zijn te manipuleren. Zoals u de Tweede Kamer op 14 juni 2016 heb bericht, stelde het Nederlandse Voorzitterschap tijdens de Transportraad van 7 juni 2016 voor om de Europese Commissie te verzoeken zo snel mogelijk voor verduidelijking van de toepassing van artikel 5, lid 2, van de Euro 5/6-verordening te zorgen. Dit voorstel kreeg steun van een grote meerderheid van de lidstaten en de Europese Commissie zegde toe om nog dit najaar deze verduidelijking te geven.

Verder wordt in de brief een update gegeven van de lopende ontwikkelingen op nationaal en internationaal niveau. Vermeldenswaardig is het besluit van de Europese Commissie om over het derde pakket van de Real Driving Emissions (RDE) testprocedure een publieke consultatie te houden, voordat hierover in het technisch comité wordt gestemd. Bij het tweede pakket waarbij de emissielimieten voor stikstofoxiden werden afgezwakt kreeg de Commissie flinke kritiek. De besluitvorming was niet transparant en vond verscholen voor iedereen plaats in een technisch comité, waarvan zelfs de verslagen niet openbaar zijn.

Tot slot worden met de brief 6 TNO-rapporten meegestuurd. Deze vloeien enerzijds voort uit de uitvoering van moties en toezeggingen en anderzijds uit het steekproefcontroleprogramma dat TNO in opdracht van het ministerie uitvoert. De resultaten worden gebruikt voor de onderhandelingen in Brussel over nieuwe testprocedures en voor het afleiden van emissiefactoren om de luchtkwaliteit in Nederland te kunnen berekenen.

#### **Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie**

De overzichtsbrief is inhoudelijk afgestemd met RDW en TNO. Verder is RDW voornemens om bij de verzending van het meetrapport van de RDW aan de Kamer ook te communiceren naar de media. Over de vorm en inhoud vindt overleg plaats met persvoorlichting van het ministerie.

5.1.2e



Minister  
Staatssecretaris

REG.NR. *R2m-207/1729*  
005473 05.07.17 16:39

○ INKOMEND  
○ UITGAAND

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Afd. Verkeersveiligheid en  
Wegvervoer

Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M + 5.1.2e

5.1.2e @minienm.nl

Datum  
20 juni 2017

Kenmerk  
IENM/BSK-2017/125669

Bijlage(n)  
2

# beslisnota

Vijfde overzichtsbrief dieselfraude

## Inleiding

Op het gebied van dieselfraude zijn enkele moties aangenomen en heeft u enkele toezeggingen gedaan om de Kamer voor de zomer te informeren. In bijgevoegde brief gaat u in op de volgende moties en toezeggingen:

- de motie Hoogland en Van Veldhoven over een betekenisvolle actie richting fabrikanten van voertuigen die de grens van het toelaatbare hebben overschreden;
- de toezeggingen om de Kamer van een reactie te voorzien op de aanbevelingen uit het EMIS rapport en het D66 vijfpuntenplan.
- de motie Geurts c.s. over opheldering over en verder onderzoek naar de softwareaanpassing van Volkswagen;
- de motie Kröger c.s. over een publiek toegankelijk EU-webportaal met testresultaten van alle toegelaten voertuigen;

Middels deze brief informeert u de Kamer tevens over het onderzoek van TNO naar de emissies die optreden wanneer voertuigen buiten de grenzen van de RDE-testprocedure opereren.

## Geadviseerd besluit

Minister: U wordt geadviseerd in te stemmen met bijgevoegde brief en deze mede namens de staatssecretaris te ondertekenen.

Staatssecretaris: U wordt geadviseerd in te stemmen met bijgevoegde brief en medeparaaf te verlenen.

## Beslistermijn

Voor het zomerreces.

## Toelichting

In de vijfde overzichtsbrief wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

5.1.2e

4/1

*gaag  
eerst  
publiek*

In de reactie op het D66-plan geeft u aan zich in de meeste punten te kunnen vinden en het plan als ondersteuning van de Nederlandse inzet op dit dossier te zien. In bijlage II bij de brief wordt ingegaan op de vijf aanbevelingen.

#### *Software-update Volkswagen*

De motie Geurts c.s. verzoekt de regering om fabrikanten en de Duitse autoriteiten om opheldering te vragen en verder onderzoek te doen zodat inzichtelijk wordt wat de softwareaanpassing van Volkswagen inhoudt en wat dit voor effect heeft op motorvermogen en verbruik. Onlangs hebben de leden Van Eijs (D66) en Von Martels (CDA) hier schriftelijke vragen over gesteld. U heeft al meerdere malen aan de Kamer uitgelegd dat de update door het KBA (de Duitse RDW) grondig is onderzocht en goedgekeurd. De RDW heeft, op uw verzoek, in samenwerking met TNO een second opinion uitgevoerd op de goedgekeurde update. In de vorige overzichtsbrief heeft u de Kamer geïnformeerd over de conclusie van de second opinion. Ter uitvoering van de motie Geurts c.s. heeft u een brief aan uw Duitse collega, Minister Dobrindt, gestuurd. In de brief aan uw Duitse collega vraagt u of hij de signalen van verminderde prestaties herkent, wat de softwareaanpassing inhoudt en of hij inzichtelijk kan maken wat de effecten zijn van de softwareaanpassing op motorvermogen en verbruik. Wij zijn nog in afwachting van zijn reactie. In bijgevoegde overzichtsbrief informeert u de Kamer hierover.

In de overzichtsbrief informeert u de Kamer ook over het "Nationales Forum Diesel" dat door uw Duitse collega's, minister Dobrindt en minister Hendricks, wordt opgericht. Dit nationale Forum gaat onderzoeken hoe een reductie van NO<sub>x</sub> emissies van dieselloertuigen gerealiseerd kan worden, zonder daarbij extra lasten te creëren voor de consument. U geeft aan de ontwikkelingen omtrent dit Forum te zullen volgen.

#### *Motie Kröger c.s.*

In de brief informeert u de Kamer over hoe reeds uitvoering wordt gegeven aan de motie Kröger c.s. over een publiek toegankelijk EU-webportaal met testresultaten van alle toegelaten voertuigen. U geeft aan dat alle relevante informatie openbaar beschikbaar is in het kentekenregister, dat de RDW ook informatie beschikbaar stelt als opendata en dat de motie daarmee is uitgevoerd. Het is mogelijk dat de Kamerleden verder willen gaan dan de huidige werkwijze. Aangezien het hier gaat om bedrijfsgevoelige informatie is dit niet mogelijk en zit er een beperking op de informatie die openbaar gemaakt wordt.

#### **Afstemming**

De overzichtsbrief is inhoudelijk afgestemd RDW.





Minister MenW  
Minister IenW

**Bestuurskern**

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
Voertuigemissies en  
Brandstoffen

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

T  
M

5.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

**Datum**

10 december 2019

**Kenmerk**

IENW/BSK-2019/260640

**Bijlage(n)**

5

# beslisnota

Kamerbrief dieselfraude

## Inleiding

U heeft van de RDW een aantal onderzoeksrapporten ontvangen (opgesteld door TNO) over het emissiegedrag van een tweetal voertuigen waarvoor de RDW de algehele EU-typegoedkeuring heeft afgegeven. De RDW concludeert dat bij deze voertuigen sprake is van ongeoorloofde motormanagement-systemen (sjoemelsoftware) die verantwoordelijk zijn voor hoge NO<sub>x</sub>-emissies bij het rijden op de weg. Met deze nota ontvangt u een brief om de Kamer hierover te informeren en hierbij uw handelingsperspectief te schetsen. De meest belangrijke maatregel, die aan u wordt voorgelegd, is het verplicht stellen van voertuigeigenaren om gehoor te geven aan officiële terugroepacties van de fabrikant. Daarnaast informeert u de Kamer over een reeks andere zaken omtrent dieselfraude (grotendeels toezeggingen).

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- Akkoord te gaan met het verplicht stellen van de voertuigeigenaar om gehoor te geven aan officiële terugroepacties (recalls) en het noemen van dit voornemen in de brief, conform het advies van de RDW. Het gaat hierbij om een algemene lijn. Nu gaat het om sjoemelsoftware maar het kan ook om aspecten gaan die de veiligheid betreffen.
- De brief te ondertekenen en inclusief de rapporten naar de Kamer te sturen.

## Beslistermijn

Liefst zo snel mogelijk, er is een toezegging aan de Kamer gedaan om dit voor de jaarwisseling te doen.

Waarom is de brief er dan nu pas?

## Argumentatie

In de brief informeert u de Kamer over de conclusies van de onderzoeksrapporten. U geeft in de brief uw appreciatie hiervan en geeft aan dat u een viertal acties in gang zet:

- 1) U kondigt aan terugroepacties verplicht te stellen voor voertuigeigenaren;
- 2) In samenwerking met de RDW eist u dat fabrikanten maatregelen 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, geeft u aan dat de RDW de typegoedkeuring zal intrekken;
- 3) U legt de bevindingen voor aan het OM. Het OM beslist vervolgens zelfstandig of een strafrechtelijk onderzoek wordt opgestart;
- 4) U informeert de Europese Commissie (EC) en andere lidstaten.

Naast de genoemde rapporten gaat u in de brief ook in op de software-updates van Volkswagen (inclusief het TNO-rapport inzake de VW Polo) en het advies van de Landsadvocaat over de verhaalbaarheid van de milieuschade als gevolg van sjoemeldiesels. De Landsadvocaat komt tot de zelfde conclusie als eerder richting TK aangegeven, namelijk dat de Staat de schade niet kan verhalen. Ook informeert u de Kamer over mogelijke manipulatie van de emissiesystemen van vrachtwagens. Volgens buitenlands onderzoek rijden ca 5-10% van alle vrachtwagens met gemanipuleerde emissiesystemen rond. Dit is illegaal en zorgt voor een zeer hoge NO<sub>x</sub>-uitstoot. Dit fenomeen heeft onlangs in het buitenland publiciteit gehad en u wordt geadviseerd dit proactief aan de Kamer te melden en samen met handhavingsdiensten een oplossing voor te zoeken. In Vlaanderen, Denemarken en andere landen is hiervoor een effectieve handhavingstrategie voor bedacht.

Ten slotte stuurt u het RDW onderzoeksrapport inzake het verbeteren van de effectiviteit van terugroepacties aan de Kamer. De RDW adviseert in dit rapport om voor de voertuigeigenaar een verplichting tot herstel in te voeren als sluitstuk van het terugroepingsproces. De voorkeur van de RDW is om dit in de vorm te doen van een verbodsbepaling voor het rijden op de openbare weg. Alhoewel de gevolgen van deze maatregel en de wijze waarop dit (juridisch) kan worden vormgegeven nog nader moeten worden onderzocht, kondigt u in de brief aan dat u voornemens bent om het advies van de RDW op te volgen. U kunt ook nog een slag om de arm houden als u dat wenselijk vindt.

### **Politieke context**

Een grote Kamermeerderheid is voorstander van streng bronbeleid en streng toezicht hierop. De Kamer volgt het dossier van dieselgate op de voet en heeft om een brief gevraagd. Ook was de Kamer eerder al op de hoogte gebracht dat er nog twee door Nederland goedgekeurde auto's onderzocht zouden worden. Wat betreft het advies van de Landsadvocaat en de update inzake de software-update van Volkswagen gaat het om toezeggingen naar de Kamer. Ook de verplichting voor de voertuigeigenaar tot herstel van het voertuig bij terugroepacties is een wens van de Kamer. Hierover zijn diverse (aangehouden) moties ingediend van de leden Kröger (GL) en Van Eijs (D66).

### **Kader**

De door TNO en de RDW geteste voertuigen zijn voertuigen van voor de RDE-regelgeving. Toen maakte het testen op de weg nog geen onderdeel uit van de testprocedure. Ook op het gebied van toezicht en handhaving vallen deze voertuigen onder de oude Europese regels die zoveel autofabrikanten hebben gebruikt voor twijfelachtige en in sommige gevallen illegale emissiestrategieën. Dit kader maakt het moeilijk om stevig door te pakken. Alle mogelijke, boven

genoemde handelingsperspectieven, op communicatiegebied, op het gebied van bestuurlijke maatregelen en op het gebied van juridische maatregelen grijpt u aan. Waar nodig, wordt er samengewerkt met andere landen en de EC.

**Krachtenveld, afstemming, juridische implicaties, communicatie**

De brief is met HBJZ en de RDW afgestemd. Het ministerie van JenV en het OM zijn op de hoogte gebracht dat de brief naar de Kamer gaat waarin wordt aangekondigd dat het OM geïnformeerd wordt. Omdat het hier gaat om voertuigen die met motoren van Fiat zijn uitgerust en dit vermoedelijk maar het topje van de ijsberg is, zijn ook het Italiaanse ministerie van transport en de Italiaanse goedkeuringsinstantie op de hoogte gebracht. Daarnaast is de EC al informeel geïnformeerd. Met het versturen van de brief zal de RDW de EC en de andere EU-lidstaten officieel informeren over de resultaten van het onderzoek en de conclusies die Nederland hieruit trekt. Gezien de gevoeligheid van het onderwerp kan dit in de publiciteit komen.

5.1.2e



Staatssecretaris  
Minister

# beslisnota

Besluit inzake overdracht dossier dieselfraude aan het  
Openbaar Ministerie

## Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
Voertuigemissies en  
Brandstoffen

Den Haag

## Contactpersoon

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

## Kenmerk

IENW/BSK-2020/240467

## Datum

2 december 2020

## Bijlagen

1. Brief gericht aan het OM
2. Overzicht documenten dossier
3. Bijlage bij brief aan het OM - Oplegbrief dossier

## Inleiding

Naar aanleiding van de ontdekking van fraude met emissiesoftware door Volkswagen in 2015 is de RDW een reeks onderzoeken gestart naar de voertuigen die in Nederland zijn goedgekeurd. Onderzoek wees uit dat bij voertuigen van de merken Jeep en Suzuki sprake was van ongeoorloofde emissiestrategieën en/of onacceptabel hoge praktijkemissies. Met deze nota ontvangt u een brief aan het Openbaar Ministerie waarin aangifte wordt gedaan tegen de betreffende fabrikanten en het OM wordt gevraagd om de zaak verder te onderzoeken. De bijlage van de brief bevat een overzicht aan documenten die zijn opgenomen in het dossier.

## Geadviseerd besluit

Aan de Staatssecretaris wordt gevraagd om:

- Akkoord te gaan met het doen van aangifte tegen de fabrikanten bij het Openbaar Ministerie; en
- De brief te ondertekenen en deze, inclusief het dossier, aan het Openbaar Ministerie te zenden.

Aan de Minister wordt gevraagd om:

- Akkoord te gaan met het doen van aangifte tegen de fabrikanten bij het Openbaar Ministerie; en
- De brief te ondertekenen.

## Beslistermijn

Er is geen specifieke termijn waarin het dossier aan het OM moet zijn overgedragen.

## Argumentatie

- In de nota voor de Kamerbrief SO Duurzaam vervoer op 8 oktober heeft u de laatste stand van zaken van de software-updates ontvangen. Inmiddels is Jeep gestart met de uitrol van de terugroepactie om de voertuigen te herstellen. Suzuki verwacht hier in januari 2021 mee te beginnen.
- Volgens de Europese emissiewetgeving worden lidstaten bij overtreding van de emissiewetgeving ook geacht om doeltreffende, evenredige en



afschrikkende sancties op te leggen en alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. Dit kunnen bijvoorbeeld boetes of schikkingen betreffen. Aangezien Nederland de typegoedkeuring heeft verleend voor de hele EU, is het ook aan Nederland om actie te ondernemen.

In Nederland moet dit lopen via het OM. Het OM is tot op heden nog niet overgegaan op nader juridisch onderzoek naar een mogelijke strafvervolgning van fabrikanten, aangezien voor het OM nog onduidelijk is in hoeverre daadwerkelijk sprake is van een overtreding van de wetgeving.

- Hiertoe is het bijgevoegde dossier opgebouwd dat onlangs is afgerond. Dit dossier bevat naast de onderzoeksrapporten over Jeep en Suzuki, o.a. de opgehaalde kennis uit gesprekken met verschillende autoriteiten, en de (alarm)brieven die eerder zijn ontvangen van de leverancier van het motormanagementsysteem (Bosch). Daarnaast bevat het dossier nieuwe prejudiciële vragen die door andere lidstaten aan het Europese hof zijn gesteld. De uitkomst van deze vragen zal het OM duidelijkheid geven over de mate waarin emissielimieten in praktijksituaties gelden en over de specifieke situaties waarin voertuigen wél hogere praktijkemissies mogen hebben.
- Via de aangifte wordt het OM gewezen op de specifieke wet- en regelgeving die naar verwachting is overtreden door de fabrikanten en wordt het OM gevraagd om te beoordelen of de zaak opportuun is voor strafrechtelijke vervolging.
- Het is echter geheel aan het OM om zelfstandig te besluiten of een strafrechtelijk onderzoek wordt opgestart. Uit het laatste gesprek met het OM blijkt dat er nog steeds twijfels bestaan over de kans van slagen van de aanklacht. Naast de noodzaak om een strafbaar feit te kunnen aantonen, zijn internationale strafrechtelijke onderzoeken complex. Het slagen hangt mede af van de medewerking van de rechtsorganisaties van de betrokken landen.
- Echter, gezien de verplichtingen om als verantwoordelijke lidstaat op te treden bij verdenking van fraude, is het van belang dat Nederland zich blijft inzetten tegen het ongestraft kunnen toepassen van ongeoorloofde emissiesoftware. Het doen van aangifte is een belangrijke stap hierin.

