

Drie jaar dieselschandaal: gesjoemel zonder einde

Achtergrond - 18 september 2018 - Auteurs: Wiebke Pittlik, Guy Hoeks

Op 18 september 2015 barstte de bom: de Amerikaanse milieu-autoriteiten maakten bekend dat Volkswagen sjoemelt met de hoeveelheid schadelijke stoffen die zijn dieselauto's uitstoten. Inmiddels stapelt rechtszaak zich op rechtszaak, boete op boete, en worden nog steeds nieuwe misstanden bekend. De dieptepunten in het dieselschandaal.

Dinsdag, precies 3 jaar na de ontmaskering, maakt de Europese Commissie bekend dat het onderzoek naar kartelafspraken tussen de 'grote vijf' - BMW, Daimler, Volkswagen, Audi en Porsche - wordt uitgebreid. De commissie heeft aanwijzingen dat deze autobouwers hebben afgesproken niet met elkaar te concurreren bij de ontwikkeling van technologieën die de uitstoot van schadelijke stoffen door benzine en dieselmotoren beperken.

"Als de verdenking klopt, zouden de producenten consumenten de mogelijkheid hebben onthouden om auto's te kopen die minder vervuilen, terwijl de technologie beschikbaar was voor de producenten", stelde de eurocommissaris van mededinging Vestager dinsdag in [een persbericht](#). Omdat het om miljoenen auto's in Europa gaat, kan de commissie een miljardenboete opleggen.

De sjoemelsoftware, waar het wereldwijde dieselschandaal om draait, zorgt ervoor dat de uitstoot van gassen en fijnstof, zoals stikstofoxiden (NOx), binnen de normen blijft in een testsituatie, maar toeneemt als de auto zich op de weg begeeft. De software van de motor kan herkennen dat er sprake is van een testsituatie en schakelt dan systemen in die de uitstoot zuiveren. Als de auto op de weg rijdt, schakelen deze systemen uit. Zo wordt bijvoorbeeld bespaard op de vloeistof Adblue, die stikstofoxiden afbreekt.

'Verschrikkelijke' fouten

Hoewel de aanwijzingen dat veel moderne motoren niet voldoen aan de uitstootnormen er al langer waren, komt het dieselschandaal pas aan het licht als het Amerikaanse Environmental Protection Agency (EPA) en de California Air Resources Board (CARB) in september 2015 een rapport publiceren waaruit blijkt dat Volkswagen de strenge milieueisen met zijn dieselmotoren omzeilt.

'Verschrikkelijke fouten van slechts een handvol ingenieurs'

Martin Winterkorn, toen nog de hoogste baas van het concern, haast zich om de “verschrikkelijke” fouten - van “slechts een handvol ingenieurs” - in een persoonlijke videoboodschap toe te geven, maar het kwaad is dan al geschied. Door het schandaal klapt de beurskoers van het autoconcern ineen. Hoewel Winterkorn stellig ontkent enige voorkennis te hebben, stapt hij noodgedwongen op.

Ook de Duitse politiek spoedt zich om een reactie te geven. Minister van Economische Zaken Sigmar Gabriel roept op om het bedrijf grondig op te schonen, maar Volkswagen moet volgens de SPD'er zelf het initiatief nemen tot hervormingen. Het Kraftwerk Bundesamt (KBA) gelast een software-update voor miljoenen auto's, maar laat het aan Volkswagen over om een tijdsplan te bepalen. De Bondsdag houdt zich relatief stil. De auto-industrie is de belangrijkste economische sector voor Duitsland, die [werkgelegenheid](#) biedt aan zo'n achthonderdduizend mensen.

Audi en Porsche

De Volkswagen-dochters Audi en Porsche blijken al snel betrokken te zijn bij de *Dieselfgate*. In november 2015 bekent Audi in de Verenigde Staten software te hebben gebruikt die de metingen gunstig beïnvloedt. Ook in de Porsche Cayenne (en later ook in alle andere Porsche modellen) wordt de software gevonden. Software-leverancier Bosch wordt eveneens verdacht van medeplichtigheid en moet in de VS een schadevergoeding betalen.

Het duurt nog tot juni 2017 voordat de Duitse minister van Verkeer bekendmaakt dat Audi ook in Duitsland heeft gesjoemeld met de uitstoot. 24.000 Audi's moeten verplicht terug naar de garage voor een aanpassing. Het Openbaar Ministerie opent een strafrechtelijk onderzoek naar de fraude. In juli 2017 trekt het ministerie de toelating in voor de Porsche Cayenne met een 3.0 TDI-motor.

