

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1359
van **GWENNY DE VROE**
datum: 21 juni 2016

aan **BEN WEYTS**

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

Stikstofoxide-emissie door dieselloertuigen - Maatregelen

Ondanks alle technologische verbeteringen blijven dieselmotoren in de loop der jaren stikstofoxide uitstoten. Volgens cijfers van het Directoraat-Generaal Milieuzaken van de Europese Commissie zijn er in Europa maar liefst 400.000 vroegtijdige overlijdens als gevolg van fijn stof, tien keer meer dan verkeersdoden. De invoering van strengere uitstootnormen is dan ook noodzakelijk.

Er is al heel wat werk verricht om de fijnstofwaarden in Vlaanderen naar beneden te halen, maar is er nog veel werk aan de winkel.

Op woensdag 28 oktober 2015 werd op Europees niveau gestemd over de invoering van nieuwe strengere dieseltesten. De uitstootnorm voor stikstofoxide die Europa al in 2007 had vastgelegd, namelijk de norm van 80mg/km, wordt niet gehaald of toch niet in reële verkeersomstandigheden. De testen op de rollerbanken geven immers een vertekend beeld. Het Europees Parlement buigt zich momenteel nog steeds over Dieselgate in een onderzoekscommissie.

Ik heb steeds gepleit voor een Europese aanpak en voor één Europees controleorgaan zodat de controles op een correcte en gelijkaardige manier kunnen worden uitgevoerd. Ook is het cruciaal om toe te zien op een snelle invoering van de nieuwe dieseltesten.

1. Wat is de stand van zaken van de invoering van de dieseltesten, de Real Driving Emissions-test gestemd op 28 oktober 2015 in het Europees Parlement?
2. Welke maatregelen heeft de minister sinds de bekendmaking van Dieselgate genomen om de uitstoot van wagens te verminderen?
3. Zal er werk worden gemaakt van één Europees controleorgaan dat de technische standaarden zet en controleert zodat er een gelijk speelveld wordt gecreëerd?

ANTWOORD

op vraag nr. 1359 van 21 juni 2016

van **GWENNY DE VROE**

1. De invoering van de Real Driving Emission testen (RDE) gebeurt in fasen. In een eerste pakket werd de testprocedure vastgelegd voor testen die worden uitgevoerd op de weg. Dit pakket werd goedgekeurd in de bevoegde Commissie in mei 2015. In een tweede pakket werden de conformiteitsfactoren vastgelegd. Het is naar de goedkeuring van dit tweede pakket dat in de vraag wordt verwezen. Hierover is de meeste discussie geweest. De conformiteitsfactoren bepalen de factor waarmee de emissiegrenswaarden gemeten volgens de Europese homologatiecyclus mogen worden overschreden wanneer de emissies worden gemeten in testen op de weg. Dit tweede pakket werd goedgekeurd in de bevoegde technische Commissie in oktober 2015. De Commissie Leefmilieu van het Europees Parlement verwierp dit pakket op 14 december 2015. Op 3 februari 2016 stemde het voltallige Europees Parlement met een kleine meerderheid tegen de verwerping van de Commissie Leefmilieu. Het tweede pakket werd aldus op 20 april gepubliceerd.

NOx-emissies gemeten volgens de RDE-testprocedure voor nieuwe Euro 6 modellen mogen vanaf september 2017 (september 2019 voor alle nieuwe voertuigen) niet meer dan 2,1 keer de emissiewaarde gemeten volgens de homologatietest, overschrijden. Vanaf januari 2020 (2021 voor alle nieuwe voertuigen) mag deze factor niet hoger zijn dan 1,5. In de feiten gaat het over een factor 1 met een onzekerheidsmarge voor de testtoestellen van 0,5.

In een derde pakket worden RDE-testen voor PN (particulate number), aantal deeltjes, ingevoerd. Daarnaast wordt er ook een procedure ingevoerd om koude start emissies in rekening te brengen bij de RDE-testen. Dit is voor België belangrijk omdat er veel korte ritten met de wagen worden afgelegd. Dit derde pakket wordt verwacht tegen juli met een stemming in het najaar.