### **Politieke context**

Sinds 2015 zijn zeven overzichtsbriefjes naar de Kamer verstuurd. De meest recente is de 7<sup>e</sup> overzichtsbrief dieselfraude, verzonden op 23 januari 2020<sup>1</sup>. Waar in vergelijking met de eerste jaren de politieke aandacht is afgenomen, is het een dossier dat op de voet wordt gevolgd door de Kamer. Een grote Kamermeerderheid is voorstander van streng bronbeleid en streng toezicht hierop. Waar Nederland de typegoedkeuring voor de hele EU heeft verleend, heeft Nederland een verantwoordelijkheid om actie te ondernemen. Andere landen (Duitsland, VS) lopen wat dat betreft voorop. Daar hebben strafrechtelijke onderzoeken geleid tot het opleggen van miljoenenboetes of het treffen van schikkingen. Wanneer het OM niet overgaat tot actie, zal dit mogelijk op onbegrip vanuit de Kamer stuiten. In de zevende overzichtsbrief is de overdracht aan het OM toegezegd.

### **Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie**

Naar verwachting zal het 3-5 maanden duren voordat het OM beslist of zij een strafrechtelijk onderzoek zal opstarten. Echter, indien het OM besluit eerst de in september gestelde prejudiciële vragen aan het Europese hof af te wachten, kan dit aanzienlijk langer duren. De planning is niet bekend, eerdere prejudiciële vragen op dit onderwerp duurden 1,5 jaar. Indien het OM niet overgaat tot actie kan Nederland mogelijk door de Europese Commissie in

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2019/20, 31209, nr. 222

gebreke worden gesteld, aangezien de emissiewetgeving lidstaten verplicht om een sanctie op te leggen aan voertuigfabrikanten die '*manipulatie-instrumenten*' (sjoemelsoftware) gebruiken. Er zijn nog geen signalen dat de Europese Commissie verdere stappen overweegt tegen Nederland.

Indien u akkoord gaat met de aangifte, kan deze op korte termijn naar het Openbaar Ministerie worden verzonden. De Kamer kan in de volgende overzichtsbrief dieselfraude worden geïnformeerd over de aangifte. Deze brief zal verstuurd worden wanneer meer zicht is op de vervolgstappen in reactie op de Hofuitspraak van december 2020. Aangezien deze vervolgstappen mede afhankelijk zijn van het traject op Europees niveau, zal dit op zijn vroegst in de loop van Q2 zijn.

### **Afstemming**

De brief en het dossier zijn in samenwerking met de RDW opgesteld. Daar waar de RDW zich focust op de bestuursrechtelijke maatregelen die zij als goedkeuringsinstantie moeten uitvoeren, laten zij het besluit om het OM in te schakelen aan IenW. Reden hiervoor is dat het juridische kader waar de RDW naar handelt onvoldoende aanknopingspunten geeft voor emissielimieten in de gebruiksfase. De betreffende voertuigen worden momenteel op aandringen van de RDW hersteld volgens de vereisten die golden tijdens de typegoedkeuring. Hiermee handelt de RDW naar zijn bestuursrechtelijke verplichtingen. Of er sprake is van daadwerkelijke overtreding van de wetgeving, is aan het OM. Het ministerie van J&V heeft aangegeven dat zij graag op de hoogte worden gehouden, maar ook dat het OM ten aanzien van dit onderzoek zelfstandig opereert. J&V heeft daarnaast geadviseerd om niet publiekelijk te communiceren over lopende strafrechtelijke onderzoeken. De nota is afgestemd met HBJZ en Wegen en Verkeersveiligheid.



Staatssecretaris  
Minister

**Bestuurskern**  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
Unit Algemeen Beleid  
Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M + 5.1.2e  
5.1.2e@minienw.nl

**Datum**

14 januari 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/10028

**Bijlagen**

2

# beslisnota

Nieuwe ontwikkelingen relevant voor "Beslisnota –  
Overdracht dossier dieselfraude aan het OM"

## Inleiding

Op 17 december 2020 heeft het Europese Hof een uitspraak gedaan in een zaak tegen Volkswagen over dieselfraude. Deze uitspraak heeft als consequentie dat mogelijk bij veertien andere door de RDW goedgekeurde voertuigen sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën. Deze beslisnota informeert u over de impact van de Hofuitspraak en hoe deze uitspraak het besluit om een aangifte of overdracht te doen kan beïnvloeden, evenals de timing hiervan. Daarnaast beantwoordt bijlage 1 de vragen bij "Beslisnota – Overdracht dossier dieselfraude aan het OM".

## Geadviseerd besluit

Ik adviseer u om:

- De aangifte over de voertuigen van de merken Jeep en Suzuki conform de eerdere beslisnota te versturen, en niet te wachten op de mogelijke impact van de Hofuitspraak voor andere door de RDW goedgekeurde voertuigen.
- Het OM-dossier uit te breiden met de uitspraak van het Europese Hof en een duiding hiervan.

## Beslistermijn

Er is geen specifieke termijn voor de overdracht, maar gezien de politieke lading van het dossier is een spoedige afhandeling gewenst.

## Argumentatie

- De uitspraak van het Europese Hof behandelt de in wetgeving opgenomen uitzondering die manipulatie-instrumenten toestaat als dit nodig is om de motor te beschermen. Deze uitzondering wordt door vele fabrikanten aangegrepen om het emissiebestrijdingssysteem in de praktijk (gedeeltelijk) uit te schakelen om extra onderhoud of een snellere aftakeling van de motor te voorkomen. Het Hof oordeelt echter dat dit niet is toegestaan.

- In 2017 heeft de RDW zestien voertuigen met afwijkend emissiegedrag onderzocht, voor de Jeep Grand Cherokee en Suzuki Vitara zijn vervolgonderzoeken gestart. Voor de andere veertien voertuigen werd voldoende beargumenteerd door de fabrikanten dat de afwijkende emissiestrategie nodig was voor bescherming van de motor. **De Hofuitspraak zorgt mogelijk dat deze argumentatie alsnog ongeldig is en bij (een deel van) deze voertuigen alsnog sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën.**
- Momenteel onderzoekt de RDW de impact van de Hofuitspraak en welke vervolgstappen nodig zijn. Bijlage 2 geeft een overzicht van de betreffende voertuigen en fabrikanten. Twee van deze voertuigen komen van dezelfde fabrikanten als die van de Jeep Grand Cherokee en de Suzuki Vitara.
- Indien bij deze voertuigen sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën zal opnieuw het doen van aangifte overwogen moeten worden. Echter, dit besluit kan naar verwachting pas na afronding van nader onderzoek plaatsvinden.
- **Daarom wordt u geadviseerd om de reeds opgestelde aangifte omtrent de Jeep Grand Cherokee en Suzuki Vitara met de voorgestelde aanpassingen te versturen en niet te wachten op duidelijkheid omtrent de veertien andere voertuigen.**
- Voor de Jeep Grand Cherokee en de Suzuki Vitara geeft de uitspraak extra juridische aanknopingspunten voor het OM om de zaak verder te onderzoeken.
- **Alternatief voor het doen van aangifte is een overdracht van het OM-dossier met het verzoek dit dossier te onderzoeken, zonder aangifte te doen.** Op deze manier is het OM geïnformeerd over de verdenkingen en is invulling gegeven aan de toezegging aan de Kamer. Het OM is hier echter minder gebonden aan het onderzoeken van het dossier dan bij een aangifte, waar het OM formeel gevraagd wordt om een strafrechtelijk onderzoek te starten. In beide gevallen beoordeelt het OM het dossier geheel zelfstandig of wordt overgegaan tot een strafrechtelijk onderzoek.

### **Politieke context**

De overdracht van het OM-dossier is toegezegd aan de Kamer. Waar het doen van aangifte verdergaat dan een overdracht, volgt dit de beleidslijn van een strenge aanpak van frauderende fabrikanten. Echter, als de Kamer het onderwerp als controversieel bestempelt, is het besluit aan het volgende kabinet. Dit verwachten wij echter niet, aangezien een grote Kamermeerderheid voorstander is van streng bronbeleid en streng toezicht hierop. Wanneer het OM niet overgaat tot actie, kan dit tot onbegrip vanuit de Kamer leiden. Daarnaast zal de Kamer naar verwachting de impact van en reactie op de Europese Hofuitspraak kritisch volgen.

### **Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie**

- *Juridische implicaties:* Waar de Hofuitspraak voor verduidelijking van de emissiewetgeving zorgt, blijft het onzeker of het OM genoeg juridische aanknopingspunten ziet om een zaak te starten. Ook in de Hofuitspraak blijft de definitie van normale rijomstandigheden onbesproken. Het Europese Hof is in september 2020 gevraagd hier toelichting op te geven. De beantwoording kan nog een jaar duren.



- Als het OM besluit om geen strafrechtelijk onderzoek in te stellen naar de Jeep Grand Cherokee en Suzuki Vitara zal een aangifte voor andere voertuigen geen logische stap zijn gezien de zeer geringe kans dat het OM die wél oppakt.
- *Communicatie:* Er wordt nog gekeken naar een geschikt moment om de Kamer te informeren, wanneer wordt overgegaan tot aangifte bij het OM.

**Met name over de vraag om het besluit tot aangifte al dan niet uit te stellen totdat er meer informatie is over de andere 14 voertuigen (naast de 2 van Suzuki en Jeep).**

**Wanneer is die informatie beschikbaar?**

De RDW heeft een werkgroep opgericht om de impact van de Hofuitspraak in kaart te brengen, maar kan, gezien de complexiteit van de materie, nog geen datum noemen. Daarnaast is dit ook sterk afhankelijk van de interpretatie die op Europees niveau wordt gegeven aan de hofuitspraak. De Europese Commissie brengt momenteel in overleg met de goedkeuringsinstanties en markttoezichthouders de impact van de Hofuitspraak in kaart. Zowel de vervolgstappen als de planning hiervan is nog onbekend, maar ook deze informatie is van belang voor het bepalen van benodigde acties voor de andere voertuigen in reactie op de Hofuitspraak. Naar verwachting zal dit op zijn vroegst in de loop van Q2 bekend worden.

**Hoe heeft een evt rechtszaak het meeste kans van slagen?**

Er bestaat een verschil tussen de situatie van de voertuigen waar de aangifte van is voorbereid (Jeep en Suzuki) en de voertuigen die naar aanleiding van de Europese hofuitspraak niet meer voldoen aan de emissiewetgeving. Jeep en Suzuki worden verdacht van het bewust manipuleren van de testresultaten van het voertuig, bij de andere voertuigen is er sprake van een andere interpretatie van de emissieregelgeving dan de insteek die nu is vastgesteld door het Hof. Daarom is de inschatting dat het uitstellen van de aangifte van Jeep en Suzuki in afwachting van de vervolgstappen voor de andere voertuigen de kansen op een rechtszaak niet vergroot.

Vragen Staatssecretaris

1. Uit de nota is mij onvoldoende duidelijk waarom we nu wel en eerder niet tot aangifte bij het OM zijn overgegaan. Het speelt immers al sinds 2015- er is toch geen vijf jaar gedaan over de dossier opbouw?

Sinds de ontdekking van het dieselschandaal zijn verschillende stappen gezet om te komen tot de aangifte. Eerst heeft de RDW alle door hen goedgekeurde voertuigen opnieuw getest. Vervolgens zijn meerdere vervolgonderzoeken uitgevoerd, waaronder het diepgaande onderzoek van TNO naar de Jeep Grand Cherokee en de Suzuki Vitara. De duur van deze onderzoeken had ook te maken met de beschikbaarheid van de meetapparatuur, diversiteit van de dieselfraude en reactietijd van de fabrikanten. Daarnaast zijn internationaal gesprekken gevoerd met typegoedkeuringsautoriteiten en onderzoeksinstituten om tot verdere inzichten te komen over de voertuigen.

2. Waar zitten de zorgen van het OM nog in het licht van de vele jurisprudentie die er nu nog is? De zorgen van het OM zitten zowel in de bewijslast, dus in hoeverre hebben de fabrikanten de wet overtreden en de aantoonbaarheid hiervan. Voertuigen moeten volgens de emissiewetgeving voldoen aan de emissienormen in normale rijomstandigheden. Deze normale rijomstandigheden staan echter nergens gedefinieerd, ook niet in de Hofuitspraak. Een nieuwe prejudiciële vraag die momenteel naar het Europese Hof verwezen is, zal hier naar verwachting wél duidelijkheid over geven. Deze uitspraak kan echter nog een jaar duren. Daarnaast zijn meerdere internationale organisaties betrokken (motorleveranciers, voertuigfabrikanten, leveranciers motormanagementsysteem) en zal bepaald moeten worden waar het strafbaar feit heeft plaatsgevonden. Dit soort internationale strafrechtelijke onderzoeken zijn complex en dit wordt meegenomen in de afweging over hoeveel kans van slagen een strafrechtelijk onderzoek heeft.

3. Ook graag in kaart brengen wat IW of ikzelf als kamerlid hier eventueel eerder over heeft gezegd en of dit een afwijking van die lijn zou zijn.

In eerdere kamerbrieven heeft u als Staatssecretaris toegezegd om het dossier over te dragen aan het OM. In 2018<sup>1</sup> gaf u aan dat het goed is dat de fabrikanten stevig worden gestraft en hoge boetes krijgen, maar dat los hiervan de beste oplossing is dat de auto's door de fabrikant hersteld worden, zodat niet alleen financiële bedragen rondschuiven, maar aan het milieu wordt gewerkt. Als Kamerlid verzocht u de regering in een motie<sup>2</sup> om zo spoedig mogelijk over te gaan tot een betekenisvolle actie bij auto's van fabrikanten die de grens van het toelaatbare hebben overschreden.

Uw voorgangers spraken over dat fabrikanten die het toelaatbare hebben overschreden, moeten worden aangepakt. Zij gaven echter ook aan veel emissiebestrijdingssystemen in een grijs gebied zitten door interpretatieruimte in de wetgeving.

Vragen Minister

Als het OM al de stukken steeds heeft gekregen kunnen zij toch gewoon zelfstandig besluiten al dan niet tot een onderzoek of vervolging over te gaan? Ben bang dat dit nu opeens doen als een verkiezingsstunt over zal komen.

Antwoord

Het OM heeft een groot deel van de stukken reeds ontvangen, en is op basis van een eerste afweging nog niet overgegaan tot een strafrechtelijk onderzoek of vervolging. De aangifte vraagt het OM om het geheel aan stukken te onderzoeken en op basis hiervan af te wegen of zij aanleiding ziet om een strafrechtelijk onderzoek te ondernemen. Alternatief is om het enkel bij een overdracht van het OM-dossier te houden. Het OM kan in beide gevallen zelfstandig besluiten om tot een strafrechtelijk onderzoek over te gaan.

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, 28 089, nr. 96

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 31 209, nr. 209



Staatssecretaris  
Minister

**Bestuurskern**  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
Unit Algemeen Beleid  
Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M + 5.1.2e  
5.1.2e@minre.nl

**Datum**  
1 februari 2021

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2021/26349

**Bijlage(n)**  
1

# beslisnota

Beantwoording Kamervragen van het lid Van Eijs  
(D66) over het artikel "Nederland liet  
dieselsjoemelaars onterecht gaan"

## Inleiding

Het lid Van Eijs (D66) heeft op 20 januari 2021 vragen gesteld over het artikel "Nederland liet dieselsjoemelaars onterecht gaan" (Kamerstuk 2021Z01050). Aanleiding voor deze vragen is een artikel van Follow the Money. Dit artikel behandelt de Hofuitspraak van 17 december 2020 in een zaak over dieselfraude.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om akkoord te gaan met de bijgevoegde antwoorden, waarna de brief kan worden ondertekend.

## Beslistermijn

De termijn voor beantwoording van de Kamervragen is 10 februari 2021.

## Argumentatie

De vragen gaan over de impact van de Hofuitspraak en welke kansen dit biedt voor de verdere aanpak van sjoemeldiesels. In de antwoorden beschrijft u dat de Hofuitspraak scherpere kaders rond de toepassing van manipulatie-instrumenten geeft, en dat deze verschillen met het tot nu toe gehanteerde kader bij het goedkeuren van voertuigen. U geeft aan dat als gevolg van de Hofuitspraak eerdere interpretaties van de wetgeving mogelijk herzien moeten worden en dat de RDW de impact van de uitspraak analyseert. U benoemt dat dit ook geldt voor de veertien voertuigen waarvan in 2017 is beoordeeld dat zij voldoende argumentatie hadden voor afwijkende emissiestrategieën. Gezien de complexiteit van de materie is nog geen datum vast te binden aan de uitkomst hiervan. Dit is ook sterk afhankelijk van de interpretatie die op Europees niveau wordt gegeven aan de Hofuitspraak. In het laatste antwoord gaat u in op het belang van effectief EU-beleid.

