

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 153

van **ELISABETH MEULEMAN**

datum: 14 december 2018

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**

VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Auto-industrie - Markttoezicht

In het verleden gaf de minister al aan dat zij de autoconstructeurs hard wil aanpakken als het gaat over het op de markt brengen van wagens die te veel uitstoten.

Het markttoezicht op de auto-industrie wordt uitgeoefend door de lidstaten van de Europese Unie. De kaderrichtlijn 2007/46/EG voorziet dat de typegoedkeuringsautoriteiten die verantwoordelijk waren voor de homologatie van voertuigen ook toezicht houden op de conformiteit van de betrokken voertuigen. Die taken zitten bij het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV), onder bevoegdheid van minister Weyts.

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1399 van 23 augustus 2018 gaf minister Weyts een overzicht van de automodellen die van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid een homologatie kregen. Op de vraag hoe het markttoezicht bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) wordt ingevuld, werd het volgende geantwoord: "Noch Toyota noch Lexus zijn door de pers naar voor gebracht als constructeurs verdacht van fraude of manipulatie bij emissietesten. MOW heeft vanuit de binnenlandse pers of via de Europese Commissie geen signalen opgevangen dat er mogelijks iets aan de hand is met voertuigen waarvoor het typegoedkeuringen heeft afgeleverd." Verder blijkt ook dat er bij het VHV zich niemand exclusief kan bezighouden met typegoedkeuringen en de opvolging ervan.

De TRUE-ratingdatabank (The Real Urban Emissions Initiative) bevat emissieprofielen per voertuigtype gebaseerd op meer dan één miljoen metingen op de weg (<https://www.trueinitiative.org/true-rating>). Minstens twee automodellen die door Vlaanderen werden goedgekeurd blijken op de weg te veel uit te stoten volgens deze databank.

In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 17 van 29 oktober 2018 erkent de minister de rol van typegoedkeuringsinstanties in het onderzoeken en oplossen van emissieproblemen. Uit onderzoek van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) blijkt dat één van de belangrijke sleutels tot het halen van de Europese normen inzake stikstofdioxide net de aanpak van emissieproblemen is. Zonder gesjoemel van autoconstructeurs zou het probleem met stikstofdioxide in Vlaanderen beter beheersbaar zijn: de directe uitstoot van NO₂ zou 57 procent lager zijn geweest (VITO, 2015). Op 8 november 2018 ontving ons land een aanmaning van de Europese Commissie over de onjuiste implementatie van Richtlijn 2008/50/EG van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, en in het bijzonder op de

niet-naleving van de vastgestelde jaargrenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂). Daarin wordt dieselgate niet erkend als argument om de normen voor stikstofdioxide niet te halen, aangezien dit probleem al jaren bekend is.

De bewijzen zijn ondertussen torenhoog dat bijna alle constructeurs zich schuldig hebben gemaakt aan gesjoemel met de uitstoot van wagens. En nog steeds worden er overtredingen vastgesteld. Dat heeft tot gevolg dat er nog steeds 1,9 miljoen dieselwagens op Belgische wegen rondrijden die te veel uitstoten.

1. Erkent de minister het belang van markttoezicht op de auto-industrie als één van de oplossingen voor het probleem met de stikstofdioxide-overschrijdingen in Vlaanderen? Hoe zou dit markttoezicht ingevuld moeten worden om zijn doel te bereiken?
2. Zal de minister met haar collega, minister Weyts, overleggen over de verdachte emissiemetingen bij voertuigen die werden goedgekeurd door het Vlaamse Gewest?
3. Wat is de timing van oplevering voor de beleidsstudie betreffende emissiefraude bij wegvoertuigen? Welke onderzoeksvragen zullen in deze studie behandeld worden?
4. Wat is de stand van zaken van de rechtszaak die de minister heeft aangespannen tegen Volkswagen? Overweegt zij ook tegen de andere sjoemelende autoconstructeurs naar de rechtbank te stappen? Waarom wel/niet?
5. Plant de minister meetcampagnes om de uitstoot van wagens op de weg via 'remote sensing' te meten, zoals nu ook gebeurt in Londen en Parijs?
6. Zal de minister met haar collega's van de andere regeringen samenzitten om een 'fonds voor schone lucht' in het leven te roepen (naar analogie met het 'German Clean Air Fund for Cities'), gefinancierd door de auto-industrie om retrofits van wagens te vergoeden?