Het gesjoemel ging door na de ontdekking

Winterkorns opvolger bij Volkswagen, Matthias Müller, belooft “volledige transparantie” over het bedrog. Nieuwe feiten komen aan het licht. Behalve met dieselauto's is ook gesjoemeld met voertuigen die op benzine rijden. Documenten in handen van [Der Spiegel](#) laten zien dat het concern wederom de uitstootwaarden heeft gemanipuleerd en de autorijder opzadelt met extra brandstofkosten. Minder zuinige motoren stoten bovendien meer koolstofdioxide uit. Ook de Duitse overheid wordt gedupeerd, want die ontvangt te weinig wegenbelasting. Voor een schonere motor betaal je minder belasting.

Het Handelsblatt ontdekte dat duizenden zaken tegen Volkswagen in Duitsland bij de Oberlandesgerichten, de deelstaatgerechtshoven liggen. Tot een uitspraak komt het vrijwel nooit. Vele honderden klachten zijn vlak voor de zitting ingetrokken. Volgens het Handelsblatt koopt Volkswagen de zaken af en legt de klagers zwijgplicht op. Zo zou het concern jurisprudentie proberen te voorkomen. [Lees meer bij Handelsblatt](#)

De Duitse overheid reageert opvallend terughoudend in de hele affaire. De auto-industrie heeft een zeer sterke lobby in Berlijn en in de deelstaten. Der Spiegel beschikt over documenten die aantonen hoe overheidsdiensten wegkeken, terwijl er al jaren aanwijzingen waren dat dieselauto's veel meer uitstoten dan zou mogen.

Duitsland staat er om bekend in Brussel vooral de belangen van de auto-industrie te behartigen. "De druk uit landen met een machtige auto-industrie, Duitsland voorop, heeft volgens ambtenaren van de Europese Unie de belangstelling voor opheldering van de fraude duidelijk verminderd", schrijft [Spiegel Online](#).

De nauwe band tussen politiek en Volkswagen is het duidelijkst in de deelstaat Nedersaksen, dat voor 20 procent aandeelhouder is van het concern en met haar minister-president Stephan Weil zelfs een lid voor de raad van toezicht levert. (Zie ook: [Volkswagen, geen doorsnee Duits concern](#))

Volkswagen krijgt alle kans om testresultaten op te poetsen, ook bij de door de overheid gelaste nametingen. Met de procedure voor de metingen blijkt wel meer mis, als gevolg daarvan is dit jaar een nieuwe toelatingsprocedure voor auto's ingevoerd. Die geeft de autofabrikanten minder speelruimte.

Arrestaties en celstraffen

In de VS, waar de grens voor uitstoot van stikstofoxiden twee keer zo streng is als in de EU, is Volkswagen in 2017 al 15,2 miljard euro kwijt aan het aanpassen en terugkopen van auto's en het compenseren van bezitters. Ook reserveert het bedrijf 4,1 miljard euro om vervolging in Amerika af te kopen. In Canada moet Volkswagen 1,5 miljard euro aan gedupeerde klanten betalen. In Europa krijgen autobezitters vrijwel geen compensatie, maar moeten zij het stellen met een software-update.

James Robert Liang belandt als eerste in de cel

De Amerikaanse justitie pakt in september 2016 de eerste VW-medewerker op. Ingenieur James Robert Liang (63) wordt beschouwd als een van de grondleggers van het dieselbedrog in de VS. Als kroongetuige van de Amerikaanse

autoriteiten belandt Liang in 2017 drie jaar in de cel en krijgt een boete van 200.000 dollar.

Ook Liangs ex-baas Oliver Schmidt wordt berecht. De Duitser wordt tijdens een vakantie in Florida in de kraag gevat. Hoewel Schmidt spijt betuigt, verdwijnt hij voor zeven jaar achter de tralies en hij moet een boete van 400.000 dollar betalen.

Daags voor de arrestatie van Schmidt, begin 2017, meldt de [Süddeutsche Zeitung](#) dat veertig VW-medewerkers duizenden documenten hebben laten verdwijnen over de manipulatie van tests.

Het Duitse onderzoek naar Audi breidt zich uit naar de top van het bedrijf, mede door uitvoerige verklaringen van een topingenieur. Op 18 juni dit jaar valt de Duitse politie het appartement van Audi-baas Rupert Stadler in Ingolstadt binnen. De 55-jarige topman wordt door de openbare aanklager in München in voorlopige hechtenis genomen op verdenking van bedrog, het beïnvloeden van getuigen en het verduisteren van informatie over de installatie van software bij dieselloertuigen. Hij zit nog steeds vast.

