

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1145
van **JOHAN DANEN**
datum: 31 mei 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Roetfilterfraude - Detectiemethoden

Op 22 mei 2018 vroeg ik de minister naar de effecten van het verwijderen van de roetfilter en de mogelijke maatregelen ertegen (vraag om uitleg nr. 2010). In zijn antwoord gaf de minister aan welke stappen al werden genomen om de fraude met roetfilters op te sporen. Zo kreeg de federatie van de keuringscentra GOCA (Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) de opdracht om maanden aan een stuk de verschillende detectiemethoden uit te testen. Uit deze testen bleek dat geen enkele van die detectiemethoden volledig betrouwbaar was, afgezien van twee systemen: het meten van de 'particle mass' (PM) en het meten van het 'particle number' (PN). De minister verkondigde dat deze twee 'top of the edge'-methoden vanaf juni 2018 worden uitgetest op beperkte schaal. Vlaanderen zou hiervoor 200.000 euro investeren.

Het uitlezen van de boordcomputer zou volgens de bevindingen van GOCA niet volledig betrouwbaar zijn. Nochtans beschikken bijna alle wagens die nu rondrijden over een EOBD-stekker (of OBD2-stekker) waarmee het motormanagement kan worden uitgelezen. In Europa zijn benzinevoertuigen sinds 2001 en dieselveertuigen sinds 2004 verplicht om de OBD2-protocollen te ondersteunen. Wagens waarbij de roetfilter werd verwijderd, genereren zogenaamde P-foutcodes die in Nederland resulteren in de onmiddellijke afkeuring van het voertuig. Via chiptuning kunnen deze foutcodes softwarematig worden weggeschreven, maar dan is de aanwezige software niet meer in overeenstemming met de originele software die in de wagen aanwezig hoort te zijn. Aangezien bijna alle wagens al beschikken over een EOBD-stekker en de noodzakelijke diagnoseapparatuur al op de markt is, zou een controle via uitlezing veel goedkoper uitvallen en veel vlugger te implementeren zijn.

1. Volgens GOCA was het uitlezen van de boordcomputer onvoldoende betrouwbaar.
 - a) Wat werd precies uitgelezen door GOCA?
 - b) Hoeveel testen werden uitgevoerd met deze methode en wat waren de resultaten?
 - c) Werden bij de testen 'P'-foutcodes geregistreerd?
 - d) Hoe evalueerde GOCA deze methode en waarom was ze onvoldoende betrouwbaar?
2. De meldingen van 'P'-foutcodes kunnen worden vermeden via chiptuning. De roetfilter (en EGR) worden dan softwarematig uit het systeem geschreven waardoor geen foutmeldingen meer worden gegenereerd. Dit ingrijpen in de software is

eveneens opspoorbaar, maar vermoedelijk is hiervoor een samenwerking met de autoconstructeurs vereist.

- a) Werden de autoconstructeurs geconsulteerd bij het onderzoek naar de verschillende detectiemethoden? Waarom wel/niet?
 - b) Waren de autoconstructeurs bereid mee te werken aan het onderzoek?
 - c) Welke methode genoot de voorkeur van de autoconstructeurs?
- 3. Werd FEBIAC vzw (federatie van de auto- en tweewielerindustrie in België en het Groothertogdom Luxemburg) betrokken bij dit onderzoek? Wat waren haar aanbevelingen?
 - 4. Hoeveel gevallen van roetfilterfraude werden al vastgesteld in de keuringscentra? Welke sanctie werd aan deze vaststelling gekoppeld? Werd in elk keuringscentrum dezelfde sanctie gehanteerd?
 - 5. In het antwoord op mijn vraag om uitleg nr. 2010 van 22 mei 2018 gaf de minister mee dat hij bij zijn federale collega's zou aandringen of er een inspectie kan gebeuren bij een aantal garagehouders die het verwijderen van roetfilters en bijbehorende chiptuning van wagens aanbieden op hun website.

Kan de minister hiervan de stand van zaken geven?

ANTWOORD

op vraag nr. 1145 van 31 mei 2018

van **JOHAN DANEN**

1. Tijdens de labotests werden verschillende meettoestellen getest op zeven recente dieselveertuigen in volgende configuraties:
 - zoals het voertuig door de voertuigconstructeur werd aangeboden;
 - na het verwijderen van de roetfilter;
 - na het plaatsen van een nieuwe roetfilter.
- a) Wat het EOBD betreft, werd gekeken naar volgende gegevens:
 - visuele controle van de werking van de MIL (malfunction indicator lamp);
 - uitlezen van de "readiness codes" (enkel als alle systemen die het motormanagement bewaakt, een zelfcheck gekregen hebben, is er een beoordeling door het EOBD-systeem mogelijk);
 - status van de MIL uitlezen (boordpaneel en software);
 - uitlezen van foutcodes.
- b) Tijdens de labotests werd bij slechts één voertuig van de zeven gedetecteerd dat de roetfilter werd verwijderd.
- c) Slechts bij één voertuig van de zeven werden de 'P'-foutcodes geregistreerd.
- d) GOCA is sinds 2002 actief betrokken bij verschillende internationale studies, voornamelijk via het International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA). Een aantal studies, zoals het 2nd CITA Programme on Emission Testing (2002), TEDDIE (2011), SET Sustainable Emissions Test (2015) en SET II (2016-2018), hadden betrekking op emissies en EOBD. Tijdens deze studies werd heel wat ervaring met EOBD opgedaan.