ANTWOORD

op vraag nr. 153 van 14 december 2018

van **ELISABETH MEULEMAN**

1. Een belangrijke rol hierbinnen is weggelegd voor de federale overheid die verantwoordelijk is voor markttoezicht en die in het kader daarvan specifieke bevoegdheden uitoefent. Daarom doet mijn administratie inspanningen om samen te werken met de betrokken federale collega's om het markttoezicht voor wat betreft voertuigemissies, op basis van nieuwe inzichten en nieuwe Europese voertuigwetgeving te versterken.
Daarnaast ontwikkelt Vlaanderen binnen zijn bevoegdheden ook beleid om emissiefraude tegen te gaan. Sinds de laatste staatshervorming is Vlaanderen bevoegd voor homologatie en keuring, bevoegdheden die momenteel ressorteren onder die van collega Weyts. Zo werden bijvoorbeeld al inspanningen gedaan om de periodieke keuring te versterken via onderzoekswerk naar verbeterde meetapparatuur voor de detectie van roetemissies en ook werd het kader voor de controle van bedrijfsvoertuigen langs de weg verbeterd.
2. Het overgrote deel van de voertuigen die op onze wegen rondrijden, is niet door Vlaanderen gehomologeerd en voor deze voertuigen bevinden de betrokken homologatieautoriteiten zich dus buiten Vlaanderen en zelfs buiten België.
Er zijn momenteel geen concrete aanleidingen die de conformiteit van de in Vlaanderen gehomologeerde voertuigen op basis van de wettelijke bepalingen in vraag stellen. Testresultaten uitgevoerd met teledetectie tonen aan dat voornamelijk dieselveertuigen van alle merken bij werkelijk rijgedrag aanzienlijk meer uitstoten dan de homologatiewaarden. Omdat het gros van deze voertuigen tijdens een homologatietest volgens het huidige wetgevend kader echter voldoet aan de normen, is dit gegeven alleen onvoldoende om een effectieve strategie op te zetten om verhoogde emissies te bestrijden.
Er is voorzien dat het Vlaamse Gewest vanaf 2020 op basis van de zogenaamde 'in service conformity'-bepalingen proactief testen zal organiseren op voertuigen die in Vlaanderen gehomologeerd zijn. Het praktische kader voor de uitvoering van dergelijke testen moet nog worden uitgewerkt. Gezien de milieurelevantie van voertuigemissies lijkt het me aangewezen dat de minister, bevoegd voor leefmilieu, hierbij wordt betrokken.
3. Deze studie zal vanaf 1 februari starten. Gezien de brede opzet van dit studieproject, loopt de studie over een termijn van 12 maanden. Omdat hiervoor verschillende types expertise noodzakelijk zijn, werd de opdracht ingedeeld in 4 verschillende delen waarvoor zowel nationaal als internationaal de meest geschikte partners zijn gezocht. De studie stelt volgende onderzoeksvragen:
 - Perceel I omvat het uitklaren van juridische obstakels. Het betreft het verduidelijken van de wettelijke mogelijkheden van elk betrokken bestuursniveau en het in kaart brengen van eventuele versnippering van bevoegdheden ertussen, de procedures die juridisch kunnen gevolgd worden om vastgestelde problemen van diverse aard recht te zetten, de wettelijke modaliteiten verbonden aan 'in service conformity', terugroepacties, aansprakelijkheid, enz. Daarnaast wordt ook onderzocht welke stappen kunnen ondernomen worden tegen garagisten en andere actoren die illegaal emissiereductieapparatuur manipuleren of hier diensten of apparatuur voor verkopen.

