

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1505
van **GWENNY DE VROE**
datum: 22 juni 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Fraude met uitstootnormen dieselloertuigen - Handhavingsbeleid

Het adbluesysteem zorgt ervoor dat vervuilende trucks en bepaalde personenwagens met dieselmotoren hun uitstootnormen gevoelig verbeteren. Met de 'adbluekiller' schakelt de chauffeur de adbluetoevoer uit, wat dus resulteert in een veel hogere NO_x-uitstoot.

Het manipuleren van de uitstootnormen is niet enkel illegaal, maar ook vervuilend. Handhaving en controle zijn dan ook noodzakelijk. Het systeem is niet alleen vervuilend maar ook volstrekt illegaal en moet streng worden aangepakt. Maar het 'gesjoemel' valt niet op te sporen met periodieke controles. De enige oplossing lijkt het controleren van de vrachtwagens langs de weg.

In de vergadering van de commissie Mobiliteit van februari 2017 heeft de minister naar aanleiding van een vraag om uitleg van Lode Ceyssens te kennen gegeven dat er naast bijkomende weginspecteurs ook overleg plaatsvindt met de politiediensten om te bekijken of zij zouden kunnen meewerken in het kader van grootschalige acties. Ook verklaarde de minister dat er overleg is met de erkende instellingen voor technische controle en met buitenlandse instanties om na te gaan hoe men de fraude best kan aanpakken. De Nederlandse Organisatie voor Toegepast-natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) onderzoekt de haalbaarheid van een eenvoudige meetmethode om bij Euro 6-vrachtwagens vast te kunnen stellen of het adbluesysteem onrechtmatig buiten werking is gesteld.

Minister Schauvliege verklaarde in de commissie Leefmilieu dat de Vlaamse Regering haar verantwoordelijkheid ter zake zal nemen en daar strenger op zal toezien.

1. Hebben de diensten van de minister inmiddels meer zicht op de draagwijdte van de fraude in Vlaanderen?
2. Hoe evalueert de minister het overleg met de politiediensten om eventuele schaafeffecten te kunnen genereren?
3. Hoe verloopt het overleg met de diensten van de minister en buitenlandse instanties om op te treden tegen deze fraude? Wanneer denkt de minister daar resultaten van te kunnen geven?
4. Wat is de stand van zaken van het onderzoek van de Nederlandse Organisatie voor Toegepast-natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO)? Hoe verlopen de gesprekken hierover op Europees niveau?

5. Op welke manier zal de Vlaamse Regering haar verantwoordelijk ter zake opnemen en strenger toezien?

ANTWOORD

op vraag nr. 1505 van 22 juni 2017

van **GWENNY DE VROE**

1. Zoals ik al eerder aangaf, is het dit soort fraude dat bij de technische keuring moeilijk of niet detecteerbaar is omdat men hier geen voertuigonderdelen mag demonteren.

Daarnaast kan men ook veronderstellen dat deze systemen worden verwijderd vooraleer men naar de technische controle gaat en zullen buitenlandse chauffeurs nog steeds buiten schot blijven aangezien deze hun voertuig niet in Vlaanderen zullen aanbieden voor periodieke keuring.

Eigen cijfers zijn dan ook niet beschikbaar.

We weten dat de federale wegpolitie sinds mei 2017 is gestart met het controleren van dit soort fraude. Uit de informatie die ik hiervoor opgevraagd heb, blijkt dat er intussen 70 vaststellingen werden gedaan van adblue fraude, en dat deze voornamelijk (90%) worden vastgesteld bij voertuigen uit Roemenie, Polen, Bulgarije en Litouwen.

2. De politiediensten zijn momenteel de enige instantie die deze fraude kan en mag controleren. We evalueren momenteel of de sancties voor inbreuken die de doelmatigheid van het emissiebeheersingssysteem verminderen, nog hoog genoeg zijn om een ontradend effect te hebben. >Daar waar nodig nemen we hiervoor contact op met andere bevoegde overheden.
3. Ook in Nederland geeft men aan dat men tijdens de periodieke keuring moeilijkheden heeft om de aanwezigheid van deze manipulatiesystemen te detecteren en dit alleen tijdens gebruik van het voertuig op de weg kan worden gecontroleerd. In Nederland bekijkt men momenteel of een verkoopverbod op dit soort systemen mogelijk is.

Ik neem dit mee naar mijn federale collega minister van Werk, Economie en Consumenten, om na te gaan of markttoezicht een rol kan spelen in het bestrijden van dit soort fraude.

In Frankrijk en Denemarken wordt momenteel regelgeving ontwikkeld om sterker te kunnen optreden tegen dit soort fraude. Uiteraard volgen wij deze evoluties op en evalueren we ons huidige regelgevende kader.

4. Ik heb op dit ogenblik geen verdere informatie over de stand van zaken van het onderzoek dat TNO uitvoert.

De Europese Commissie is zich uiteraard al bewust van dit soort fraude en geeft zelf ook aan dat door de hoge complexiteit, de controle op NOx-emissies of controle van software nog geen deel uitmaakt van de periodieke technische controle. (De controle op NOx-emissies is uiteraard wel een deel van het typegoedkeuringsproces.)

Wanneer meer efficiënte testmethode beschikbaar zijn, is de Commissie bevoegd om Richtlijn 2014/45/EU aan te passen, waardoor dit soort fraude die een effect heeft op de NOx-emissies, ook kan worden gedetecteerd tijdens de periodieke technische keuring.

Uiteraard blijven mijn bedenkingen uit vraag 1 hierbij wel gelden en zal controle tijdens het gebruik van het voertuig op de weg een belangrijke rol blijven spelen.

5. We bespreken met de bevoegde instanties of het mogelijk is om een verbod in te stellen op de verkoop van deze toestellen die de adbluetoevoer uitschakelen, en bekijken of de sancties die voor dit soort fraude kunnen worden opgelegd, wel hoog genoeg zijn.