## Politieke context

Een grote Kamermeerderheid is voorstander van streng bronbeleid en streng toezicht hierop. Waar de beleidslijn een strenge aanpak van frauderende fabrikanten hanteert, zal de Kamer naar verwachting de reactie van de RDW en



IenW op de Europese Hofuitspraak kritisch volgen. De Kamer zal dan ook opnieuw geïnformeerd worden wanneer de vervolgstappen bekend zijn, nadat de RDW de impact op de door de hen goedgekeurde voertuigen in kaart heeft gebracht.

#### **Kader**

- Het juridische kader betreft de geldende emissiewetgeving<sup>1</sup> en de interpretatie die het Europese Hof in haar uitspraak geeft van deze wetgeving. Deze interpretatie is geldig vanaf het moment dat de emissiewetgeving in werking is getreden.
- De situatie van de voertuigen waarop de Hofuitspraak effect heeft, verschilt van de voertuigen waar een aangifte voor is opgesteld (Jeep en Suzuki). Jeep en Suzuki worden verdacht van het bewust manipuleren van de testresultaten van het voertuig. Bij de andere voertuigen is door de Hofuitspraak sprake van een scherpere interpretatie van de emissiewetgeving, die ervoor kan zorgen dat de voertuigen niet meer in lijn zijn met de wetgeving.
- Omdat de Europese Hofuitspraak geldt voor alle typegoedkeuringen die door lidstaten zijn afgegeven, wordt ook op Europees niveau de impact van de Hofuitspraak in kaart gebracht. In de beantwoording wordt aangegeven dat de mate waarin eenzelfde traject als bij Jeep en Suzuki wordt gevolgd, mede afhangt van de impact en vervolgstappen die de Europese Unie toeschrijft aan de Hofuitspraak.

#### **Afstemming**

De antwoorden zijn afgestemd met HBJZ, Wegen en Verkeersveiligheid en de RDW.

5.1.2e

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) Nr. 715/2007



**Bestuurskern**

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
Unit Algemeen Beleid

Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M + 5.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

**Datum**

9 februari 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/35355

# beslisnota

Uitstelbrief Kamervragen van het lid Van Eijs (D66)  
over het artikel "Nederland liet dieselsjoemelaars  
onterecht gaan"

## Inleiding

Het lid Van Eijs (D66) heeft op 20 januari 2021 vragen gesteld over het artikel "Nederland liet dieselsjoemelaars onterecht gaan" (Kamerstuk 2021Z01050). Aanleiding is een artikel van Follow the Money<sup>1</sup> dat ingaat op de Europese Hofuitspraak van 17 december 2020 in een zaak over dieselfraude. Waar de beantwoording van de Kamervragen naar verwachting deze week aan u wordt voorgelegd, zal het niet lukken deze vragen binnen de gestelde termijn te beantwoorden. Reden hiervoor is de complexiteit rondom de impact van de Europese Hofuitspraak, en de interne en externe afstemming die hierbij vereist is.

In de bijgevoegde uitstelbrief geeft u aan dat de Kamervragen niet binnen de termijn van drie weken beantwoord kunnen worden.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd bijgaande uitstelbrief te ondertekenen.

## Beslistermijn

De termijn voor beantwoording van de Kamervragen is 10 februari 2021.

5.1.2e

<sup>1</sup> Follow the Money, 6 januari 2021 ([https://www.ftm.nl/artikelen/nederland-lietdieselsjoemelaars-onterecht-gaan?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=Dieselsmoesjes](https://www.ftm.nl/artikelen/nederland-lietdieselsjoemelaars-onterecht-gaan?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=Dieselsmoesjes))



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Openbaar Ministerie  
T.a.v. Officier van Justitie Functioneel parket

5.1.2e

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2020/242948

Datum 19 FEB. 2021  
Betreft Aangifte

Geachte 5.1.2e

Na de ontdekking van fraude met emissiesoftware door Volkswagen in 2015 is de RDW een reeks onderzoeken gestart naar de voertuigen die door Nederland zijn goedgekeurd. In deze onderzoeken heeft de RDW bij een aantal voertuigen ongeoorloofd emissiegedrag en/of hoge praktijkemissies ontdekt. Om dit emissiegedrag te verhelpen, zijn de fabrikanten aangesproken en zijn diverse software-updates gedaan door de fabrikanten.

Via deze brief wil ik aangifte doen van het mogelijk toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën in diesellootvoertuigen door fabrikanten Suzuki en FCA US LLC, die leiden tot hoge tot zeer hoge emissies in de praktijk. Ik verdenk fabrikant Suzuki van het toepassen van deze ongeoorloofde emissie strategieën in de voertuigen Suzuki Vitara en de Suzuki S-Cross (emissionorm Euro 6b). Voor FCA US LLC betreft dit de voertuigen Jeep Grand Cherokee (emissionorm Euro 5a en 5b).

De fabrikanten worden verdacht van het overtreden van Europese emissiewetgeving, betreffende artikel 4 en 5 van Verordening (EG) nr. 715/2007, ten aanzien van het overschrijden van emissienormen en het toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën. Daarnaast betreft het een verdenking van het overtreden van nationale wetgeving door dezelfde fabrikanten, te weten het brengen van een schadelijke stof in de lucht (artikel 173a/173b van het Wetboek van Strafrecht) en het valselijk opmaken van geschriften bestemd om tot bewijs van enig feit te dienen (Artikel 225 van het Wetboek van Strafrecht).

Emissiewetgeving dient ertoe om de leefomgeving te beschermen en luchtkwaliteit te verbeteren. In de periode vanaf 2009 bleken fabrikanten voertuigen zo te ontwerpen dat deze slechts op minimale wijze aan de eisen voldeden, en waarbij de uitstoot in de praktijk vele malen hoger kon zijn. Meerdere autoriteiten, in andere landen, hebben inmiddels maatregelen genomen tegen fabrikanten die van emissiefraude zijn verdacht.

Nederland heeft tot nu toe verschillende acties ondernomen om de voertuigen te laten herstellen door de fabrikanten. Europese wetgeving vereist dat lidstaten bij overtreding van de emissiewetgeving doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties opleggen. Via deze aangifte vraag ik om een strafrechtelijke beoordeling over het handelen van de genoemde fabrikanten.



Het voorliggende dossier bevat een verzameling aan documenten die zowel de situatie schetst als voor onderbouwing van mijn aangifte zorgt. Deze oplegbrief is een leidraad van hoe deze documenten zich tot elkaar verhouden en bijdragen aan een helder beeld van de situatie.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Ik verneem graag van u of dit dossier voldoende onderbouwing geeft voor mijn aangifte. Ik zie graag uw reactie tegemoet.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2020/242948

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN  
INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

DE MINISTER VAN  
INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

5.1.2e

S. van Veldhoven – Van der Meer

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



## **Overzicht bijlagen Dossier - Aangifte toepassing ongeoorloofde emissiestrategieën in dieselloortuigen**

**Bijlage 1:** Verordening (EG) Nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie.

**Bijlage 2:** Richtsnoer inzake de beoordeling van aanvullende emissiestrategieën en de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten ten aanzien van de toepassing van Verordening (EG) Nr. 715/2007.

**Bijlage 3:** Verzoek om een Prejudiciële beslissing, ingediend door de Juge d'instruction du tribunal de grande instance de Paris op 29 oktober 2018, (Zaak C-693/18), te vinden op: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=211263&pageIndex=0&doclang=NL&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=16902330>

**Bijlage 4:** Conclusie Advocaat Generaal E. SHARPSTON van 30 april 2020 in reactie op verzoek prejudiciële beslissing voor Zaak C-693/18, te vinden op: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=226006&pageIndex=0&doclang=NL&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=16902330>

**Bijlage 5:** Uitspraak Europese Hof van 17 december 2020 in reactie op Prejudiciële vragen voor Zaak C-693/18, te vinden op: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=235722&pageIndex=0&doclang=NL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=3013380>

**Bijlage 6:** Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie, zaak C-440/20, te vinden op: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=234483&pageIndex=0&doclang=NL&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=16902944>

**Bijlage 7:** Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door het Landgericht Stuttgart (Duitsland) op 18 september 2020, zaak C-440/20, te vinden op: [http://curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf?docid=235863&text=&dir=&doclang=NL&part=1&occ=first&mode=req&pageIndex=0&cid=1092474](http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?docid=235863&text=&dir=&doclang=NL&part=1&occ=first&mode=req&pageIndex=0&cid=1092474)

**Bijlage 8:** Programma emissietesten RDW – Resultaten indicatieve testen aanwezigheid ongeoorloofd defeat device

**Bijlage 9:** Programma emissietesten RDW – Resultaten vervolgonderzoek aanwezigheid ongeoorloofd defeat device

**Bijlage 10:** TNO-rapport: Onderzoek NOx emissiegedrag van een Suzuki Vitara Euro 6b diesel

**Bijlage 11:** Bosch brief: Bosch ECUs for Suzuki EU 6 diesel vehicles

**Bijlage 12:** TNO-rapport: Onderzoek NOx emissiegedrag van een Jeep Grand Cherokee Euro 5a diesel

**Bijlage 13:** Aanklacht VS: Complaint Against Fiat Chrysler Automobiles for Alleged Clean Air Act Violations: [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)

**Bijlage 14:** TNO-rapport: Hoge NOx emissies van RDW gecertificeerde dieselauto's

**Bijlage 15:** Rapport Britse Driver & Vehicle Standards Agency: Vehicle Market Surveillance Unit programme results, 2017

**Bijlage 16:** Rapport Britse Driver & Vehicle Standards Agency: Results of the 2018 Vehicle Emissions Testing programme

**Bijlage 17:** 1<sup>e</sup> Kamerbrief Dieselfraude, Kamerstuk 31 209, nr. 171, Vergaderjaar 2015-2016

**Bijlage 18:** 2<sup>e</sup> Kamerbrief Dieselfraude, Kamerstuk 31 209, nr. 176, Vergaderjaar 2015-2016

**Bijlage 19:** 3<sup>e</sup> Kamerbrief Dieselfraude, Kamerstuk 31 209, nr. 178, Vergaderjaar 2015-2016

**Bijlage 20:** 4<sup>e</sup> Kamerbrief Dieselfraude, Kamerstuk 31 209, nr. 202, Vergaderjaar 2016-2017

**Bijlage 21:** 5<sup>e</sup> Kamerbrief Dieselfraude, Kamerstuk, 31209, nr. 214 Vergaderjaar 2016-2017

**Bijlage 22:** 6<sup>e</sup> Kamerbrief Dieselfraude, Kamerstuk 31209, nr. 215, Vergaderjaar 2017-2018

**Bijlage 23:** 7<sup>e</sup> Kamerbrief Dieselfraude, Kamerstuk 31209, nr. 222, Vergaderjaar 2019-2020



**BOSCH**

**Via personal delivery:**

5.1.2e

RDW

Divisie Voertuig Regelgeving Toelating  
Europaweg 205  
2711 ER Zoetermeer  
Netherlands

**Via e-mail in copy to:**

5.1.2e

Chief Operating Officer EMEA Region  
FCA Italy S.p.A.

5.1.2e @fcagroup.com

5.1.2e

24 May 2018

Tel + 5.1.2e

5.1.2e @de.bosch.com

**Bosch ECUs for Suzuki EU 6 diesel vehicles**

Dear 5.1.2e

Please find attached a summary of certain technical features contained in Bosch engine control units (ECUs) used in certain Suzuki EU 6 diesel vehicles equipped with Fiat Chrysler Automobiles ("FCA") engines which, according to the information available to us, have been homologated in the Netherlands.

This summary is focused on ECU software and calibration features which might be relevant for the overall emissions behavior of the pertinent vehicles. The summary reflects – based on our current knowledge – information obtained from a review of selected ECU software and calibrations which has been prepared and is provided in accordance with applicable Bosch policies. Please note that this summary has been prepared unrelated to, and should not be

*overbeldend (35)*

construed to imply any comments on, the RDW document entitled "RDW Emission Test Programme" of July 2017. It does not address the interaction of the ECUs with other vehicle components or the overall emissions behavior of the relevant vehicles. It constitutes solely a factual technical description and should not be interpreted as making or implying any legal conclusions.

If you have questions or concerns about the attached, please contact us. Further, please let us know if we can arrange a Dutch translation of the document. We are available to discuss the attached material at your convenience.

In case of any queries, please contact 5.1.2e from our legal department (e-mail: 5.1.2e [@de.bosch.com](mailto:5.1.2e@de.bosch.com)).

Yours sincerely,

5.1.2e5.1.2e

Attachments

24 May 2018

**CONFIDENTIAL – NOT TO BE DISTRIBUTED FURTHER**

**Material for the Netherlands Homologation Authority as Regards  
Suzuki EU 6 Diesel Vehicles**

*Begeleidend brief:*

*"Bosch ECU's for Suzuki EU6 diesel vehicles"*

*24 May 2018*

5.1.2e

*ontvangen 6 juni 2018 van*

5.1.2e



## Table of Contents:

<b>A.</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>B.</b>	<b>HIGH-LEVEL OVERVIEW .....</b>	<b>3</b>
<b>C.</b>	<b>DETAILED DESCRIPTION OF THE TECHNICAL CONTENT .....</b>	<b>7</b>
I.	"STEP 2+" SOFTWARE .....	7
1.	NSC.....	8
a)	NSC regeneration: overview of Software structure .....	8
aa)	"Real Driving" .....	9
bb)	"Homologation" .....	9
cc)	Additional release conditions .....	11
b)	Function "EGTCond_HtgCond".....	13
2.	EGR.....	14
a)	EGR control: overview of Software structure .....	14
b)	Selection of areas where <i>no</i> EGR occurs .....	16
c)	Selection of areas where the EGR rate is <i>reduced</i> .....	17
aa)	"Stage_0" in the "Normal Engine Operating Mode" .....	17
bb)	"Stage_1" in the "Normal Engine Operating Mode" .....	17
cc)	"Stage_3" in the "Normal Engine Operating Mode" .....	17
dd)	"IRS Engine Operating Mode" .....	18
II.	"STEP 3B" SOFTWARE .....	18
1.	NSC.....	18
2.	EGR.....	19
III.	OTHER RELEVANT FUNCTIONS RELATED TO THE RELEVANT VEHICLES.....	20
1.	Modelled engine temperature function "EngDa_TEng".....	20
2.	Injection rate shaping .....	20
3.	Other functions .....	21

24 May 2018

## A. Introduction

- This material is intended to provide an overview of certain program code functions and calibration data (together hereinafter referred to as "**Software**" or the "**Relevant Functions**") that are contained in Bosch engine control units (ECUs), are relevant to emissions control systems (including the OBD system) and are supplied for FCA<sup>1</sup> Family B engines which are currently delivered by FCA to Suzuki for usage on **Suzuki EU 6 diesel vehicles** of the models "**SX4 S-Cross**" and "**Vitara**" (hereinafter referred to as the "**Relevant Vehicles**") which Bosch understands according to information obtained from FCA are type-approved and homologated in the Netherlands.
- This material is based on information obtained from a review of selected ECU Software as well as from discussions with FCA. Thus, it is not intended to provide a full picture of any and all ECU Software content that potentially has (directly or indirectly) an impact on exhaust-gas emissions.
- The material is simplifying very complex Software structures and computational processes which take place within the ECU. It does not address the interaction of the ECUs with other vehicle components or the overall emissions behavior (including tailpipe-out emissions) of the Relevant Vehicles. All values stated herein shall be considered approximations and not be understood as mathematically exact.
- This material has been prepared and is provided in accordance with applicable Bosch policies. This material is limited to factual statements and must not be read to imply any implicit or explicit legal statement. In particular, this document does not comment on the engine protection justification. It is unrelated to, and should not be construed to imply any comments on, the RDW document entitled "RDW Emission Test Programme" of July 2017.
- The remainder of this material is structured as follows: Section B provides a high-level overview and Section C contains a detailed description of the technical content.

## B. High-Level Overview

- The **Suzuki EU 6 diesel vehicles** of the models "**SX4 S-Cross**" and "**Vitara**" use "Family B" 1.6 liters diesel engines from FCA, each delivered with its own calibration variant.
- The Relevant Vehicles use NSC (NOx storage catalyst), EGR (exhaust gas recirculation) and DPF (diesel particulate filter) technology as exhaust gas after-treatment.
- The Software that is referred to as "Step 2+" is in series since approximately October 2016 in all newly sold Relevant Vehicles.
- There have been former versions of the Software used for the Relevant Vehicles. The Software that is referred to as "Step 1" was introduced together with the introduction of the "Family B" engines for the EU 6 emissions standard and used on newly sold Relevant

---

<sup>1</sup> Fiat Chrysler Automobiles.

24 May 2018

Vehicles from approximately January 2015 until approximately July 2016. From approximately July 2016 a "Step 2+" Software version was introduced into series.