In een vierde en laatste RDE-pakket wordt "in-use-conformity RDE testing" verder uitgewerkt. Dit soort testen garandeert dat de emissie-controle-systemen (katalysatoren, roetfilters) een zekere tijd blijven werken. Hiervoor bestaan reeds bepalingen in de huidige testprocedure waarvan wordt bekeken of ze met de RDE-testen matchen. Bijkomend wordt de mogelijkheid geboden dat derde partijen, dus niet de constructeur of type-goedkeuringsinstantie, deze testen uitvoeren. Het is de bedoeling hiermee het markttoezicht te verbeteren. Een eerste voorstel voor dit pakket wordt verwacht in maart 2017.

2. Er wordt al eerder dan september 2015 ingezet op een daling van de uitstoot van wagens.
Naast de continue inzet om mensen en bedrijven aan te zetten om minder vervuilende modi te gebruiken, zetten de Vlaamse Overheid in op een vergroening van het wagenpark via Vlaamse belastingmaatregelen.
 - De belasting op inverkeerstelling (BIV) werd vergroend, waarbij er een sterkere sturing is op basis van de milieuparameters. Voertuigen ingeschreven op naam van een leasingmaatschappij blijven belast op basis van fiscale PK of

kW. Ook hier zijn soortgelijke vrijstellingen ingevoerd als bij de jaarlijkse verkeersbelasting.

- De jaarlijkse verkeersbelasting werd vergroend. Sinds 1 januari 2016 wordt de jaarlijkse verkeersbelasting bepaald op basis van de CO₂-uitstoot van het voertuig, de euronorm en de brandstofsoort. Bovenop deze vergroening is er een vrijstelling voor de verkeersbelasting voor zuiver elektrische wagens en wagens op waterstof. Tot 21 december 2020 geldt deze vrijstelling ook voor wagens op aardgas (CNG/LNG) en plug-in hybride elektrische voertuigen met uitstoot lager dan 50g CO₂ /km. Deze vrijstellingen gelden ook voor voertuigen die voor 01 januari 2016 zijn ingeschreven. Leasingvoertuigen worden niet vrijgesteld. Voor alle LPG-voertuigen wordt de jaarlijkse verkeersbelasting vanaf 01 januari 2016 forfaitair verminderd met 100 euro. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.
- De kilometerheffing voor vachtwagens werd ingevoerd op 1 april 2016. Deze kilometerheffing is afhankelijk in prijs van het gewicht van het voertuig en van de euronorm, dewelke eveneens rekening houdt met emissies.
- De vergroening van de Verkeersbelasting voor lichte vracht wordt momenteel uitgewerkt.

Verder wordt er ondersteuning verleend bij de uitvoering van het Vlaams Actieplan Clean Power for Transport. Via middelen uit het klimaatfonds worden P&R en carpoolparkings in beheer van het agentschap Wegen en Verkeer (AWV) uitgerust met laadpalen voor elektrische voertuigen.

Op vlak van openbaar vervoer wordt ook ingezet op lagere emissies. Zo heeft de Lijn projecten lopen met waterstof- en elektrische bussen.

In de toekomst gaat de Lijn verder met de vergroening van haar busvloot. Zowel de Raad van Bestuur van De Lijn als de Vlaamse regering spraken de ambitieuze doelstelling uit om vanaf 2019 nog louter bussen met alternatieve aandrijving (hybride, elektrisch, waterstof, ...) aan te kopen. De ambitieuze doelstelling is om stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog met groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt. Voor deze versnelde vergroening wordt 22 miljoen euro uit het klimaatfonds voorzien.

3. Op dit ogenblik wordt er in het Europees Parlement en de Raad onderhandeld over een grondige herziening van het regelgevend kader voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen. Dit is de basis waarop nationale autoriteiten voertuigen homologeren. Deze goedkeuring is nodig om voertuigen op de EU-markt te brengen. Autoconstructeurs kunnen vrij kiezen waar in de EU deze typegoedkeuring doorgaat. De recente problemen hebben specifieke zwakheden blootgelegd en wijzen op de noodzaak van een fundamentele herziening op EU-niveau. Bij de herziening wordt aandacht besteed aan het creëren van een gelijk speelveld. Zo zal dit regelgevend kader, als aanvulling op de reeds bestaande typegoedkeuringsvoorschriften, nieuwe bepalingen bevatten rond markttoezicht. Verder worden er controlemechanismen voorzien. Deze moeten de correcte en geharmoniseerde toepassing van de typegoedkeuringsprocedures door de autoriteiten van de lidstaten en technische diensten garanderen.