

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 129
van **JOHAN DANEN**
datum: 19 november 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Bestrijding roetfilterfraude - Resultaten testfase

Tijdens de commissiezitting van 22 mei 2018 bevroeg ik de minister over de fraude die wordt gepleegd met het verwijderen van roetfilters en welke maatregelen de minister zou nemen om roetfilterfraude vast te kunnen stellen (vraag om uitleg nr. 2010).

In zijn antwoord gaf de minister aan dat hij niet over cijfers beschikte van het aantal frauduleus verwijderde roetfilters. Een van de redenen hiervoor was het ontbreken van een goede methode om deze gevallen van fraude te detecteren.

De minister gaf aan dat de federatie van de keuringscentra GOCA (Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) in opdracht van de regering al maanden aan een stuk de diverse detectiemethoden aan het testen was. GOCA was dit voorjaar al tot de conclusie gekomen dat geen enkele van de geteste 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 omschreef deze twee detectiemethoden als 'top of the edge'. Deze twee technieken bestonden alleen nog maar in een labo-omgeving, maar de minister wilde deze methoden, in samenwerking met de twee andere gewesten, bij wijze van test uitrollen in diverse keuringscentra in Vlaanderen. Door samenwerking met de andere gewesten zou deze testfase ook uitgevoerd worden in keuringscentra in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en in Wallonië. Deze samenwerking zou via een overeenkomst gefinaliseerd moeten worden. De minister ging ervan uit dat de testen in de verschillende keuringscentra vanaf juni van start zouden gaan. De doelstelling was om 700.000 wagens te testen in België, waarvan 300.000 à 400.000 in Vlaanderen. Eind 2018, begin 2019 wou de minister concrete resultaten voorleggen.

1. De testfase zou in samenwerking met de twee andere Gewesten – het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest - worden uitgerold. Voor deze samenwerking zou een overeenkomst worden opgesteld.

a) Werd de overeenkomst tot samenwerking gefinaliseerd?

b) Vlaanderen zou 200.000 euro bijdragen in deze testfase.

In welke financiële middelen wordt door de andere gewesten voorzien?

c) Is de proeffase in elk gewest van start gegaan?

- d) Hoeveel keuringscentra nemen deel aan deze testfase in de respectieve gewesten (Vlaanderen, Wallonië en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest)?
- 2. Werden beide methoden (Particle Mass en Particle Number) uitgerold tijdens deze testfase? Indien niet, wat is hiervoor dan de reden?
- 3. Werden beide detectiemethoden uitgerold in alle gewesten?
- 4. a) Hoeveel wagens werden ondertussen in Vlaanderen gecontroleerd op roetfilterfraude?
b) Gaven beide detectiemethoden dezelfde resultaten?
c) Bij hoeveel wagens werd fraude met de roetfilter vastgesteld?
- 5. De minister gaf aan dat hij bij zijn federale collega's zou aandringen op de inspectie van ondernemingen die het (illegaal) verwijderen van roetfilters promoten op hun website.

Wat is de huidige stand van zaken?

- 6. a) Is er in overleg voorzien tussen de drie gewesten tijdens deze testfase? Heeft dit overleg al plaatsgevonden?
b) Wat zijn de resultaten in de andere twee gewesten? Wordt er meer of minder fraude met roetfilters vastgesteld in vergelijking met het Vlaamse Gewest? Desgevallend, wat zou dit verschil kunnen verklaren?
- 7. Wanneer worden de definitieve resultaten van deze testfase verwacht?
- 8. Wat zijn de vervolgstappen in de aanpak tegen roetfilterfraude?

ANTWOORD

op vraag nr. 129 van 19 november 2018

van **JOHAN DANEN**

1.
 - a) De overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en GOCA met betrekking tot de uitvoering van een studie over de detectie van roetfilterfraude werd nog niet ondertekend door het Waalse Gewest (*op datum van 3/12/2018*).
 - b) De bevoegde regionale overheden stellen voor de financiering van deze studie een maximaal bedrag van 339.950 euro (incl. BTW) ter beschikking. Zowel het Vlaamse Gewest als het Waalse Gewest nemen 46% van dit bedrag ten laste en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest draagt de resterende 8% bij. Dit resulteert voor Vlaanderen dus in een bedrag van maximaal 156.377 euro.
 - c) De praktijktesten worden in keuringscentra van de drie gewesten uitgevoerd.
 - d) In de testfase worden vergelijkende en duurzaamheidstesten uitgevoerd met PN als PM toestellen in de drie gewesten. In Vlaanderen worden testen uitgevoerd in keuringscentra van Diksmuide, Eeklo, Geel en Zemst. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de keuringscentra van Vorst en Evere betrokken en in Wallonië worden de testen uitgevoerd in Mariembourg, Mont-Saint-Guibert en Rhisnes.
2. Ja, zowel PN als PM toestellen komen in deze studie aan bod.
3. Zowel PN als PM toestellen komen in deze studie aan bod. Het overgrote deel van de toestellen zijn evenwel PN toestellen. Wat de PM toestellen betreft werden aethalometers, roetpompen en toestellen op basis van light scattering meettechniek geëvalueerd.

De praktijktesten worden (of werden reeds) uitgevoerd door meerdere keuringscentra in de drie gewesten.
4. De testen in de tweede fase van het onderzoek zijn nog lopende. Op dit ogenblik werden reeds meerdere honderden voertuigen getest met de nieuwe meettoestellen. De evaluatie van deze testen is lopende. De eindresultaten en de besluiten van de studie worden verwacht tegen begin 2019.
5. Minister Peeters gaf aan dat het enige raakpunt met zijn bevoegdheden de misleiding van de consument is. De gemiddelde consument weet goed dat het rijden met een verwijderde roetfilter niet reglementair is, want impliceert dat de praktijk niet kan bestempeld worden als misleidend zoals gedefinieerd in het Wetboek Economisch Recht. 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 bepalingen toe te voegen in hun algemene voorwaarden die de verantwoordelijkheid voor het verwijderen van de roetfilter doorschuiven naar de klant en dus voertuigeigenaar.

6. a) Een tussentijds verslag van de studie werd eind oktober door GOCA bezorgd aan de drie gewesten. Deze werden op 5 november besproken
- b) De evaluatie van deze testen is lopende. De eindresultaten en de besluiten van de studie worden verwacht tegen begin 2019. Het is niet de bedoeling van deze studie om vergelijkingen te maken tussen de gewesten m.b.t. fraude met roetfilters.
7. De eindresultaten en de besluiten van de studie worden verwacht tegen begin 2019.
8. Doel van deze studie is het implementeren van een gepaste controlemethode waardoor roetfilterfraude bij de technische keuring zal kunnen worden vastgesteld. In dat geval zal dan een keuringsbewijs met beperkte geldigheid worden afgeleverd, zodat de voertuigeigenaar verplicht wordt om het gebrek te verhelpen.

De timing voor de uitrol naar alle autokeuringscentra is nog niet gekend, aangezien dit afhankelijk is van de uitkomst van het lopende onderzoek. Uiteraard zal dat ook afhankelijk zijn van de geschiktheid en de levertermijn van de betrokken toestellen, waarvan er nog vele prototypes zijn.

Als er een correcte methode gevonden wordt, zal ik deze uiteraard zo snel mogelijk implementeren in de autokeuringscentra/