- The "Step 2+" Software differs from "Step 1", inter alia, to the extent that the function which switched off the regeneration of the NSC system after a total vehicle mileage of 165,000 km was deactivated. "Step 1" Software is no longer delivered on the market. Bosch understands that a reflash campaign was launched to update the Relevant Vehicles in the field formerly delivered with "Step 1" with "Step 2+" Software.

**"Step 2+" Software.** The calibration strategy stated below as regards the NSC and EGR system is representative for all application projects of the Relevant Vehicles:

▪ **NSC**

- The ECU's Software contains two NSC regeneration logics which are named "Hmlg" (referred to in the Software documentation and hereinafter as "Homologation") and

- 5.1.1c

- NSC regenerations under "Real Driving" are limited to – depending on the specific calibration – one (1) successful NSC regeneration during each drive cycle.
- NSC regenerations under "Homologation" are limited to – depending on the specific calibration – a distance corresponding to 3.3 liters fuel consumption since engine start (which equals the under NEDC driving conditions to a trip distance of approximately 60 – 70 km).

▪ **EGR**

- 
- 5.1.1c

## 5.1.1c

- By way of significant increases in fresh air mass no EGR occurs under the following conditions (alternatively; unless stated otherwise, this applies to "*Stage\_0*" and "*Stage\_3*" of the "*Normal Engine Operating Mode*" as well as the "*IRS Engine Operating Mode*"):
  - Ambient pressure < 850 hPa (which corresponds under standard conditions to an altitude of > 1,450 m);



24 May 2018

- Ambient temperature  $< 3^{\circ}\text{C}$ ;
- Engine temperature  $< 3^{\circ}\text{C}$ ;
- Injected fuel quantity  $\geq 50 \text{ mm}^3/\text{stroke}$ ;
- Engine speed  $\geq 3,000 \text{ rpm}$  (pertains to all different stages of "Normal Engine Operating Mode" and "IRS Engine Operating Mode").
- The EGR rate is gradually reduced depending on the following conditions in all three of the afore-mentioned engine operation modes and sub-stages thereof (alternatively):
  - Ambient pressure:
    - In "Stage\_2" of the "Normal Engine Operating Mode" reductions starting at  $< 960 \text{ hPa}$  (which corresponds under standard conditions to an altitude of  $> 430 \text{ m}$ );
    - In all other stages of the "Normal Engine Operating Mode" and the "IRS Engine Operating Mode" reductions starting at  $< 920 \text{ hPa}$  (which corresponds under standard conditions to an altitude of  $> 830 \text{ m}$ );
  - Ambient temperature: in all stages of the "Normal Engine Operating Mode" and the "IRS Engine Operating Mode" reductions starting  $< 18^{\circ}\text{C}$  or  $> 40^{\circ}\text{C}$ ;
  - Engine temperature:
    - In "Stage\_0" and "Stage\_3" of the "Normal Engine Operating Mode":  $> 100^{\circ}\text{C}$ ;
    - In "Stage\_1" of the "Normal Engine Operating Mode":  $< 18^{\circ}\text{C}$  or  $> 40^{\circ}\text{C}$ ;
    - In the "IRS Engine Operating Mode":  $> 100^{\circ}\text{C}$ .

*Tricky, want regen we have implicit JA key?*

**"Step 3b" Software** is envisaged to be introduced into series from approximately June 2018 in all new Relevant Vehicles. The "Step 3b" Software will use the same base engine and after-treatment system. Certain differences to the "Step 2+" Software are highlighted below.

- **NSC**
  - Formal Software changes will be implemented: the "Homologation" structure will be removed.
  - Program code and calibration changes to the effect that under "Real Driving" NSC regenerations are not anymore limited to a maximum possible during each drive cycle.
  - Calibration data not yet completed.
- **EGR**
  - Software structure remains unchanged and calibration strategy similar to "Step 2+".

**Other Relevant Functions related to the Relevant Vehicles (pertaining to "Step 2+")**

- Either or some of the following functions may, inter alia, modify the EGR rate, and/or the diesel injection pattern.
- **Modelled engine temperature function "EngDa\_TEng"**
  - When calculating the engine temperature signal provided by the "EngDa\_TEng"-function, a modelled coolant temperature algorithm may – depending on the specific



24 May 2018

calibration – apply under certain conditions an offset (which can be either negative or zero) to the actually measured coolant temperature at engine start. Such offset decreases henceforth during the drive cycle to zero depending on time since engine start and currently injected diesel amount.

- This modulation is actively calibrated and used by the fresh air mass/EGR control in the Relevant Vehicles and may reduce EGR to a certain extent.
- **Injection rate shaping ("IRS")**
  - Means a split of the main fuel injection into two main injection portions (with a corresponding change in rail pressure). When changing the injection pattern from one main injection to two main injection portions, the fuel consumption is higher, but the engine-out NOx emissions are lower (or vice versa).
  - IRS is used in the Relevant Vehicles and is calibrated such that it occurs under certain driving conditions (including typical NEDC conditions).
- **"Fuel Consumption Improvement"**
  - The function that is referred to as *"Fuel Consumption Improvement"* can be used to enhance fuel consumption (for instance, if accordingly calibrated, also during the NEDC).
  - One of its sub-functions is used and becomes active when the engine coolant temperature exceeds 40°C. After this point, the rail pressure is increased resulting in modified fuel consumption and engine-out NOx emissions. The maximum reduction of the rail pressure occurs at an engine speed between 500 and 2750 rpm and an injected fuel quantity over 20 mm<sup>3</sup>/stroke.

## C. Detailed description of the technical content

### I. "Step 2+" Software

- The Software that is referred to as "Step 2+" is in series since approximately October 2016 in all newly sold Relevant Vehicles. Therefore, this material focuses on the "Step 2+" Software version.
- There have been former versions of the Software used for Relevant Vehicles. The Software that is referred to as "Step 1" was introduced together with the introduction of the "Family B" engines for the EU 6 emissions standard and used on newly sold Relevant Vehicles from approximately January 2015 until approximately July 2016.
- The software that is referred to as "Step 2+" represents an improvement in terms of NSC and EGR behavior as compared with "Step 1". Further, the "Step 2+" Software was an improvement to "Step 1" such that the function which switched off the regeneration of the NSC system after a total vehicle mileage of 165,000 km was deactivated. "Step 1" Software is no longer delivered on the market. Bosch understands that a reflash campaign was launched to update the Relevant Vehicles in the field formerly delivered with "Step 1" with "Step 2+" Software.

24 May 2018

- The descriptions and data of the Relevant Functions of the NSC and EGR system in Sections 1 and 2 below stem from a sample application analysis and pertain to the project **Suzuki SX4 S-Cross and Vitara 1.6 liters manual and automatic transmission** (in series as "Step 2+" since July 2016). The calibration data stated is rounded and not conclusive. All values stated below shall be considered approximations and not be understood as mathematically exact.
- Although there are differences in the calibrations across the Relevant Vehicles (e.g., due to vehicles having manual or automatic transmission or using different types of EGR configuration), Bosch assumes that the calibration data stated below is representative for all application projects of the Relevant Vehicles.

## 1. NSC

- - 
  -
- 5.1.1c

### a) NSC regeneration: overview of Software structure

- Analyzed Software structures: "*NSCRgn\_Dem*" and "*NSCRgn\_RlsLogic*" (contain demand and release conditions for NSC regenerations).
- The ECU's Software contains two complex NSC regeneration logics named "Hmlg" and "Rd" (referred to in the Software documentation and hereinafter as "Homologation" and "Real Driving") as well as additional release conditions.
  - Each of the two NSC regeneration logics is structured in a demand and a release part. Both the demand and the release conditions need to be satisfied in order to allow an NSC regeneration.
  - The demand and release parts use many technical parameters as input values (among others: engine speed, vehicle speed, gear, temperatures, torque) as well as certain calibration data.

24 May 2018

- Both NSC regeneration logics run in parallel, i.e. NSC regenerations can be triggered by either of the two NSC regeneration logics alternatively if the relevant conditions are fulfilled.
- Further to the conditions contained and to be met in accordance with one of the two NSC regeneration logics, there are 13 additional release conditions that have to be fulfilled cumulatively in order to trigger an NSC regeneration.
- The conditions of "Homologation" and "Real Driving" as well as the 13 additional release conditions are all computed simultaneously several times every second.

**aa) "Real Driving"**

- *Demand conditions* (conditions need to be met cumulatively in the current drive cycle):
  - Vehicle speed at (cumulatively) corresponding gear:
    - 30 – 135 km/h in gear 4 – 6; or
    - 60 – 135 km/h in gear 3.
  - Engine speed 1,200 – 2,800 rpm.
  - Torque 85 – 250 Nm.
  - NOx mass in NSC at (cumulatively) corresponding modelled catalyst temperature:
    - At 211 – 450°C NOx mass is  $\geq 2.8$  g.
  - Total vehicle life-time distance travelled: unlimited (i.e. no effective limitation).
- *Release conditions* (conditions need to be met cumulatively in the current drive cycle):
  - Release is granted until one (1) successful NSC regeneration in "Real Driving" or "Homologation" has taken place in the current drive cycle; and
  - Release is granted until six (6) times the following events (cumulatively) have taken place in the current drive cycle:
    - Interrupted NSC regeneration in "Real Driving"; and
    - No successful NSC regeneration event in "Real Driving" was detected.
  - **Explanatory remarks:**
    - Generally, the "Real Driving"-counter is increased by "1" in case of successful NSC regenerations in "Homologation" or in "Real Driving".
      - Generally, the "Real Driving"-interrupted-regenerations-counter is increased by "1" in case of unsuccessful NSC regenerations in "Real Driving".

**bb) "Homologation"**

- *Demand conditions* (conditions need to be met cumulatively in the current drive cycle):
  - Modelled catalyst temperature  $> 220^{\circ}\text{C}$ .

24 May 2018

- NOx mass in NSC at (cumulatively) corresponding modelled catalyst temperature:
  - At 210 – 214 °C NOx mass  $\geq$  2.4 g; or
  - At 215 – 224 °C NOx mass  $\geq$  2.5 g; or
  - At 225 – 249 °C NOx mass  $\geq$  2.6 g; or
  - At 250 – 289 °C NOx mass  $\geq$  2.8 g; or
  - At 290 – 354,5 °C NOx mass  $\geq$  0.7 g; or
  - At 355 – 374 °C NOx mass  $\geq$  2.8 g; or
  - At 375 – 419 °C NOx mass  $\geq$  2.7 g; or
  - At 420 – 449 °C NOx mass  $\geq$  2.5 g; or
  - At 450 °C NOx mass  $\geq$  2.4 g.
- Gear 5 or 6.
- Engine speed at (cumulatively) corresponding torque windows:
  - 1,200 – 2,220 rpm at 85 – 95 Nm; or
  - 1,200 – 2400 rpm at 96 – 124 Nm; or
  - 1,200 – 2,800 rpm at 125 – 133 Nm; or
  - 1,400 – 2,800 rpm at 134 – 190 Nm; or
  - 1,600 – 2,800 rpm at 191 – 225 Nm; or
  - 1,880 – 2,600 rpm at 226 – 250 Nm.
- Total vehicle life-time distance travelled: unlimited (i.e. no effective limitation).
- Vehicle speed 70 – 95.1 km/h or (alternatively) 95.5 – 135 km/h.
  - Special case: Should the vehicle be operated in gear 5 or 6 and in the vehicle speed window 95 – 105 km/h, an NSC regeneration demand is only granted if these two conditions are met for a time span of 18 sec. and (cumulatively) all other above demand conditions are met at the end of this time span.
- *Release conditions* (conditions need to be met cumulatively in the current drive cycle):
  - Time since last engine start:  $\geq$  25 s.
  - Fuel consumption since last engine start  $\leq$  3.3 liters. *~ 60-70 km*
  - Engine temperature<sup>2</sup>  $>$  3°C and  $<$  100°C. ♡
  - Engine speed  $<$  13,000 rpm since last engine start (i.e. no effective limitation).
  - Vehicle speed  $<$  300 km/h since last engine start (i.e. no effective limitation).
  - Injected fuel quantity  $<$  327 mm<sup>3</sup>/stroke since last engine start (i.e. no effective limitation).
  - Ambient temperature  $<$  70°C.
  - Engine start temperature  $>$  3°C. ♡

2

When using the phrase "engine temperature" in the context with the analyzed application Suzuki SX4 S-Cross and Vitara 1.6 liters manual and automatic transmission, it refers to the actually measured temperature of the coolant. As to the usage of a modelled coolant temperature as "engine temperature", pls. refer to Section C.III.1.



24 May 2018

- Release is granted until 65,535 times (i.e. no effective limitation; equals to the highest possible calibration value) successful NSC regenerations in "Homologation" have taken place in the current drive cycle.

**cc) Additional release conditions**

- **Explanatory remark** on the general functioning of the additional release conditions (so-called 13 "Bits"): Not meeting one of the Bits (precisely: their respective conditions) activated by calibration would already be sufficient to prevent NSC regenerations. Differently put, all "Bits" which are activated by calibration must cumulatively be met to generate a release for an NSC regeneration (provided that all other afore-described demand and release conditions in either "Real Driving" or "Homologation" are fulfilled). Only "Bit 1" and "Bit 9" are deactivated by calibration, the other 11 Bits are active.
- These additional release conditions are present in the program code to enable calibrations that ensure the engine runs under conditions where NSC regenerations can occur from a technical-physical point of view.
- A short description of the 13 "Bits" (from the Software documentation) reads as follows:

Additional release conditions ("Bit")	Meaning
0	Release of the regeneration due to the NSCMon monitoring components
1	Release of the regeneration due to absence of limitations in the injection system
2	Release of the regeneration depending on engine operation point and vehicle speed
3	Air mass or air mass deviation within the permissible limits
4	Release of the regeneration due to environmental pressure
5	Release of the regeneration after normal engine operation has been reached
6	Release of the regeneration after the minimum operating time without NSC regeneration has elapsed
7	Release of the regeneration due to the engine temperature and fuel temperature
8	Release of the regeneration due to the NOx storage catalyst temperature
9	Release of the regeneration due to the temperature upstream of the turbine
10	Release of the regeneration due to the accelerator pedal sensor signal
11	Regeneration has been released depending on the operating stability
12	Release of the regeneration due to the drive train signal



- *Bit 0* is fulfilled if (cumulatively) are met:
  - No functional error in the NSC-System;
  - No functional error in the air system;
  - No functional error of the lambda sensor before the NSC catalyst;
  - No functional error of the lambda sensor behind the NSC catalyst.
- *Bit 1* is not actively calibrated (i.e. no effective limitation).
- *Bit 2* is fulfilled if (cumulatively) are met:
  - Vehicle speed  $> 45 \text{ km/h}^3$ ;
  - Engine speed 1,170 – 2,970 rpm;
  - Torque (determined dependent on engine speed and temperature) 65 – 270 Nm.
- *Bit 3* is fulfilled if the following conditions are met (alternatively) for at the least 1 (one) sec.:
  - In case engine operating mode "*Heat-Up Phase*" is not active: Deviation of the actual value from target value of the fresh air mass (with EGR control being active) is in the range of -20 – 20%; or
  - In case engine operating mode „*Heat-Up Phase*“ is active: Deviation of the actual value from target value of the fresh air mass is in the range of -50 – 50%.
- *Bit 4* is fulfilled if for at the least 30 sec. the ambient pressure is  $> 780 \text{ hPa}$  (which corresponds under standard conditions to an altitude of 2,150 m).
- *Bit 5* is fulfilled if the engine has been running for more than 25 sec. since last engine start.
- *Bit 6* is fulfilled if the following conditions are met (alternatively):
  - $\geq 340 \text{ sec.}$  lapsed after last successful NSC regeneration and (cumulatively) the preceding regeneration was interrupted with a long waiting period or the end of a regeneration was recognized and (cumulatively) the  $\lambda$ -value has at the least for once taken on the value  $\geq 1.15$  during the subsequent NSC storage period; or
  - In case of a preceding interrupted NSC event,  $\geq 5 \text{ sec.}$  have lapsed and (cumulatively) the  $\lambda$ -value has at the least for once taken on the value  $\geq 1.15$  during the subsequent NSC storage period.

---

<sup>3</sup> After  $> 40 \text{ km/h}$  have been reached during any point of the current drive cycle, Bit 2 is considered fulfilled as long as the vehicle speed does not go lower than  $40 \text{ km/h}$  (otherwise  $> 45 \text{ km/h}$  have to be met again).