- Perceel II omvat het uitwerken van concrete beleidsstrategieën om verhoogde emissies op een efficiënte en effectieve manier aan te pakken. Hierbij moeten minstens een aantal pistes worden onderzocht, waaronder het inzetten op modaliteiten verbonden aan 'in service conformity', mogelijkheden vanuit de hoedanigheid als type-goedkeuringsautoriteit, de analyse van bestaande databronnen met werkelijke voertuigemissies, de beoordeling van verschillende meettechnieken, mogelijkheden voor verbeteringen op het vlak van technische voertuigcontroles en een beoordeling van de effectiviteit van de huidige sanctieregelingen. Er wordt tevens gevraagd om de verkregen resultaten van het onderzoekswerk uitgevoerd in het kader van de overige percelen, mee te integreren in concrete oplossingen, strategieën en te volgen procedures om verhoogde emissies als overheid in de praktijk op een zo efficiënt en effectief mogelijke manier te gaan remediëren.
 - Perceel III omvat het uitvoeren van de nodige data-analyses inzake werkelijke voertuigemissies. Op basis hiervan wordt onderzocht in hoeverre deze gegevens kunnen worden gebruikt om binnen Vlaanderen de meest prioritaire voertuigmodellen te identificeren. Concreet moet er een analyse gebeuren van de beschikbare data en een methodologie worden uitgewerkt om uit al deze gegevens de grootste prioriteiten naar boven te brengen.
 - Perceel IV omvat het uitvoeren van een 'Remote Sensing' (teledetectie) campagne. Dit is een innovatieve meettechniek waarbij aan de hand van sensoren opgesteld langs de openbare weg de emissies van voorbijrijdende voertuigen kan worden bepaald. De meetresultaten zijn in eerste instantie bedoeld om statistisch te worden verwerkt zodat op die manier voornamelijk voertuigfabrikanten voor hun verantwoordelijkheid kunnen worden gesteld, maar ze kunnen ook sensibiliserend werken en ingezet worden in de strijd tegen emissiefraude gepleegd door eigenaars. Expliciet is ook gevraagd om op basis van de verkregen gegevens in te schatten wat de omvang is van het probleem van roetfilterfraude en om na te gaan wat het effect is van voertuigveroudering op de emissiebehandelingsapparatuur.
4. Er loopt er nog steeds een opsporingsonderzoek door het parket. Inmiddels heeft de Duitse autofabrikant op strafrechtelijk gebied wel een regeling getroffen met de Duitse autoriteiten. Momenteel onderzoekt het Brusselse parket de gevolgen van deze schikking in Duitsland voor de uitoefening van de strafvordering in België. Verdere informatie kan er gelet op het geheim van het strafonderzoek niet gegeven worden. Op dit ogenblik is het te vroeg om te stellen dat vanuit Vlaanderen juridische procedures zullen worden gestart tegen andere constructeurs. Dergelijke stappen vereisen minstens ernstige indicaties die niet kunnen worden toegeschreven aan technische handelingen noodzakelijk om een veilig gebruik van het voertuig te garanderen of de motor te beschermen.
5. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 3.
6. Uiteraard sta ik positief tegenover elk voorstel dat extra ondersteuning biedt ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Indien omwille van slechte uitstootprestaties van bepaalde voertuigen financiële schade geleden wordt, ben ik van mening dat deze door de verantwoordelijke moet worden gecompenseerd. Op dit ogenblik is het echter te vroeg om te stellen of en op welke manier hier de beste garanties voor kunnen worden verkregen.
- Binnen het Europese kader dat de homologatie van voertuigen regelt, is een homologatieautoriteit in principe mee verantwoordelijk voor de markttoegang van voertuigen op de volledige Europese markt. Het zou daarom het meest krachtdadig, efficiënt en rechtvaardig zijn om een compensatiemechanisme uit te werken op Europees niveau. Indien de Europese commissie dergelijk initiatief neemt, zullen wij ons constructief opstellen en het potentieel hiervan evalueren.