Vlaams Parlement

496 (2015-2016) – Nr. 1
ingediend op 7 oktober 2015 (2015-2016)

Motie

van Hermes Sanctorum-Vandevoorde, Björn Rzoska en Wouter Vanbesien

tot besluit van de op 6 oktober 2015
door Hermes Sanctorum-Vandevoorde
in commissie gehouden interpellatie
tot minister Ben Weyts
over het dieselschandaal bij Volkswagen
en de gevolgen in Vlaanderen

verzendcode: FIN

Het Vlaams Parlement,

– gehoord de interpellatie en vragen in verband met Dieselgate;

– gehoord het antwoord van de minister;

– gezien:
  1° de bewezen fraude met de meetgegevens van de uitstoot van dieselwagens van de Volkswagengroep – wereldwijd, maar ook in Vlaanderen;
  2° de onzekerheid over de uitstootgegevens van andere (diesel)wagens op dit ogenblik;
  3° het hoge percentage van 60% van de NOx-uitstoot, afkomstig van het verkeer in Vlaanderen in 2013, en gezien het feit dat stikstofoxiden precursoren zijn in de vorming van ozon en van fijn stof;
  4° het hoge percentage dieselwagens (62%) in ons land;

– rekening houdend met de correctiefactoren die al worden toegepast door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en in de Vlaamse verkeersemissiemodellen om recht te doen aan de verschillen tussen uitstoot in testlaboratoria en in reële verkeerssituaties;

– maar ook rekening houdend met het feit dat die correctiefactoren achterlopen op de nieuwe Euro VI-modellen (en vooral dan de Euro VI-dieselwagens), die sinds 1 september 2014 op de markt gebracht worden;

– verzoekt de Vlaamse Regering:
  1° alles in het werk te stellen om zo snel mogelijk zicht te krijgen op de reële uitstoot van alle voertuigen waarvan de testen de voorbije jaren mogelijk gemanipuleerd werden, zowel dieselwagens van de Volkswagengroep als mogelijk van andere constructeurs;
  2° ook zo snel mogelijk zicht te krijgen op de reële uitstoot van nieuwe dieselwagens, die moeten voldoen aan de Euro VI-norm;
  3° op basis van die gegevens een nieuwe inschatting te maken van de effecten op het milieu en het klimaat in het algemeen en op de luchtkwaliteit in het bijzonder;
  4° de milieueffectbeoordelingen van plannen en projecten in het kader van alle lopende vergunningsprocedures die onvoldoende rekening houden met de reële uitstoot van wagens in het verkeer, te laten herberekenen en de cel Mer (milieueffectrapport) van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie de opdracht te geven geen MER's meer conform te verklaren die onvoldoende rekening houden met de uitstoot van wagens in reële verkeerssituaties;
  5° daadwerkelijk schadeclaims in te dienen tegen alle autoconstructeurs die fraude hebben gepleegd en op die manier het milieu en de volksgezondheid in Vlaanderen schade hebben toegebracht;
  6° de tarieven voor de belasting op de inverkeerstelling zoals vastgelegd in 2012, te herzien, rekening houdend met de nieuwe informatie in verband met de reële uitstoot van wagens;
  7° een juridische procedure te starten om de door de fraude van de fabrikanten gederfde belastinginkomsten te verhalen op de constructeurs die gefraudeerd hebben en zeker niet op de automobilisten;
  8° ook de geplande vergroening van de verkeersbelasting te baseren op de reële uitstoot van de wagens en op de ecoscore zoals opgesteld door VITO;
  9° daadwerkelijk door de eigen Vlaamse diensten of door onafhankelijke controleorganen, eventueel bij wijze van steekproeven, de nodige controles van de reële uitstoot op de weg van alle dieselwagens te laten uitvoeren, zowel van die van de Volkswagengroep als van andere dieselwagens;

10° garanties te geven op een regelmatige controle van de uitstoot van voertuigen via de autokeuringscentra, in het bijzonder wat de roetuitstoot betreft;

11° er bij de Europese Commissie op aan te dringen:

a) het onderzoek naar de gevolgen van de fraude door autoconstructeurs op milieu en gezondheid te coördineren, gebruikmakend van het COPERT-programma (Calculation of Emissions from Road Transport), dat gefinancierd wordt door het Europees Milieu Agentschap;

b) de nieuwe testcyclus WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) zeker in 2017 daadwerkelijk in te voeren;

c) ook RDE-straattesten (Real Driving Emissions) verplicht te stellen zodat de kloof tussen testmetingen in laboratoria en in het echte verkeer kan worden gedicht;

d) wat de uitstootnorm voor NOx per kilometer (nu 80 mg/km) betreft, zo snel mogelijk te evolueren naar de norm die geldt in de VS en de toegestane overschrijdingsmarges maximaal in te perken.

Hermes SANCTORUM-VANDEVOORDE
Björn RZOSKA
Wouter VANBESIEN