24 May 2018

- *Bit 7* is fulfilled if 5 sec. lapsed after having reached (cumulatively) the following temperatures:
  - Engine temperature in the range 70 – 100°C (cumulatively) at corresponding ambient temperature window 15 – 39°C, or engine temperature in the range 75 – 100°C (cumulatively) at corresponding ambient temperature window -10 – 14°C;
  - Fuel temperature < 70°C.
- *Bit 8* is fulfilled if the catalyst temperature is 150 – 450°C or (e.g. in the engine operation mode "*Heat-Up Phase of the Diesel Particulate Filter*") 150 – 550°C.
- *Bit 9* is not actively calibrated (i.e. no effective limitation).
- *Bit 10* is fulfilled if the accelerator pedal position is  $\geq 5\%$ .
- *Bit 11* is fulfilled if (cumulatively) are met:
  - Change in torque is within the range of -12 – 12 Nm for at the least 2 sec.;
  - Change in engine speed is within the range of -15 – 15 rpm for at the least 2 sec.
  - **Explanatory remark:** The reference values for checking the afore-described conditions are being determined by the Software every 0.2 sec. (i.e. they can dynamically shift). Example for illustration: If at a certain point 100 Nm are demanded, the torque must not leave the range of 90 – 115 Nm for the subsequent time interval of 0.2 sec. If after these 0.2 sec. the then demanded torque takes on 110 Nm, the updated reference values would be 100 – 125 Nm and be used throughout the ensuing 0.2 sec.
- *Bit 12* is fulfilled if (cumulatively) are met:
  - Gear  $\geq 3$ ;
  - No gear shift occurred within past 3 sec.;
  - Certain coupling behavior is met (precisely: engaged, i.e. no active coupling procedure and no sliding clutch);
  - Vehicle not in engine-braking (precisely: overrun) mode (e.g. during downhill driving or rollout) and (cumulatively)  $\geq 15$  sec. lapsed after engine-braking in case the preceding engine-braking (precisely: overrun) period had been 15 sec. or longer.

**b) Function "*EGTCond\_HtgCond*"**

- The ECU contains the function "*EGTCond\_HtgCond*" which controls, inter alia, the heatup of the NSC system.
  - The function is part of the temperature management control Software used to condition the exhaust-gas after-treatment systems (such as NSC, SCR and/or

24 May 2018

DPF). The proper function of these systems depends, inter alia, on the proper system temperature.

- The function "EGTCond\_HtgCond" includes the following conditions to control the heating of the exhaust system:
  - Conditions for the requirement of a heatup of the exhaust system are depending on the temperatures in the exhaust system as well as combustion-relevant and ambient variables.
  - In particular for specific Software versions of "EGTCond\_HtgCond" in the current calibrations used in Relevant Vehicles, NSC heatup is in cold start situations not active if the vehicle is in a park, neutral or reverse gear position.
  - Depending on the emission strategy, the function can be used for one-time heating or for repeated heating of the exhaust system.
- The efficiency of the emission-reduction process depends especially on the calibration of the function, including but not limited to the conditions controlling the exhaust-gas heating.

## 2. EGR

### a) EGR control: overview of Software structure

○

○

○

5.1.1c

- In addition, several different sets of calibrated data and calculation procedures can be put to use depending on the engine operation mode and sub-stages thereof. The

24 May 2018

"Normal Engine Operating Mode" and its sub-stages as well as the "IRS<sup>4</sup> Engine Operating Mode" are described herein (cf. also table below).

Engine Operating Mode									
float y1x	Normal	PFlt_Rgn1	PFlt_Rgn2	NSC_Rgn	DeSOx	CldStrt	EGTM	OCM	IRS
Stage_0	EOM0	EOMQnt1	EOMQnt2	EOMQnt8	EOMQnt8	EOM0	EOMQnt6	EOMQnt2	EOMQnt4
Stage_1	EOMQnt5	EOMQnt1	EOMQnt2	EOMQnt8	EOMQnt8	EOM0	EOMQnt6	EOMQnt2	EOMQnt5
Stage_2	EOMQnt9	EOMQnt1	EOMQnt2	EOMQnt8	EOMQnt8	EOM0	EOMQnt6	EOMQnt2	EOMQnt9
Stage_3	EOMQnt3	EOMQnt1	EOMQnt2	EOMQnt8	EOMQnt8	EOM0	EOMQnt6	EOMQnt2	EOMQnt3

- The "Normal Engine Operating Mode" contains several so-called sub-stages:
  - "Stage\_0" of the "Normal Engine Operating Mode" is active when, inter alia, the following release conditions are met (cumulatively):
    - Ambient temperature > 9°C;
    - Engine temperature > 55°C;
    - Injected fuel quantity since last engine start ≤ 0.8 to 0.9 liters (depending on calibration).
    - **Explanatory remark:** "Stage\_0" of the "Normal Engine Operating Mode" is active in driving under typical ambient conditions prevalent in central Europe (provided that the vehicle is operated for a distance not exceeding a fuel consumption of 0.8 to 0.9 liters (depending on calibration)) and for most part of driving under NEDC conditions (namely under the urban-driving portion of the NEDC).
  - "Stage\_3" of the "Normal Engine Operating Mode" is active when, inter alia, the following release conditions are met (alternatively):
    - Ambient pressure ≤ 916 hPa (which corresponds under standard conditions to an altitude of ≥ 841 meters) and (cumulatively) engine temperature ≥ 54°C and air temperature > 9°C; or
      - Injected fuel quantity since last engine start > 0.8 to 0.9 liters (depending on calibration) and (cumulatively) engine temperature ≥ 54°C and air temperature > 9°C.
    - **Explanatory remark:** "Stage\_3" of the "Normal Engine Operating Mode" is active for most of driving under typical ambient conditions prevalent in central Europe (provided that the vehicle is operated for a distance exceeding a fuel consumption of 0.8 to 0.9 liters (depending on calibration)). The requested fresh air mass in "Stage\_3" of the "Normal Engine Operating Mode" is on average 18% higher than in "Stage\_0" of the "Normal Engine Operating Mode" resulting in correspondingly lower EGR rates.
  - The "Normal Engine Operating Mode" also contains further sub-stages:
    - "Stage\_1" of the "Normal Engine Operating Mode" is typically active when, inter alia, the following release conditions are met (alternatively):

<sup>4</sup> Injection Rate Shaping.



24 May 2018

- Engine temperature  $> 3^{\circ}\text{C}$ ;
- Engine temperature  $3^{\circ}\text{C} - 50^{\circ}\text{C}$  and (cumulatively) ambient temperature  $> 9^{\circ}\text{C}$ .
- "Stage\_2" of the "Normal Engine Operating Mode" is typically active when, inter alia, the following release conditions are met (alternatively):
  - Engine temperature  $< 3^{\circ}\text{C}$ .
- The "IRS Engine Operating Mode" is active when, inter alia, the following release conditions are met (cumulatively):
  - Ambient temperature  $> 9^{\circ}\text{C}$  and  $\leq 34^{\circ}\text{C}$ ; and
  - Engine temperature  $> 65^{\circ}\text{C}$  and  $< 100^{\circ}\text{C}$ ; and
  - Ambient pressure  $\geq 910$  hPa (which corresponds under standard conditions to an altitude of  $\leq 928$  meters); and
  - If the engine temperature is  $\geq 8^{\circ}\text{C}$  and engine speed is  $< 2800$  rpm, the injection quantity must always stay  $\leq 50$  mm<sup>3</sup>/stroke; and
  - Engine starting temperature is  $\geq 3^{\circ}\text{C}$  and  $\leq 60^{\circ}\text{C}$ ; and
  - Injected fuel quantity since last engine start  $\geq 0.2$  liters and  $\leq 0.9$  liters; and
  - If the engine temperature is  $\geq 9^{\circ}\text{C}$  the engine speed must always stay  $\leq 2,700$  rpm.
  - 4<sup>th</sup> or 5<sup>th</sup> gear is selected (in case engine temperature is  $> 55^{\circ}\text{C}$ ) or 6<sup>th</sup> gear is selected (in case engine temperature is  $80^{\circ}\text{C}$ ).
  - **Explanatory remarks:** The "IRS Engine Operating Mode" is active under certain narrow driving conditions and therefore during the extra-urban portion of the NEDC (provided that the injected fuel quantity since last engine start is in the range of  $\geq 0.2$  liters and  $\leq 0.9$  liters). The requested fresh air mass in the "IRS Engine Operating Mode" is on average 16% lower than in "Stage\_3" of the "Normal Engine Operating Mode" resulting in higher EGR rates.

**b) Selection of areas where no EGR occurs**

- The EGR rate can be assessed based on the amount of fresh air mass requested by the Software in a certain vehicle operating point and the pertinent ambient conditions. The prevalent ambient conditions determine the exact amount of air mass (i.e. EGR and fresh air mass) that fits into a cylinder under the given circumstances.
- By way of significant increases in fresh air mass no EGR occurs under the following conditions (alternatively; unless stated otherwise, this applies to all stages of the "Normal Engine Operating Mode" as well as the "IRS Engine Operating Mode"):
  - Ambient pressure  $< 850$  hPa<sup>5</sup> (which corresponds under standard conditions to an altitude of  $> 1,450$  m);

---

<sup>5</sup> The shaded text shows whether the condition is fulfilled under official test cycle conditions of the NEDC (then  ) or not (then  ). During the NEDC the following ambient and vehicle conditions



- Ambient temperature  $< 3^{\circ}\text{C}$ ;
- Engine temperature  $< 3^{\circ}\text{C}$ ;
- Injected fuel quantity  $\geq 50 \text{ mm}^3/\text{stroke}$ ;
- Engine speed  $\geq 3.000 \text{ rpm}$  (pertains to all different stages of the "Normal Engine Operating Mode" and the "IRS Engine Operating Mode").

**c) Selection of areas where the EGR rate is *reduced***

**aa) "Stage\_0" in the "Normal Engine Operating Mode"**

- The EGR rate is reduced under the following conditions (alternatively):
  - Ambient pressure  $< 920 \text{ hPa}$  (which corresponds under standard conditions to an altitude of  $> 830 \text{ m}$ );
  - Ambient temperature  $< 18^{\circ}\text{C}$  or  $> 40^{\circ}\text{C}$ ;
  - Engine temperature  $> 100^{\circ}\text{C}$  or  $> 100^{\circ}\text{C}$  at an engine speed between 2500 and 3000 rpm .

**bb) "Stage\_1" in the "Normal Engine Operating Mode"**

- The EGR rate is reduced under the following conditions (alternatively):
  - Ambient pressure  $< 920 \text{ hPa}$  (which corresponds under standard conditions to an altitude of  $> 830 \text{ m}$ );
  - Ambient temperature  $< 18^{\circ}\text{C}$  or  $> 40^{\circ}\text{C}$ ;
  - Engine temperature  $> 100^{\circ}\text{C}$  or  $> 100^{\circ}\text{C}$  at an engine speed between 2500 and 3000 rpm .

**cc) "Stage\_3" in the "Normal Engine Operating Mode"**

- The EGR rate is reduced under the following conditions (alternatively):
  - Ambient pressure  $< 920 \text{ hPa}$  (which corresponds under standard conditions to an altitude of  $> 830 \text{ m}$ );
  - Ambient temperature  $< 18^{\circ}\text{C}$  or  $> 40^{\circ}\text{C}$ ;
  - Engine temperature  $> 100^{\circ}\text{C}$  or  $> 100^{\circ}\text{C}$  at an engine speed between 2500 and 3000 rpm.

---

(selection) are present: ambient pressure = 1,013 hPa, ambient temperature =  $20^{\circ}\text{C}$ , engine temperature  $\geq 21^{\circ}\text{C}$  and  $\leq 90^{\circ}\text{C}$ .

dd) **"IRS Engine Operating Mode"**

- The EGR rate is reduced under the following conditions (alternatively):
  - Ambient pressure < 920 hPa (which corresponds under standard conditions to an altitude of > 830 m);
  - Ambient temperature < 18°C or > 40°C;
  - Engine temperature > 100°C.

## II. "Step 3b" Software

- The Software that is referred to as "Step 3b" is currently envisaged to be introduced into series Software for all newly sold Relevant Vehicles from approximately June 2018.
- Calibration data not yet completed.

### 1. NSC

- Under "Step 3b", the NSC regeneration logic contains no trip-distance limitations.
- The following formal program code changes are already under implementation for "Step 3b":
  - (i) Removal of "Homologation" structure and (ii) introduction of a new function which aims at increasing successful NSC regenerations and reducing the number of interrupted NSC events. Main features *inter alia* include:
    - Limited Delay DeNOx-Demand to allow triggering of DeNOx only when effective (i.e. engine expected long enough in operating area suitable for rich mode operation).
      - Demand Function: DeNOx demand is set, if the priority factor is greater than a minimum priority value. Priority factor depends on NO<sub>x</sub> loading, temperature, engine and vehicle operation point;
      - Demand Delay: "Steady State" – The demand of a DeNOx regeneration is forwarded, if the vehicle is in steady operation. This condition shall enable complete regenerations, based on the assumption, that the vehicle stays in steady state;
      - "Clock" – The demand of a DeNOx regeneration is delayed if the vehicle is in dynamic operation. The delay is limited to a calibratable time (hardcoded range of 0 to 50 sec. since first demand after a successful regeneration). This limit enables regeneration demands even if the vehicle is longer in dynamic state.
    - Confidence Index NOx-model to enable improved frequency of DeNOx events by adapting aggressiveness of DeNOx strategy to NSC filling level and effectiveness.
      - Confidence Index of NOx storage model: Confidence index is input into the priority factor calculation.

- Low confidence index will promote regenerations to enable confidence of the NO<sub>x</sub> loading model and prevent NO<sub>x</sub> slip due to uncertainties. This will result in at least one early DeNO<sub>x</sub> event at the beginning of each drive cycle.
- Predicted Engine Operation Point (EOP) to allow triggering of DeNO<sub>x</sub> only when effective (i.e. long enough) DeNO<sub>x</sub> can be foreseen, therefore minimizing the risk of interrupted events.
  - Predicted EOP (hardcoded range 0 to 20 sec.) is calculated by extrapolation of current EOP and past EOP;
  - DeNO<sub>x</sub> is blocked if predicted EOP is outside of calibrated boundaries of inner torque and engine speed;
  - DeNO<sub>x</sub> is not blocked if predicted EOP is inside of calibrated boundaries of inner torque and engine speed;
  - Blocking of regeneration by EOP prediction is limited to a maximum time since end of last regeneration (hardcoded range 0 to 5.5 min.).
- Incomplete DeNO<sub>x</sub> Counter to avoid many consecutive short interrupted DeNO<sub>x</sub> (i.e. ineffective) in case of highly dynamic and aggressive driving style.
  - Exceeding counter threshold for successive interrupted DeNO<sub>x</sub> events, DeNO<sub>x</sub> will be inhibited temporarily (hardcoded range 0 to 10 min.). Successful / partly successful DeNO<sub>x</sub> resets counter;
  - Criteria for partly successful DeNO<sub>x</sub>: time is longer than confidence index dependent threshold;
  - Threshold depends on driven mission profile.

## 2. EGR

- Software structure remains unchanged and calibration strategy similar to "Step 2+".

24 May 2018

### III. Other Relevant Functions related to the Relevant Vehicles

- The below account pertains to vehicles with "Step 2+" and "Step3b" Software.
- Either or some of the following functions may, inter alia, modify the EGR rate, and/or the diesel injection pattern, which may impact engine-out NOx emissions and/or fuel consumption.

#### 1. Modelled engine temperature function "*EngDa\_TEng*"

- The function is part of the temperature sensors Software in the ECU and determines the resulting engine temperature signal "*EngDa\_tEng*"<sup>6</sup>. The engine temperature signal can be used as an input value by several other functions and sub-systems of the ECU (such as the fresh air mass/EGR control).
- In the Relevant Vehicles, the "*EngDa\_TEng*"-function uses as input value always the actually measured temperature of the coolant. When calculating the temperature signal provided by the "*EngDa\_TEng*"-function, a modelled coolant temperature algorithm may – depending on the specific calibration – apply under certain conditions an offset (which can be either negative or zero) to the actually measured coolant temperature at engine start. Such offset decreases henceforth during the drive cycle to zero depending on time since engine start and currently injected diesel amount. After a complete decrease of the offset to zero, the engine temperature again reflects the actually measured coolant temperature.<sup>7</sup>
- Generally, as some input signal representing the engine temperature is used by the fresh air mass/EGR control, the modulation, if actively calibrated, can lead to a modification of the EGR rate depending on calibration and vehicle operating status.
- The modulation is calibrated in the Relevant vehicles such that it does not impact EGR rates.

? o.je? \*

#### 2. Injection rate shaping

- Injection rate shaping ("*IRS*") means a split of the main fuel injection into two main injection portions (with a corresponding change in rail pressure). When changing the injection pattern from one main injection to two main injection portions, the fuel consumption is higher, but the engine-out NOx emissions are lower (or vice versa).
- IRS is used in the Relevant Vehicles and is calibrated such that it occurs under certain driving conditions (including typical NEDC conditions).<sup>8</sup>

<sup>6</sup> The difference in spelling between "*EngDa\_TEng*" and "*EngDa\_tEng*" can be explained as follows: "*EngDa\_TEng*" describes the program code function while "*EngDa\_tEng*" references a variable which stores the resulting temperature signal.

<sup>7</sup> The responsible Software labels are "*EngDa\_tEngStrtOfs\_CUR*" and "*EngDa\_facIOfsRed\_CUR*".

<sup>8</sup> For a calibration example, pls. refer to Section C.1.2.a) (pertaining to the project Suzuki SX4 S-Cross and Vitara 1.6 liters manual and automatic transmission).

