

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 183

van **TINNE ROMBOUTS**

datum: 10 december 2019

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Milieuvriendelijke en energie-efficiënte voertuigen - Eco-onderhoud

Oudere voertuigen voldoen vaak niet meer aan de oorspronkelijke milieunormen waaraan ze conform waren. TRAXIO, de Belgische federatie van de autosector, heeft daarom - naar het voorbeeld van Frankrijk - het concept 'Eco-onderhoud' uitgewerkt. Met behulp van aangepaste meet- en diagnoseapparatuur kan binnen vier minuten de oorzaak van het emissieprobleem worden opgespoord. Vervolgens kan het voertuig door middel van gerichte interventies opnieuw milieuvriendelijker en energie-efficiënter gemaakt worden, conform de oorspronkelijke milieunorm. TRAXIO stelt het 'Eco-onderhoud'-label beschikbaar aan garages die de meetapparatuur met de bijbehorende software in de werkplaats hebben en wier personeel een specifieke opleiding heeft gevolgd.

Het Waalse Gewest heeft een decreet goedgekeurd waardoor de voertuigen die een milieuvriendelijk onderhoud gekregen hebben ('écoentretien'), een jaar langer de lage-emissiezones (LEZ) in het gewest zullen mogen binnenrijden.

Vanaf 1 januari 2020 zullen dieselwagens met Euro 4-norm enkel nog na betaling toegang hebben tot de lage-emissiezones in Gent en Antwerpen. Het 'Eco-onderhoud'-label zou de getroffen wageneigenaars een alternatief kunnen bieden om de LEZ toch nog zonder betaling binnen te mogen, en dit zonder de milieulasten binnen de LEZ te verhogen.

1. Vindt de minister het 'Eco-onderhoud'-label een goed hulpmiddel om het wagenpark milieuvriendelijker en energie-efficiënter te maken?
2. Staat de minister in contact met TRAXIO aangaande de erkenning van het 'Eco-onderhoud'-label in het Vlaamse Gewest?
3. Bekijkt de minister de mogelijkheid om - zoals in het Waalse Gewest - in een uitzonderingsregel te voorzien wat betreft de toegang tot de lage-emissiezones en overweegt zij dit ook in te voeren?
4. Is er dan een aanpassing van de regelgeving nodig om tot uitvoering daarvan te komen of niet? Zo ja, welke aanpassing?

ANTWOORD

op vraag nr. 183 van 10 december 2019

van **TINNE ROMBOUTS**

1. TRAXIO heeft geen contact opgenomen met ons over hun eco-onderhoud programma. Ik begrijp via de informatie die u mij geeft en informatie op de website, dat eco-onderhoud uit twee delen bestaat:
 - a) een diagnose van de reële emissies van het voertuig en de onderliggende redenen voor eventueel verhoogde emissies.
 - b) aanpassingen aan het voertuig.

Het eerste deel is zeker een goed hulpmiddel. Meten is weten. In hoeverre deze diagnose sluitend is en een antwoord biedt op alle uitdagingen van het in kaart brengen van reële emissies en de onderliggende oorzaken, kan ik u op basis van de beperkte informatie niet beantwoorden. Er loopt momenteel een zeer uitgebreid onderzoek naar de oorzaken en oplossingen van verhoogde reële emissies. Dit onderzoek bevat 4 delen:

- Het eerste deel bekijkt de juridische aspecten inzake voertuigkeuring, homologatie en markttoezicht.
- In het tweede deel worden concrete beleidsstrategieën uitgewerkt om een oplossing te bieden aan de problematiek van verhoogde reële emissies. Ik denk hierbij aan een betere technische keuring, controles langs de weg, remote sensing, bestrijding van fraude zowel door voertuigeigenaars als voertuigconstructeurs, ...
- In het derde deel worden data-analyses uitgevoerd. Hoe groot is het probleem in Vlaanderen? Welke voertuigmodellen veroorzaken op de wegen in Vlaanderen de belangrijkste emissies?
- In het vierde deel werd een remote sensing campagne uitgevoerd waarbij de reële emissies van voorbijrijdende voertuigen (auto's en vrachtwagens) op 5 verschillende locaties werd gemeten. Dit was zelfs in een internationale context een bijzonder ambitieuze campagne, waarbij voor het eerste dergelijke metingen werden uitgevoerd op autosnelwegen. Momenteel loopt de dataverwerking en analyse van de bijna 200.000 metingen.

Sta mij toe om de resultaten van deze studie af te wachten vooraleer ik uitspraken wens te doen.

Het tweede deel van eco-onderhoud gaat over aanpassingen aan het voertuig. Ook hierover loopt een onderzoek. Het is me bekend dat in Duitsland bijvoorbeeld Euro 5 voertuigen worden omgebouwd. Ik heb hierover een schriftelijke vraag van collega Van Rompuy beantwoord. Kort samengevat zijn er nog een aantal juridische en technische onduidelijkheden. Juridisch gaat het bijvoorbeeld over aansprakelijkheid. Als de aanpassingen enkel software aanpassingen zijn, is het geen probleem, maar om de emissies op het niveau van de norm te brengen zijn meestal hardware aanpassingen nodig. Dan moet er medewerking zijn van de constructeur. Ook technisch is het alles behalve plug-and-play. Is er plaats genoeg dicht bij de motor om een SCR katalysator te installeren zodat de werking gegarandeerd kan worden? Er is niet 1 oplossing voor alle voertuigen. Voor welke modellen en merken zijn er wel toepassingen, voor welke niet? Sta me toe ook hier de resultaten van het genoemde onderzoek af te wachten.

2. Zoals reeds aangegeven, heeft Traxio geen contact opgenomen met mij of mijn administratie. Aangezien Traxio met het eco-label aan dezelfde bekommernissen wil

tegemoet komen als ik, namelijk de reële emissies van voertuigen verminderen, heb ik mijn administratie de opdracht gegeven zelf contact op te nemen met Traxio.

3. Zoals ook blijkt uit de vraag, heeft eco-onderhoud als doel om wagens in overeenstemming te brengen met de oorspronkelijke milieunorm. Met andere woorden er voor te zorgen dat de reële emissies in lijn liggen met de emissienormen. Dit is absoluut belangrijk, maar staat los van LEZ. In Vlaanderen worden vanaf 1 januari Euro 4 diesels niet meer zomaar toegelaten in een LEZ. Als een Euro 4 diesel zou voldoen aan zijn emissienormen in reëel verkeer, dan zullen de NOx emissies van die diesel lager liggen. Uiteraard draagt dit voor dergelijk voertuig mijn voorkeur weg. Een Euro 5 wagen heeft echter nog lagere emissienormen voor NOx. Bovendien moeten Euro 5 diesels zijn uitgerust met een roetfilter om de fijn stof norm te halen en dit is niet het geval voor een Euro 4 wagen. Er moet daarom op beide sporen worden ingezet: voertuigrestricties in een LEZ op basis van bepaalde normen én beleid dat ervoor zorgt dat de reële emissies van wagens in lijn komen te liggen met de emissienormen. Zoals hierboven aangegeven startte mijn administratie hierover het nodige studiewerk op.
4. Zoals uit het antwoord op vorige vraag duidelijk is, ben ik niet van plan om de LEZ-regelgeving aan te passen. Om de reële emissies in lijn te brengen met de normemissies zullen wel andere regelgevingen moeten uitgewerkt worden. Hiervoor wacht ik de resultaten af van de lopende studie rond verhoogde emissies. Ik zal daarna samen met mijn collega Peeters bekijken welk pakket we verder zullen uitwerken in regelgeving.