Audi-baas Stadler en Porsche-manager Kerner zitten nog altijd vast
Ook Jörg Kerner, hoofd van de motorafdeling van Porsche, wordt in april dit jaar gearresteerd wegens het achterhouden van informatie en voorkennis. Hoewel hij in beroep is gegaan, zit Kerner net als gevallen Audi-baas Stadler nog altijd in [voorlopige hechtenis](#).

De Duitse justitie heeft tientallen verdachten van het VW-concern in het vizier. De gepensioneerde Winterkorn (71) is een van hen. Er lopen verschillende [strafrechtelijke procedures](#) tegen hem, ook in de VS.

Dierproeven

Begin dit jaar duikt een hele nieuwe kwestie op: Volkswagen heeft proeven gedaan met apen en zelfs mensen. In de onthullingen in verschillende Duitse media komt aan het licht dat de universiteit van Aken in 2013 en 2014 25 proefpersonen niet alleen uitlaatgassen liet inademen, maar ook het giftige NOx. Bondskanselier Merkel verklaart dat zulke proeven op apen en mensen “op geen enkele wijze ethisch te rechtvaardigen zijn”.

BMW en Daimler

Lang blijven zowel BMW als Daimler buiten schot. Maar in mei dit jaar krijgt Dieter

Zetsche (65), de besnorde topman van Daimler die het concern sinds 2006 leidt, van Verkeersminister Andreas Scheuer (CSU) de opdracht om zo snel mogelijk 774.000 auto's terug te halen, waaronder [238.000 Mercedes-modellen](#) in Duitsland. Bij deze dieselloortuigen zou gesjoemeld zijn met de emissie-uitstoot, hoewel Zetsche beweert dat dit legaal is door "mazen in de wet".

Ook BMW moet zich verantwoorden voor te hoge uitstoot bij sommige typen motoren. Het Openbaar Ministerie in München doet in maart een inval in het hoofdkantoor, het onderzoekscentrum en een fabriek. BMW haalt in februari dit jaar 11.700 luxe BMW 5- en 7-series terug om software te vervangen. BMW, geleid door de 52-jarige Harald Krüger, beweert dat in deze modellen [per ongeluk](#) verkeerde software is ingebouwd.

Rechtszaken

Tussen al het institutioneel geweld speelt ook nog de zaak van Harald Götze. De 63-jarige loodgieter uit Stuttgart is volgens [Süddeutsche Zeitung](#) de eerste Duitse klant die Volkswagen voor het hoogste gerecht, het Bundesgerichtshof, sleept. Götze wil het geld terug dat hij voor zijn Volkswagen Tiguan neerlegde én hij wil dat het bedrijf schuld erkent voor zijn nalatigheid. Als Götze deze zaak wint, dan kunnen veel meer Duitsers compensatie tegemoet zien.

Bij Volkswagen heeft Matthias Müller (65) de voorzittershamer in april overgedragen aan 59-jarige Herbert Diess, een voormalige BMW-manager. Ondanks dat Volkswagen vorig jaar met 10,7 miljoen een recordaantal auto's verkocht, is de onrust nog niet verdwenen. In juni werd bekend dat Volkswagen een miljard euro moet betalen aan Nedersaksen, de deelstaat waar het hoofdkantoor in Wolfsburg staat. In november begint op initiatief van consumentenorganisaties een collectieve procedure, ofwel *Mustersammelklage*. Dat kan betekenen dat Volkswagen ook Duitse autobezitters moet compenseren.

Meer dan 1500 aandeelhouders van Volkswagen proberen gezamenlijk schadevergoeding af te dwingen. Deze zaak is 10 september begonnen en draait om de vraag of Volkswagen de aandeelhouders snel genoeg heeft geïnformeerd. De beleggers eisen samen 9 miljard euro.

Dieselveverbod

Op veel plaatsen in Duitsland is de lucht inmiddels zo slecht, dat dieselveboden als de enige mogelijkheid worden gezien om de luchtkwaliteit te verbeteren. De politiek wil er liever niet aan maar de hoogste bestuursrechter heeft bepaald dat steden zo'n rijverbod voor oudere diesels mogen afkondigen. In Frankfurt heeft de

rechtbank zelfs een dieselverbod afgedwongen.

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel:

<https://duitslandinstituut.nl/artikel/27989/drie-jaar-dieselschandaal-gesjoemel-zonder-einde>