\* We meten wel zlfjd 100°C als te



### 3. Other functions

- The Software structure that is referred to as "*Fuel Consumption Improvement*" can be used to modify the diesel injection pattern and for enhancing fuel consumption (for instance, if accordingly calibrated, also during the NEDC):
  - The function has up to five sub-functions with one (namely: "*Injection Rail Pressure*") actively calibrated in the Relevant Vehicles. It does not have a direct impact on EGR; rather it modifies the rail pressure.
  - By way of example, the calibration of the afore-mentioned sub-function is as follows in the project Suzuki SX4 S-Cross and Vitara 1.6 liters manual and automatic transmission:
    - Sub-function "*Injection Rail Pressure*"<sup>9</sup>:
      - This sub-function also becomes active when the engine coolant temperature in the current drive cycle exceeds 40°C. After this point, the rail pressure is increased resulting in modified fuel consumption and engine-out NOx emissions.
      - The maximum reduction of the rail pressure occurs at an engine speed between 500 and 2750 rpm and an injected fuel quantity over 20 mm<sup>3</sup>/stroke.

\* \* \*

---

<sup>9</sup> The responsible Software labels are "*Rail\_facInjTotFI\_Cor\_CUR*", "*Rail\_facEngTempFI\_Cor\_MAP*", "*Rail\_facEngRunFI\_Cor\_CUR*" and "*Rail\_pSetPointFI\_Cor\_MAP*".



## **Oplegbrief bij dossier - Aangifte toepassing ongeoorloofde emissiestrategieën in dieselloortuigen**

Binnen landen die zijn aangesloten bij de Europese Unie moeten alle op de markt gebrachte voertuigen voldoen aan Europees vastgestelde normen voor de uitstoot. Deze emissiewetgeving is vastgelegd om onder andere de emissies van voertuigen te beperken en op deze manier de negatieve impact van deze sector op de luchtkwaliteit en het klimaat te verminderen.

Alleen indien de uitstoot van een voertuig aan de vereisten van deze wetgeving voldoet, wordt een WVTA (whole vehicle type approval) afgegeven en mag de fabrikant het voertuig in de gehele Europese Unie op de markt brengen. De beoordeling vindt plaats tijdens een typegoedkeuring door één van de verschillende goedkeuringsautoriteiten van de lidstaten. Het komt voor dat onderliggende emissiecertificaten van het WVTA door een andere goedkeuringsautoriteit worden afgegeven. In Nederland is de Dienst Wegverkeer (de RDW) de goedkeuringsautoriteit. Een goedkeuringsautoriteit verleent typegoedkeuringen voor voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden en houdt toezicht op de fabrikanten in het kader van de overeenstemming van de productie. Dit heeft als doel het garanderen dat alle voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen en uitrustingsstukken conform het goedgekeurde type worden geproduceerd. Wanneer een goedkeuringsautoriteit vaststelt dat een voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid niet conform is, of vermoedelijk een ernstig risico vormt, neemt zij alle nodige maatregelen om de verleende typegoedkeuring te herzien en, in voorkomend geval, de typegoedkeuring te corrigeren of in te trekken. De maatregelen zijn afhankelijk van de redenen en de ernst van de geconstateerde afwijkingen, zoals beoordeeld door de goedkeuringsautoriteit.

In september 2015 kwam in de Verenigde Staten aan het licht dat Volkswagen met emissiesoftware had gesjoemeld, door de software zo in te stellen dat deze in staat was om de testcyclus te herkennen. Inmiddels zijn wereldwijd verscheidene fabrikanten beschuldigd van het toepassen van ongeoorloofde emissiesoftware waardoor voertuigen alleen tijdens de typekeuringstest voldoen aan de vereisten, maar in de normale praktijk vaak hoge emissies hebben.

### **Emissiewetgeving**

Op het moment van de typegoedkeuring van de varianten van de Suzuki en de Jeep gold de emissiewetgeving zoals vastgesteld in Verordening (EG) Nr. 715/2007 betreffende *“de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie”*. Deze Verordening is bijgevoegd in bijlage 1. Hoofdstuk II van deze Verordening behandelt de verplichtingen betreffende de typegoedkeuring van de fabrikanten, waarbij fabrikanten volgens artikel 4 worden geacht te waarborgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met deze Verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. De geldende emissiegrenswaarden staan vermeld in Bijlage I van de Verordening. Artikel 5 uit de Verordening geeft aan dat het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen verboden is. De definitie voor een manipulatie-instrument is *“een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn”*.

De Verordening geeft echter een drietal uitzonderingen voor het gebruik van manipulatie-instrumenten. Een van deze uitzonderingen betreft een situatie waarin het manipulatie-instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren. Deze uitzondering wordt door fabrikanten veelvuldig ingezet als rechtvaardiging voor afwijkende emissiestrategieën en als reden om de emissiereductiesystemen (tijdelijk) uit te schakelen.

Voor de beoordeling van aanvullende emissiestrategieën en de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten heeft een internationale werkgroep onder leiding van de Europese Commissie in 2017 een richtsnoer vastgesteld. Dit richtsnoer is bijgevoegd in bijlage 2.

In december 2020 deed het Europese Hof van Justitie een uitspraak in de zaak over het gebruik van manipulatie-instrumenten in dieselloortuigen (Zaak C-693/18). Deze zaak behandelt de toepassing van artikel 4 en 5 met onder andere de scope van de uitzonderingen waarin artikel 5 voorziet. Daarnaast gaat deze prejudiciële beslissing in op de uitleg van de begrippen *“constructieonderdeel”*, *“emissiecontrolesysteem”* en *“manipulatie-instrument”*. Het Hof oordeelt



dat manipulatie-instrumenten die de werking van emissiecontrolesystemen verminderen alleen gerechtvaardigd zijn indien deze ervoor zorgen dat de motor beschermd wordt tegen plotselinge en uitzonderlijke schade.

Een tweede verzoek tot prejudiciële vragen stelt onder andere vragen over wat wordt verstaan onder "normale gebruiksomstandigheden" (Zaak C-440/20). Het Europese Hof van Justitie heeft hier nog geen uitspraak over gedaan. De documenten gerelateerd aan de zaken Zaak C-693/18 en Zaak C-440/20 zijn bijgevoegd in bijlage 3 tot en met 7.

Na de ontdekking van het gesjoemel met emissiesoftware door Volkswagen in 2015 is de RDW een reeks onderzoeken gestart naar de voertuigen die zij zelf hebben goedgekeurd voor de Europese markt. De RDW heeft deze voertuigen getest op onacceptabel hoge NO<sub>x</sub>-emissies tijdens reële rijomstandigheden en op afwijkend emissiegedrag. De onderzoeksresultaten zijn te vinden in bijlage 8.

Uit het onderzoek bleek dat bij 16 voertuigen sprake was van afwijkend emissiegedrag en/of onacceptabel hoge NO<sub>x</sub>-emissies tijdens reële rijomstandigheden, van minimaal een factor 5 boven de limiet. Deze 16 voertuigen zijn verder onderzocht (bijlage 9). In dit onderzoek werd onderscheid gemaakt tussen voertuigen waarvoor aannemelijk is gemaakt dat de verminderde werking van het emissiebestrijdingssysteem nodig was voor motorbescherming en voertuigen waarvoor dit niet aannemelijk is gemaakt. Dit laatste was het geval bij de Jeep Grand Cherokee (emissienorm Euro 5a) en de Suzuki Vitara (emissienorm Euro 6b). 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 nam de RDW zijn verantwoordelijkheid als goedkeuringsinstantie, omdat de RDW voor beide voertuigen destijds de emissie goedkeuring heeft afgeven.

#### **Verdenkingen Suzuki Vitara (Euro 6b)**

De RDW kwam tot de conclusie dat bij de Suzuki Vitara (Euro 6b) 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 als gevolg dat de emissies van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) op de weg vele malen hoger zijn dan de grenswaarden die geldig waren tijdens de toelating van de voertuigen.

De conclusies van de RDW zijn gebaseerd op het diepgaander onderzoek dat TNO in opdracht van de RDW heeft uitgevoerd, bijlage 11 bevat het onderzoek naar de Suzuki Vitara (Euro 6b). De conclusie van de RDW wordt in het geval van deze Suzuki bevestigd door informatie die de RDW van de toeleverancier van het motormanagementsysteem, Bosch, heeft gekregen (bijlage 12). Deze software is in de motor van de Suzuki 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. Beide voertuigtypes maken gebruik van dezelfde voertuigbasis en aandrijflijn. Voor het onderzoek is de Vitara gekozen omdat deze over de gehele linie zwaarder is en een ongunstigere stroomlijn heeft.

#### **Onderzoeksresultaten Jeep Grand Cherokee (Euro 5a)**

Ook voor de Jeep Grand Cherokee (Euro 5a) komt de RDW tot de conclusie dat er sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën, aangestuurd door het motormanagementsysteem. Zie bijlage 13 voor het bijbehorende emissierapport. De noodzaak voor motorbescherming is hier nog onvoldoende aangetoond door de fabrikant. 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 vijftien keer hoger dan de toegestane norm.

De fabrikanten Suzuki en FCA zijn van mening dat hun voertuigen voldoen aan de destijds geldende regelgeving en zijn het niet eens met de beweringen van de RDW. Desondanks hebben beide fabrikanten nieuwe software ontwikkeld voor het motormanagementsysteem en ter beschikking gesteld aan de RDW om te testen.

#### **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. Echter, zowel de Britse als ook de Amerikaanse instanties komen tot de conclusie dat er ook bij deze varianten sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën. Het Brits onderzoek wijst uit dat de emissies van de Euro5b sterke gelijkenis vertonen met die van de door de RDW geteste Euro5a variant.

Met betrekking tot 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. Zie in bijlage 14 de aanklacht die hiertoe tegen FCA is gedaan door de Amerikaanse autoriteiten. In januari 2019 heeft dit in de VS geleid tot een schikking van ruim 800 miljoen dollar met FCA. Het Brits onderzoek wijst ook uit dat de Europese Euro6b variant vergelijkbaar hoge emissies heeft als het Amerikaanse model. Echter, op aandringen van de fabrikant werd een tweede voertuig getest door de Britse autoriteiten, dit voertuig deed het beduidend beter. De reden hiervoor is niet duidelijk geworden. De Amerikaanse uitvoering beschikt over hetzelfde type hardware, maar in hoeverre het Amerikaanse model hardware-matig en softwarematig gelijkenissen vertoont met de Europese versie is onbekend. Verschillende bezoeken zijn afgelegd om informatie te verzamelen over deze voertuigen en over het handelen van autoriteiten in reactie op de verdenkingen. Het rapport over deze bezoeken is bijgevoegd in bijlage 15. Naast de opgehaalde kennis en ervaring, geeft dit rapport ook goed inzicht in het speelveld waarin fabrikanten en autoriteiten opereren, een tijdslijn van belangrijke ontwikkelingen na ontdekking van het Volkswagen-schandaal in 2015, de reacties op het Volkswagen-schandaal en een reflectie op de wetgeving. Bijlage 16 en 17 bevatten de publieke onderzoeksrapporten van de Britse autoriteiten waarin zij o.a. de emissies van de Jeep Grand Cherokee Euro 5 en 6 behandelen.

Waar de onderzoeken een goed beeld geven van het emissiegedrag van de voertuigen en de bijbehorende verdenkingen, kan bestuursrechtelijk gezien geen inzage geëist worden in de bewijsstukken van de fabrikant, die aangeven of er sprake is van slecht ontwerp, nalatigheid, of het bewust manipuleren in de emissietest, die tot deze hoge emissies leiden. Diepgaander onderzoek zou voor meer duidelijkheid kunnen zorgen.

Over de Nederlandse reactie en maatregelen zijn een zevental Kamerbrieven geschreven. Deze zijn als bijlage toegevoegd (bijlage 18 t/m 23).

### **Wetgeving in het geval van afwijkingen van de typegoedkeuring**

In geval van geconstateerde afwijkingen van de typegoedkeuring, heeft een lidstaat de taak om de betreffende fabrikant alsnog te laten voldoen aan de typegoedkeuring. Daarnaast worden van lidstaten geacht dat bij overtreding van de emissiewetgeving doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties worden opgelegd en alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. Dit is volgens Verordening (EG) Nr. 715/2007.

Op het moment van de verdenking (vóór 1 september 2020) was de uitvoeringswetgeving van verordening (EG) Nr. 715/2007 geregeld in het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging dat valt onder de Wet Milieubeheer. Het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging waarin de sanctionering van die verordeningen is geregeld, berust op de artikelen 9.5.1 en 9.5.6 van de Wet milieubeheer. Overtreding van deze voorschriften is een economisch delict (artikel 1a, onder 2°, van de WED). Opzettelijke overtreding is een misdrijf (zie artikel 2, eerste lid, van de WED); in de overige gevallen zijn het overtredingen. In geval van een misdrijf is de sanctionering een gevangenisstraf van ten hoogste 2 jaar, taakstraf of geldboete van de vierde categorie (artikel 6, eerste lid, onder 2° van de WED). In geval van overtredingen kan een hechtenis van ten hoogste zes maanden, taakstraf of boete van de vierde categorie worden opgelegd (artikel 6, eerste lid, onder 5°, van de WED).

Vanaf 1 september 2020 vervangt Verordening (EU) 2018/858, richtlijn 2007/46/EG. Alle verordeningen die in de Verordening (EU) 2018/858 worden genoemd (dus ook Verordening (EG) 715/2007 en alle daarbij behorende uitvoeringsverordeningen) vallen nu onder de Wegenverkeerswet 1994.



## **Priorities for Euro 7 / VII proposal**

*Non-paper by The Netherlands, as input for EC's proposal for Euro 7 / VII emission standards, expected in April 2022.*

Date: 21 December 2021

### **Introduction**

Air pollution is one of the biggest environmental threats to human health, alongside climate change. As road transport is one of the main sources of air pollution<sup>1</sup>, reducing vehicle emissions is critical in improving air quality.

The Netherlands has high ambitions as a front-runner in sustainable and clean mobility. We are internationally promoting the acceleration of uptake of zero emission vehicles<sup>2</sup> to enable carbon neutral transport at the latest in 2050. We also emphasize the need for cleaner air for the health of our citizens.

Where the latest Euro 6 / VI standards have shown to effectively decrease the emissions of vehicles, they have proven to be insufficient to sustain this decrease in a number of common driving situations<sup>3</sup>. As a result, cars emit too high emissions, unnecessarily affecting air quality especially in urban areas.

Euro 7 / VII vehicle emission standards should correspond to our needs to tackle air quality challenges and support the transition to zero emission vehicles. This means that at least, enforcement requirements for these standards should ensure lifetime compliance in all driving conditions. These standards should also account for pollutants that are not yet regulated in Euro 6, such as ammonia.

This document highlights four aspects that should at least be addressed in the Euro 7 / VII proposal. The Netherlands will determine its formal position regarding Euro 7 / VII when the proposal is published.

### **1. Importance of introducing a Euro 7 / VII standard to ensure clean fossil fuelled vehicles**

*The Netherlands requests the introduction of a Euro 7 / VII standard as soon as possible, but no later than 2025, to complement the CO<sub>2</sub>-standards.*

The recent EC proposal on CO<sub>2</sub>-standards for cars and vans proposes 100% zero emission vehicle sales in 2035. For heavy duty vehicles this will likely be even later<sup>4</sup>. This means that newly sold vehicles until then will remain part of the vehicle fleet until 2050. Therefore, it is important that until then, newly sold vehicles with an internal combustion engine, are as clean as (technically) possible.

Ambitions for exhaust emission reduction and air quality improvements should go beyond complying with minimum (average) standards of air quality and just eliminating air pollution hotspots. There is no safe minimum level for air pollution below which there is no impact on human health. Focus should therefore be on reducing exhaust emissions as much as reasonably possible, as to minimize overall health risks, in line with WHO guidelines.

To this end, the Netherlands requests that the emission limit values for all pollutants for all vehicles be set at the technically lowest possible level, regardless of the specific fuel or technology<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> According to the European Environment Agency's 2020 report on air quality in Europe, in 2018 road transport was the sector with the highest NO<sub>x</sub> emissions (39%).

<sup>2</sup> As chair of the Transport Decarbonization Alliance and participant in iZEVA and EVI.

<sup>3</sup> More precisely: especially under real driving condition because of the introduction of the Real Driving Emissions (RDE)-test procedure for passenger cars and vans. However, the In Service Conformity (ISC) test procedure for trucks and the RDE-test procedure for passenger cars and vans have proven that the latest Euro 6 / VI standards are insufficient to sustain the emission decrease in a number of common driving situations.

<sup>4</sup> It means euro 7 / VII vehicles will be part of the vehicle stock until 2050.

<sup>5</sup> Conform Dutch Parliament request ref. '21 501-08 Milieuraad Nr. 724'.





