

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1054
van **ELS ROBEYNS**
datum: 20 april 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Roetfilterfraude dieselvoertuigen - Controle

Vier jaar geleden werd fraude met defecte roetfilters bij dieselvoertuigen ontdekt. De roetfilters werden weggehaald waardoor de wagens veel meer fijn stof uitstootten en keuringscentra waren niet in staat die fraude op te sporen. Er wordt geschat dat er zo'n 165.000 auto's rondrijden in België waar er op zo'n manier met de roetfilter geknoeid is. Dat zorgt ervoor dat deze auto's massaal meer roet en fijn stof uitstoten, wat zeer slecht is voor het milieu en de volksgezondheid.

Het inzetten van meetapparaten om de roetfilterfraude op te sporen, heeft lang geduurd doordat de minister eerste wilde wachten op een Europese richtlijn, afspraken wilde maken met alle gewesten en de systemen nog verder wou onderzoeken voordat het regelgevend kader uitgewerkt kon worden. De gewesten hebben uiteindelijk een aantal weken geleden een akkoord gesloten om het probleem aan te pakken. Een deeltjestellertest zal tegen midden 2022 ingezet worden tijdens de autokeuring van dieselwagens. Bij voertuigen die meer dan 1 miljoen fijn-stofdeeltjes per kubieke centimeter uitstoten, moet binnen de 14 dagen de roetfilter vervangen worden. Voor een wagen die tussen de 250.000 en 1 miljoen fijn-stofdeeltjes per kubieke centimeter uitstoot, wordt in een overgangsperiode van 2 jaar voorzien.

1. Welke stappen werden sinds mei 2020 gezet om de controle op roetfilterfraude op te starten?
2. Welke stappen moeten nog gezet worden tegen juli 2022 vooraleer de controle op roetfilterfraude operationeel kan worden?
3. Wat is de redenering achter de overgangsperiode van twee jaar voor voertuigen die tussen de 250.000 en 1 miljoen fijn-stofdeeltjes per kubieke centimeter uitstoten?
4. Zal de minister ook buiten de autokeuring controleren op roetfilterfraude? Zo ja, op welke manier en op welke schaal?
5. Worden ook initiatieven opgestart om garages die het verwijderen van roetfilters aanbieden of uitvoeren aan te pakken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1054 van 20 april 2021

van **ELS ROBEYNS**

1. De noodzakelijke stappen zijn gezet om de roetfilterfraude vanaf 1 juli 2022 aan te pakken. Het interministerieel overleg met het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 29 juni 2020 was vereist om te vermijden dat roetfilterfraudeurs later aan een controle zouden kunnen ontsnappen door zich in een ander gewest aan te bieden voor de autokeuring waar de deeltjesmeter niet zou gebruikt worden. De drie gewesten hebben in navolging hiervan een samenwerkingsakkoord ondertekend. Vervolgens heeft een intergewestelijke werkgroep zich gebogen over belangrijke vraagstukken zoals het lastenboek, de afkeurcriteria, de uitbreiding van het toepassingsgebied naar vrachtwagens, bussen en benzinevoertuigen ...
2. Alvorens op 1 juli 2022 van start te gaan met de effectieve aanpak van de roetfilterfraudeurs bij de technische controle zijn een aantal stappen vereist waaronder:
 - de publicatie van de Vlaamse regelgeving om de deeltjesmeter bij de technische keuring toe te laten;
 - de publicatie van het lastenboek;
 - het uitwerken van een technisch communicatieprotocol;
 - het uitrusten van de 43 keuringscentra met een deeltjesmeter;
 - het uitwerken van de modaliteiten voor deze test;
 - het aanpassen van de bestaande softwarepakketten in de keuringscentra;
 - het opleiden van de ruim 1160 controleurs;
 - de vervolgg communicatie naar de burgers om hen te informeren naar de gevolgen van de nieuwe test.
3. Vanaf het afkeurcriterium van 1 miljoen fijnstofdeeltjes per kubieke centimeter is het duidelijk dat de roetfilter verwijderd werd ofwel defect is. De gevallen met geknoei de roetfilter zullen aan deze test niet kunnen ontsnappen en dit was de initiële focus.

De overgangsperiode werd voorzien om tijdens deze periode de vereiste gegevens te verzamelen teneinde de ondergrens van de 250 000 fijnstofdeeltjes per kubieke centimeter nog scherper te stellen.

Met dit initiatief zal Vlaanderen, samen met de andere gewesten een pioniersrol binnen Europa spelen en in deze rol is het verstandig dat beslissingen op de juiste data zijn gefundeerd.

4. Op dit moment ligt de focus op dieselpersonenvoertuigen (cat. M1) en lichte vracht (cat. N1) met een euronorm 5 en hoger. De 3 gewesten zijn het eens om studies op te zetten teneinde het toepassingsgebied van de deeltjesmeter uit te breiden naar voertuigen van een hogere categorie dan M1 en N1, zoals vrachtwagens en bussen, en benzinevoertuigen. Momenteel worden de modaliteiten van beide studies besproken met de andere gewesten en het is mijn voornemen om deze spoedig op te starten.

Buiten het toepassen van de deeltjesmeter tijdens de technische keuring kan een mobiele deeltjesmeter ook toegepast worden bij de controle langs de weg. Deze

controle is enkel van toepassing op bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens, bussen, opleggers ...) en de bevindingen van de toekomstige studie zullen uitwijzen of de deeltjesmeter voor dergelijke voertuigen gebruikt kan worden.

5. Samen met het federale kabinet van de bevoegde staatssecretaris, mevr. De Bleeker, en het kabinet van collega-minister Demir bekijk ik met mijn kabinet wat mogelijk is om in samenwerking met de (federale) economische inspectie initiatieven te nemen om de onverantwoorde praktijken van sommige garagisten (die aanzetten tot het opzettelijk verwijderen van een roetfilter) aan te pakken. Hiervoor is reeds een eerste bespreking geweest en bekijken we nu verder binnen welk kader we dit het beste kunnen aanpakken.