De SET-studie (2015) heeft een vergelijking gemaakt tussen een emissietest en het EOBD-systeem. Deze studie en ook de Franse Union Technique de l'Automobile (UTAC), tonen aan dat een EOBD-test de milieuprestatie van het voertuig niet volledig kan beoordelen op een gelijkwaardige wijze als een roettest aan de uitlaat. Een EOBD-test kan wel een interessante toevoeging betekenen. Bovendien heeft de SET-studie ook het fenomeen van 'tampering' of het frauderen van emissietesten bestudeerd. Het opsporen van een "frauduleuze" softwareaanpassing is niet zo eenvoudig daar zelfs dezelfde softwareversie (Calibration identifier (CALID)) mee geherprogrammeerd kan worden.

Bij de verwijderde roetfilters in de labotesten werd de software niet aangepast. Slechts één voertuig van de zeven ontdekte vrij snel de verwijderde roetfilter. Dit betekent niet dat de andere systemen niet aan de EOBD-wetgeving voldoen.

Er zijn twee mogelijkheden waarom de voertuigen niet onmiddellijk een verwijderd roetfilter detecteren:

- het systeem had de readiness codes nog niet geset, de omstandigheden om de goede werking met zekerheid te kunnen vaststellen waren nog niet doorlopen;

- het systeem heeft de verwijderde roetfilter ontdekt, maar is niet verplicht om de MIL lamp en bijhorende foutcode te genereren omdat de fabrikant weet dat zelfs zonder de roetfilter de EOBD grenswaarden niet worden overschreden.

In het laatste geval, maar ook indien de software wordt gewijzigd (en dit zal meestal gebeuren), zal het EOBD-systeem en de ondervraging ervan geen enkele fout opleveren.

In het geval dat de readiness codes nog niet geset zijn, betekent dit dat indien het EOBD-systeem wordt gereset net voor een technische keuring, de MIL en foutcode ook zal zijn gewist bij de aanbieding voor de keuring. Deze argumenten maken dat met het huidige EOBD-systeem de fraude niet naar boven zal komen.

Besluit: met softwareaanpassingen en ongewenste manipulaties kan veel worden verdoezeld. De enige correcte beoordelingsmanier is het meten van het eindresultaat is (in dit geval een uitlaattest).

2. Het ingrijpen in de software is slechts op één manier opspoorbaar. Dit is niet mogelijk door enkel de softwareversie na te kijken (want deze is ook herprogrammeerbaar), maar wel door een vergelijking te maken van de softwareversie samen met de checksum. De zogenaamde Calibration identifier (CALID) en het Calibration verification number (CVN). Evenwel is deze info niet bij alle Belgische invoerders aanwezig. In veel gevallen is dit info die enkel bij de constructeur beschikbaar is.
 - a) Ja. Tijdens de eerste fase van het onderzoek werd via FEBIAC aan alle constructeurs een oproep gedaan om voertuigen ter beschikking te stellen.
 - b) Ja. Verschillende Belgische invoerders hebben voertuigen en informatie ter beschikking gesteld.
 - c) De belangrijkste conclusies van de eerste fase van het onderzoek werden met FEBIAC besproken. Er werd evenwel geen voorkeur gevraagd voor wat de detectie van roetfilterfraude betreft. In het verdere onderzoek kunnen de autoconstructeurs via FEBIAC als belangrijke stakeholder worden geconsulteerd.
3. Zie vraag 2.
4. Met de huidige roettest tijdens periodieke technische keuring voor dieselmotoren is het niet mogelijk om roetfilterfraude op een efficiënte manier te detecteren.

Om voorgaande redenen wordt zeer binnenkort een onderzoek opgestart naar een werkbare en objectieve vaststellingmethode van roetfilterfraude met behulp van geavanceerde PN (particule number) of PM (particle mass) meettoestellen.

5. Ik ontving een antwoord van minister Peeters. Hij ziet in dit geval als enige raakpunt met zijn bevoegdheden de mogelijke misleiding van de consument, maar geeft aan dat de gemiddelde consument goed weet dat het rijden met een verwijderde roetfilter niet reglementair is. Hij is dus van oordeel dat de door de bedrijven meegedeelde informatie niet misleidend is en dat hij niet kan optreden. Hij legt de bal in het kamp van de "diensten bevoegd voor de wet van 21 juni 1985".

In het antwoord van minister Peeters werd niet specifiek geantwoord op het optreden tegen garagehouders die reclame maken voor het verwijderen van een roetfilter.

Ik wil er zelf wel op wijzen dat veel van deze websites zichzelf ook proberen in te dekken tegen de gevolgen van hun frauduleuze praktijken door in hun algemene voorwaarden bepalingen toe te voegen die de verantwoordelijkheid voor het verwijderen van de roetfilter doorschuiven naar de klant en dus naar voertuigeigenaar.