## **2. Euro 7 / VII should include all driving conditions**

*The Netherlands wishes to extend the test conditions covered by Euro 7 / VII by including all driving conditions<sup>6</sup>.*

So far, the focus has been to comply with the limits for a selected range of conditions under which exhaust gas treatment systems work properly. Recent TNO studies show that it is hardly possible to drive an In Service Conformity (ISC) test with an unloaded truck because the required engine load conditions cannot be achieved (see appendix). High emissions occur in specific circumstances that are not covered by the ISC and Real Driving Emission (RDE) test, such as city driving, especially in the case of unloaded trucks, high altitudes, idle functioning, driving with caravans, short trips and fast acceleration. By extending the test conditions to include the full coverage of reasonably encountered on-road driving conditions, the harmful emissions can be drastically reduced.

In particular, heavy duty vehicles cause far too high emissions in urban areas, as currently for trucks, unlike for buses, no emission limits apply for these driving conditions. According to the Netherlands, the current work-based-windows method is insufficient, and operations with low engine load and short distance urban operation should be included in the test procedure. Further information on a possible solution is presented in the appendix.

## **3. Need for lifetime compliance**

*The Netherlands sees an urgent need to include lifetime compliance in the Euro 7 / VII proposal. The Netherlands therefore requests to extend the current durability limits to be coherent with the increasing average lifetime of vehicles in the European market AND to introduce emission requirements for vehicles of an age beyond the extended durability period.*

With every new Euro-stage vehicle emission performance has become progressively dependent on the correct functioning of the emission reduction technology. As such modern vehicles become increasingly vulnerable to aging and tampering. However, current Euro-standards insufficiently secure the emission performance of older vehicles. Conformity to emission limits is only required for the first 100,000 km of use, while vehicles with a high mileage emit on average substantial more NO<sub>x</sub> than new vehicles<sup>7</sup>.

In addition to extending the test conditions to include all driving conditions, measures should be taken to control lifetime emissions for at least 2 reasons:

- Aging of after treatment technology is known to cause a significant increase in emissions. Vehicles with a high mileage emit on average substantial more NO<sub>x</sub> than new vehicles<sup>8</sup>. For a substantial number of older petrol vehicles, this is due to a defective three-way catalyst, causing a tenfold increase in NO<sub>x</sub> emissions.
- Furthermore, intentional misuse (tampering) of after treatment technology by vehicle owners is increasing. Requirements for lifetime emissions are urgently required to ensure continued correct functioning of after treatment technology, also in the later stages of a vehicles' life. Removing a diesel particulate filter (DPF), that typically operates at efficiencies of above 99%, will result in a hundred-fold increase of emissions of ultrafine particles. Although it might occur in only a small number of vehicles, the total impact still significantly contributes to the total amount of vehicle emissions.

These two phenomena result in extremely high additional emissions and significantly increase the health risk and air quality, further exacerbated by the ever-increasing lifetime of modern vehicles.

<sup>6</sup> All driving conditions refers to the full coverage of reasonably encountered on-road driving conditions including among others cold starting, idling, high acceleration. So *beyond* average conditions.

<sup>7</sup> TNO (2020) On road emissions of 38 petrol vehicles with high mileages.

<sup>8</sup> TNO (2019) Emission compliance over the lifespan of a vehicle.





Lifetime compliance is required to prevent this. We welcome the proposal from the Commission to extend the current durability limits to be coherent with the increasing average lifetime of vehicles in the European market, this should include the introduction of emission requirements for vehicles that are beyond the extended durability period.

To ensure low emissions over the lifetime of the vehicle, a system of effective road testing is required with a clear and unambiguous assignment of responsibilities (between car manufacturers and car owners). Apart from in service conformity tests and market surveillance programmes, the Euro 7 / VII norms should be effectively enforced through periodic technical inspections over the full vehicle lifetime. Through improved on-board systems both manufacturers and vehicle owners can be made aware of any deficits and can be ensured that the necessary service or repairs are done. Furthermore, diesel cars should be equipped with a provision for online NO<sub>x</sub> monitoring that allows the NO<sub>x</sub> emissions to be checked remotely.

#### **4. Inclusion of currently non-regulated emissions**

The Netherlands strongly advocates the inclusion of currently non-regulated emissions as part of Euro 7 / VII, i.e. PN<sub>10</sub>, NH<sub>3</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HCHO. These emissions affect health and air quality, and their relative share in the total emissions is increasing.

The preferred option for greenhouse gasses N<sub>2</sub>O and CH<sub>4</sub> is to establish emission values only under Euro 7 / VII and make it possible to include the emissions in the CO<sub>2</sub> regulations, to ensure coherence with the approach for CO<sub>2</sub>.

Finally, the Netherlands requests that the emission limit values for all pollutants for all vehicles be set at the technically lowest possible level, regardless of the specific fuel or technology<sup>9</sup>.

#### **Appendices**

- Discussion paper "Urgent need to include 'lifetime compliance' in Euro 7 / VII proposal", presented at the AGVES informal working group meeting of 27 October 2020;
- Discussion paper "High NO<sub>x</sub> emissions of heavy duty vehicles driving in urban areas and directions for a real driving emissions test".

---

<sup>9</sup> Conform Dutch Parliament request ref. '21 501-08 Milieuraad Nr. 724'.



**Bestuurskern**

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
Unit Algemeen Beleid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M + 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**Datum**

6 december 2022

**Kenmerk**

294856

# nota ter informatie

Beantwoording vragen minister Harbers  
m.b.t. BNC-fiche Euro 7

## Inleiding

Naar aanleiding van het BNC-fiche Euro 7, stelde u enkele vragen. In deze nota ter informatie worden deze vragen beantwoord.

## Vraag en antwoord

### Vraag 1:

Het is wel een stevige waslijst aan aanscherpingen, is de impact hiervan ook goed meegenomen?

### Antwoord:

De impact-analyse voor Nederland moet nog afgerond worden. De Nederlandse voorstellen zullen niet leiden tot het toepassen van extra technologie bovenop de technologie die benodigd is bij het voldoen aan het voorstel van de Commissie. Ook bij eerdere Euro-normen beargumenteerden autofabrikanten dat deze zouden leiden tot hoge prijsstijgingen voor consumenten en meerverbruik bij motoren, maar dat bleek in de praktijk niet zo te zijn. Wel wordt een verhoging van onderhoudskosten verwacht, omdat het waarschijnlijker is dat de katalysator op een gegeven moment vervangen moet worden. Dit kost enkele honderden euro's, elke tien jaar. De door Nederland voorgestelde aanscherpingen hebben een positief effect op de uitstoot van schadelijke stoffen in normale rij-omstandigheden en maken het voorstel daarmee robuuster. Deze gezondheidswinst die hiermee gemoeid gaat zal terug te vinden zijn in de zorgrekening.

*Vraag 2:*

Wat betekent dit nog verder voor de betaalbaarheid van auto's voor mensen met een kleinere beurs? Zie ook de verontrustende berichtgeving van vandaag. Kortom, dit pleidooi kan wel eens grote maatschappelijke impact hebben, dus kunnen we niet zomaar onnadenkend doen. (Context: Voorgestelde inzet NL)

*Antwoord:*

Mensen met een kleinere beurs kopen vaak auto's op de tweedehandsmarkt en rijden veelal benzinevoertuigen. Prijzen voor nieuwe benzineauto's stijgen volgens de impact-analyse van de Commissie met ongeveer 0,8%. Dat komt voor een nieuwe auto van 20.000 euro neer op zo'n 160 euro. Prijzen voor tweedehandsauto's van voor 2025 worden niet door Euro 7 beïnvloed. Euro 7 zal geen effect hebben op de prijzen of op het onderhoud van elektrische auto's, die langzaam steeds bereikbaarder worden. Beslissingen door fabrikanten om te stoppen met het produceren van kleine stadsauto's zijn al eerder gemaakt door fabrikanten en staan los van Euro 7.

De aanscherpingen die Nederland voorstelt vragen niet om extra technologie bovenop wat voor het voorstel van de Commissie nodig is. Naar verwachting zal implementatie ervan daarom ook niet of nauwelijks leiden tot extra kosten bij aanschaf van een nieuwe auto. Wel wordt een lichte stijging van onderhoudskosten verwacht. De impact-analyse zal dit moeten aantonen.

*Vraag 3:*

Onderbouwing? (Context: "De Commissie verwacht een stijging van de voertuigprijzen door Euro 7 voor consumenten van enkele honderden euro's voor nieuwe lichte voertuigen met verbrandingsmotor en enkele duizenden euro's voor zware bedrijfsvoertuigen met verbrandingsmotor.")

*Antwoord:*

De Commissie onderbouwt dit via haar impact-analyse. Hierbij baseert zij zich op de implementatie van de benodigde technologie. De benodigde technologieën zijn bestaande technologieën en zijn veelal op nieuwe voertuigen van nu aanwezig.

*Vraag 4:*

Hoe weerlegt de Commissie de stellingname van de auto-industrie? (Context: "De auto-industrie waarschuwt ook voor grote prijsstijgingen van nieuwe voertuigen door de Euro 7-norm.")

*Antwoord:*

De Commissie geeft aan dat aan de norm kan worden voldaan met bestaande technologieën. Veel van deze technologie is al aan boord. Het voorstel zoals het er nu ligt is dan ook vooral een aanscherping van de robuustheid van de regelgeving, zonder drastische veranderingen in de techniek. Dit leidt tot een relatief lage toename van aanschafprijzen van nieuwe voertuigen. Beetje kritisch-onderzoekende houding zou niet misstaan





Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Het aanbod kleine, goedkope auto's op de markt

Doorpraatsessie  
14.02.2023



# Agenda

- 1 Aanleiding
- 2 Wat constateren we?  
Verdwijnt het aanbod kleine,  
goedkope auto's van de markt?
- 3 Waarom gebeurt dit?  
Wat zijn de gevolgen?  
Wat is de voorspelling?
- 4 Discussie





# Aanleiding

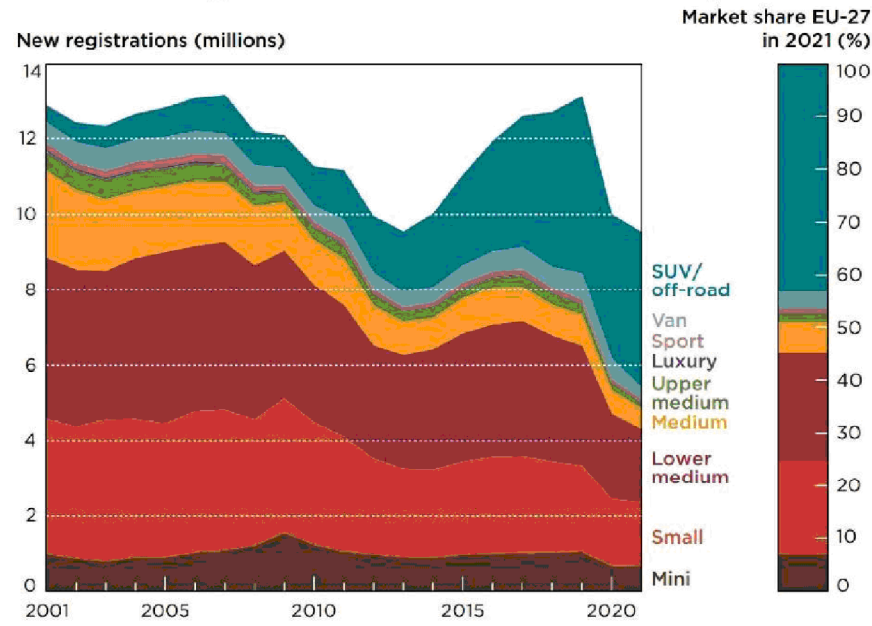
- › 9 december: BNC-fiche Euro 7
- › Prijsstijging kleine, goedkope auto's als gevolg van Euro 7? Nee!
- › Nieuwsberichten: Aanbod kleine, goedkope auto's slinkt.
- › Vraag: Kunnen we hier begin volgend jaar over doorpraten?
- › Zeker!





# Wat constateren we?

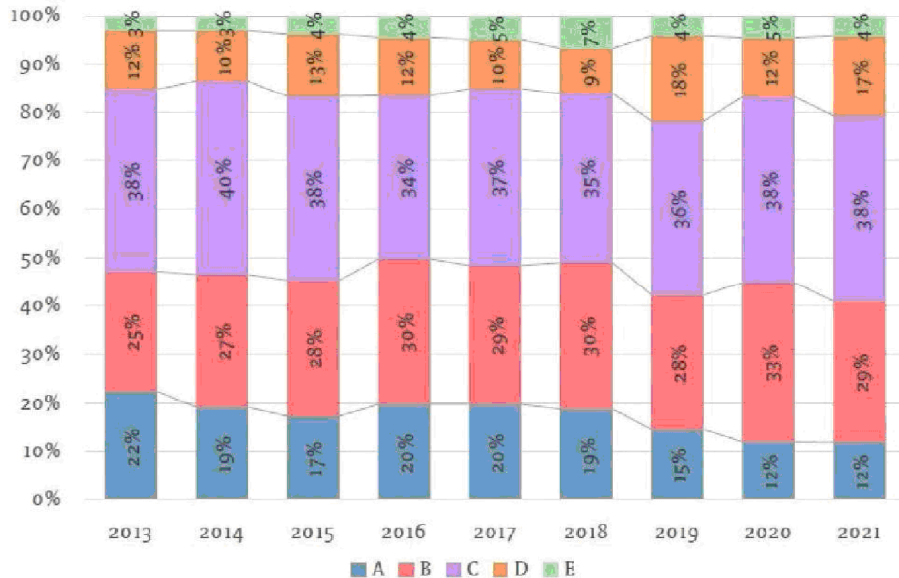
- Geen cijfers over het aanbod van voertuigen per segment op de markt, maar wel over de aantallen nieuw-verkochte voertuigen in de EU.
- Hierin is een algemene daling waarneembaar voor bijna alle segmenten.



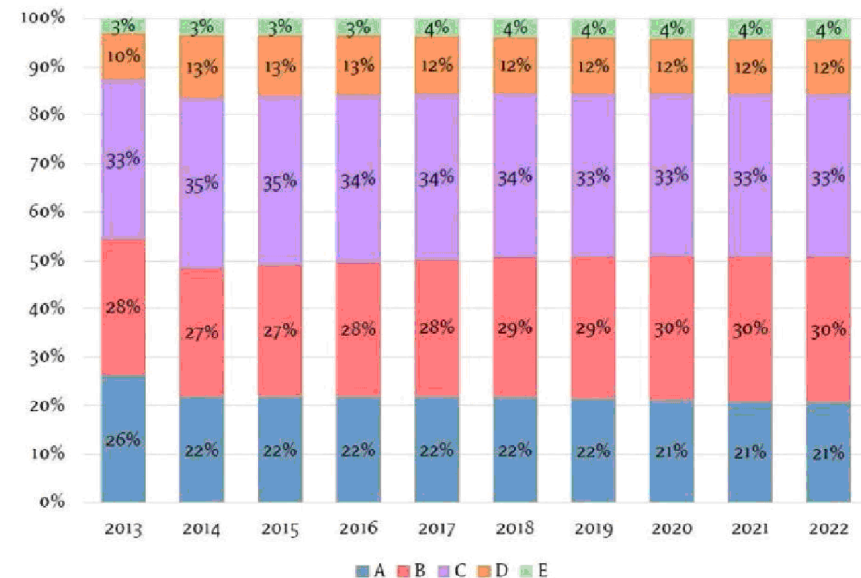


# Wat constateren we?

- › Nieuwverkopen A-segment in Nederland dalen.
- › Aandeel A-segment in totale wagenpark blijft tot nu toe ongeveer gelijk.



Figuur 40: De samenstelling van totaal nieuwverkopen naar segmenten



Figuur 11: Wagenpark personenauto's: procentuele verdeling van de segmenten per jaar ultimo (2022 betreft 30 april)



# Waarom slinkt het aanbod?

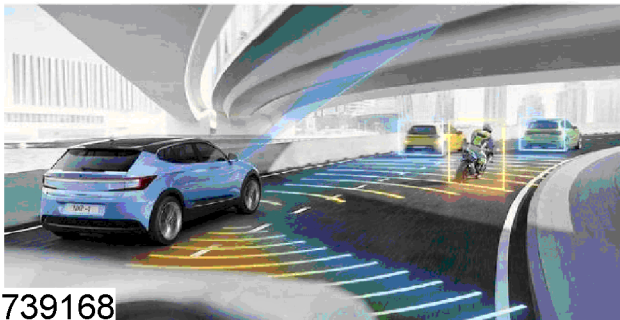


'A-segmenters' zijn **relatief duur**,

en de **vraag neemt af**.

- › Veiligheids- en emissiesystemen
- › Kleine marges autofabrikanten
- › CO<sub>2</sub>-boete (EU-bronbeleid)

- › SUV-trend
- › LEV-verkoop







## Wat zijn de gevolgen?

- › Minder keuze in nieuwe auto's met verbrandingsmotor in het A-segment.
- › Betaalbaarheid niet drastisch veranderd tussen 2008 en 2020 (Keuzewijzer Autobelastingen).
- › Minder nieuwverkoop heeft mogelijk effect op toekomstige tweedehandsmarkt, maar een daling van het aandeel van het A-segment in het gehele wagenpark is nog niet zichtbaar.

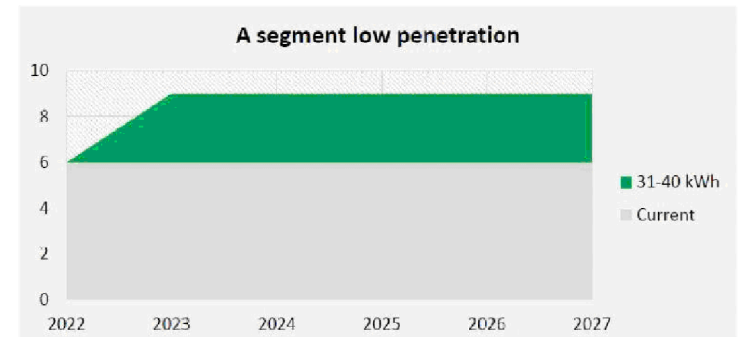
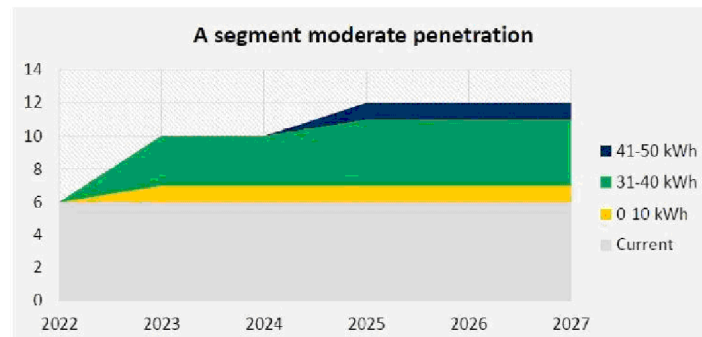
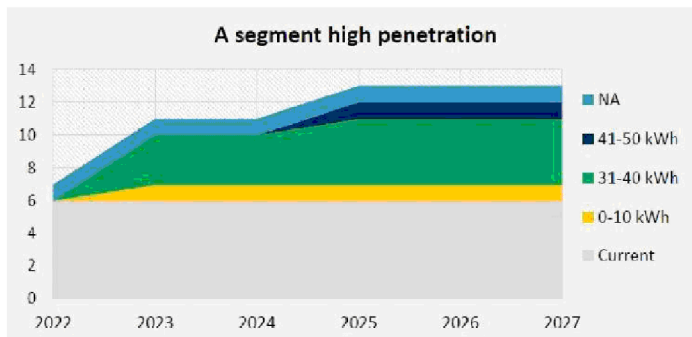






# Wat is de voorspelling?

- Aanbod elektrische voertuigen in het A-segment zal de komende jaren naar verwachting verdubbelen.
- Geen data beschikbaar over conventionele A-segment voertuigen.





Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Discussie

## Doorpraatsessie

14.02.2023

Onderwerp: Euro 7 positie Nederland

Vertrouwelijk (alleen voor de aanwezigen): Onderhandelstrategie

DG/Directie: DG Mobiliteit – programmadirectie Duurzame Mobiliteit (DuMo)

Akkoord DG:

Aanwezig:

5.1.2e

Bijlage: BNC-Fiche - Verordening aanscherping typegoedkeuring voor personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen (Euro 7)

**Doel:**

- Bevestigen Nederlandse positie met betrekking tot Euro 7, zoals vastgesteld in het BNC-fiche.
- Bespreken mogelijkheden voor terugvalopties, naar aanleiding van recente ontwikkelingen in de EU-raadswerkgroep.

**Advies en communicatie:**

- Ik adviseer u om het huidige mandaat (BNC-fiche Euro 7) te bevestigen en een aantal terugvalopties vast te stellen.
- Communicatie: Nederland blijft zich inzetten voor het verbeteren van de luchtkwaliteit via emissienormen van voertuigen.

**Stand van zaken/toelichting/korte inhoud:**

Euro 7 gaat over de goedkeuring van motorvoertuigen en de daarbij behorende technische systemen. Het voorstel wordt gedaan in het kader van de Europese *Green Deal* en bepaalt welke emissies, zoals stikstof en fijnstof, door een voertuig zijn toegestaan. Euro 7 richt zich op het verbeteren van de situaties waarin Euro 6/VI tekortschiet, bijvoorbeeld door de norm gedurende een langere periode van de levensduur van een voertuig verplicht te stellen. In het BNC-fiche heeft het kabinet een positief oordeel gegeven.

De onderhandelingen over Euro 7 in Brussel verlopen stroef. Tijdens de Transportraad van 1 juni jl. heeft Nederland zich voor het belang van Euro 7 uitgesproken en voor de juiste balans tussen betaalbaarheid en gezondheidswinst. Dit werd gesteund door Denemarken, Oostenrijk, Luxemburg en Ierland. Acht Europese lidstaten, waaronder Italië en Frankrijk hebben een non-paper gepubliceerd, waarin zij het voorstel afwijzen en bij voorkeur de Euro 6/VI-verordening in stand te houden. Voor Euro 7 moet rekening gehouden worden dat de Nederlandse ambitie niet behaald zal worden en dat het voorstel sterk afgezwakt wordt. Factoren die hierbij meespelen zijn het behoudende toekomstige Spaanse voorzitterschap, de conservatieve Tsjechische rapporteur Vondra die de positie voor het Europees Parlement opstelt en de sterke lobby vanuit de auto-industrie. We denken na over terugvalopties, bijvoorbeeld het versoepelen van onze lijn op Euro 7 in ruil voor het vasthouden van ambitieuze CO2-normen voor vrachtauto's in de onderhandelingen die daarover nu ook gaande zijn in de Raad.

Graag wisselen wij met u van gedachten over het behoud van het huidige Nederlandse standpunt zoals vastgesteld in het BNC-fiche, de effecten van Euro 7 op de betaalbaarheid van voertuigen en mogelijke terugvalopties in de Brusselse onderhandelingen.

Tijdens het overleg zullen wij een presentatie geven over Euro 7 en het krachtenveld in de Europese Unie en kunnen we eventueel verder ingaan op de kosten van Euro 7. Hiervoor is een presentatie voorbereid die u in de bijlage vindt. Verder vindt u in de bijlage: het Nederlandse BNC-fiche Euro 7 en een document met enkele reflecties op argumenten van de auto-industrie.

OPENBAAR MINISTERIE

PostNL  
Port betaald  
Port Payé  
Pays-Bas

Functioneelparket  
IJdok 163  
1013MM AMSTERDAM  
THE NETHERLANDS



**R** Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

Recommandé

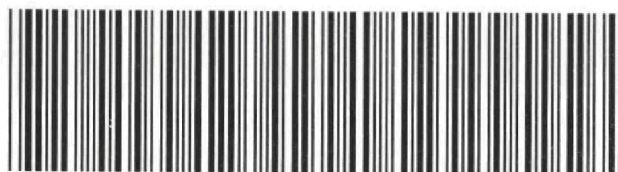
NL

**3SAQMN8648840**

Ministerie  
Dhr. M.G.J. Harbers,  
Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8  
2515XP 'S-GRAVENHAGE

12 JUL 2023

GESCAND



**3SAQMN8648840**

P2202



# OPENBAAR MINISTERIE

Functioneel Parket Amsterdam

Postbus 779, 1000 AT Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

Functioneel Parket Amsterdam

IJdok 163

1013 MM Amsterdam

T +31 88 699 24 00

www.om.nl

Datum 6 juli 2023  
Onderdeel Functioneel Parket  
Ons kenmerk FPGS-1093  
Contactpersoon 5.1.2e  
Doorkiesnummer(s)  
E-mail 5.1.2i@om.nl  
Uw kenmerk IENW/BSK-2020/242948  
Bijlage(n) /  
Onderwerp Beoordeling aangifte

Bij beantwoording de datum en  
ons kenmerk vermelden.

Geachte heer Harbers,

Naar aanleiding van uw aangifte d.d. 19 februari 2021 tegen fabrikanten Suzuki en FCA US LLC (FIAT) bericht ik u het volgende.

## Inhoud aangifte

Op 19 februari 2021 heeft u aangifte gedaan van het mogelijk toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën in dieselloftuigen die leiden tot hoge emissies in de praktijk. Wat betreft fabrikant Suzuki zou deze praktijk zijn toegepast ten aanzien van de voertuigen Suzuki Vitara en de Suzuki S-Cross (emissienorm Euro 6b). Fabrikant FCA US LLC zou vorenstaande hebben toegepast voor de voertuigen Jeep Grand Cherokee (emissienorm Euro 5a en 5b).

In uw aangifte verwijst u naar een onderzoek dat de RDW in september 2015 is gestart naar Nederlandse emissiegoedkeuringen. In dit onderzoek wordt de fabrikanten verweten Europese emissiewetgeving te hebben overtreden, te weten artikel 4 en 5 van Verordening (EG) nr. 715/2007 inhoudende het overschrijden van emissienormen en het toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën. Daarnaast zou er een verdenking bestaan van het overtreden van nationale wetgeving door dezelfde fabrikanten, te weten het brengen van een schadelijke stof in de lucht (artikel 173a/173b Wetboek van Strafrecht; hierna Sr) en het

valselijk opmaken van geschriften bestemd om tot bewijs van enig feit te dienen (artikel 225 Sr).

## **Beoordeling**

### **1. Overtreding Europese emissiewetgeving**

In uw aangifte verwijt u de fabrikanten Fiat en Suzuki gebruik te hebben gemaakt van ongeoorloofde emissiestrategieën, waardoor de voertuigen Suzuki Vitara en de Suzuki S-Cross en Jeep Grand Cherokee bij normaal gebruik op de weg ander emissiegedrag laten zien dan tijdens het testen van dat emissiegedrag in een testomgeving.

Het overschrijden van emissienormen en het toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën zoals bedoeld in de artikelen 4 en 5 van Verordening (EG) nr. 715/2007, was ten tijde van de overtreding in Nederland neergelegd in artikel 2, eerste lid, onder a en/of b van het besluit typegoedkeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging. Dit besluit valt onder de Wet milieubeheer en was ten tijde van de overtreding een economisch delict (artikelen 9.5.1 en 9.5.6 van de Wet milieubeheer juncto artikel 1a, onder 2, van de Wet op de economische delicten, hierna: Wed) met een strafbedreiging – indien opzettelijk begaan – van maximaal twee jaar gevangenisstraf (artikel 2 lid 1 juncto artikel 6 lid 1 onder 2 Wed).

Op 1 september 2020 heeft er echter een wetswijziging plaatsgevonden en is het besluit typegoedkeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging komen te vervallen. Daarnaast vallen vanaf voornoemde datum alle verordeningen die in de Verordening (EU) 2018/858 worden genoemd, waaronder Verordening (EG) 715/2007 en alle daarbij behorende uitvoeringsverordeningen onder de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV). De verbodsbepaling inhoudende het niet voldoen aan de eisen van een afgegeven nationale typegoedkeuring, alsmede het gebruik van manipulatie-instrumenten tijdens de goedkeuringsprocedure ter verkrijging van een nationale typegoedkeuring, werd neergelegd in artikel 30 van de WVV. Voornoemde wijzigingen zijn echter niet doorgevoerd in de Wed, waardoor het overtreden van deze wetgeving niet meer strafbaar wordt gesteld in de Wed. De sanctionering van artikel 30 WVV is geregeld in de WVV zelf (artikel 169 en 169a WVV). Het gevolg hiervan is dat deze overtreding vanaf 1 september 2020 niet meer strafrechtelijk handhaafbaar is en hiertegen enkel via het bestuursrecht kan worden opgetreden.

### **2. Overtreden artikel 173a en/of 173b Sr**

Uit het onderzoek van de RDW waarnaar u verwijst, is komen vast te staan dat de uitstoot van stikstofoxiden (hierna: NOx) boven de toegestane norm is gekomen. NOx is schadelijk voor de gezondheid. Het in de lucht brengen van deze stof leidt om die reden tot gevaar voor de openbare gezondheid. Die schadelijkheid is echter niet zo groot, althans niet aangetoond, dat daarmee direct levensgevaar te

duchten is. Voor een succesvolle vervolging ter zake het overtreden van artikelen 173a en/of 173 Sr is vereist dat een causaal verband bestaat tussen het in de lucht brengen van de stof en het te duchten levensgevaar of het gevaar voor de openbare gezondheid.

Uit de door u overgelegde stukken ter beoordeling van de aangifte blijkt dat de bouw van de motor, de ontwikkeling van de software en de fabricage van de auto niet in één fabriek plaatsvindt. Voorts is niet duidelijk geworden welk element uit de betreffende voertuigen er precies voor zorgt dat de emissie hoger is dan toegestaan. Er kan niet worden vastgesteld dat het verschil in emissiegedrag door een verschil in software is veroorzaakt. Vorenstaande maakt dat het bewijzen van het causale verband tussen de uitstoot en het te duchten levensgevaar en ook nog de toerekening hiervan niet is vast te stellen.

Daarbij komt dat Vo. nr. 715/2007 een uitzonderingsclausule bevat op het verbod van het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen. Er zijn drie situaties waarin een dergelijk manipulatie-instrument is toegestaan, te weten:

- a) indien het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;
- b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt;
- c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.

Uit het eerder genoemde onderzoek van de RDW naar het gebruik van de zogenaamde sjoemelsoftware, wordt naast Suzuki en FIAT ook bij een aantal voertuigen van andere fabrikanten afwijkend emissiegedrag ten aanzien van de laboratorium test geconstateerd. Een deel van deze voertuigen heeft een nog hogere emissie uitstoot dan Suzuki en FIAT. De overige fabrikanten hebben echter een geslaagd beroep gedaan op bovengenoemde uitzonderingsbepaling. FIAT en Suzuki hebben geen beroep gedaan op deze clausule.

Los nog van de bewijsvraag acht het Openbaar Ministerie vervolging van dit feit weinig opportuun gelet op voornoemde uitzonderingsclausule, waardoor mogelijk voertuigen rondrijden met een hogere emissienorm dan de Suzuki Vitara, de Suzuki S-Cross en de Jeep Grand Cherokee, terwijl niet is getoetst of de uitzonderingsclausule ook van toepassing is op deze voertuigen. Daar komt bij dat Suzuki en FIAT alsnog een beroep op deze uitzonderingsclausule kunnen doen.



### **3. Overtreden artikel 225 Sr**

Het derde feit dat u Suzuki en FIAT toerekent is valsheid in geschrifte zoals bedoeld in artikel 225 Sr.

Bij de beoordeling van de aangifte en de bestudering van de onderhavige stukken zijn geen aanwijzingen gevonden die wijzen op het plegen van een dergelijke valsheid. Niet duidelijk is geworden welk document vals zou zijn opgemaakt en door wie het zou zijn opgesteld. Ook is niet helder wanneer een vervalst document zou zijn gebruikt of dat er sprake was van een situatie waarin het oogmerk bestond om een vervalst document als echt te gebruiken of door anderen te doen gebruiken.

#### **Verjaring deelfeit overtreding Europese emissiewetgeving**

Naast de bewijsproblematiek en de onzekerheid of er al dan niet een geslaagd beroep gedaan kan worden op de uitzonderingsclausule speelt tevens het tijdsverloop een rol bij de afweging of tot vervolging dient te worden overgegaan.

De deelgoedkeuringen met betrekking tot de emissie hebben plaatsgevonden voor 2015. Dat betekent dat de feiten op het moment van het doen van aangifte reeds zes jaar oud waren en inmiddels acht jaren geleden hebben plaatsgevonden. Voor het niet naleven van het Besluit typegoedkeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging kan maximaal twee jaren gevangenisstraf worden opgelegd. Deze feiten verjaren dientengevolge na het verstrijken van zes jaren (artikel 70 Sr). Dit betekent dat het betreffende deelfeit derhalve inmiddels is verjaard.

Sindsdien heeft de RDW diens werkwijze aangepast en zijn ook de emissietesten aangepast waardoor de kans op manipulatie enorm is verkleind. Op dit moment vinden er (voor zover bekend) geen normschendingen door de verdachten plaats. Suzuki claimt geen dieselloertuigen meer te produceren. Waardoor de kans op herhaling niet aanwezig is, althans nihil is.

#### **Beslissing**

Na bestudering van de door u gedane aangifte kom ik tot de conclusie dat het OM geen strafrechtelijk onderzoek zal instellen naar bovengenoemde feiten.

Indien u zich niet met mijn besluit kan verenigen dan kunt u een klaagschrift (art. 12 Wetboek van Strafvordering) indienen bij het Gerechtshof in Den Haag.

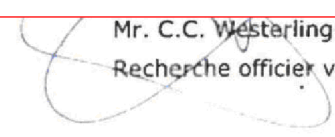
Ik vertrouw erop u voldoende geïnformeerd te hebben.



Datum 6 juli 2023  
Ons kenmerk FPGS-1093  
Pagina 5/5

  
Hoogachtend,

5.1.2e

  
Mr. C.C. Westerling-Diderich,  
Recherche officier van justitie