

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1470
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 6 juli 2021

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

Emissiefraude - Controles

Recent studiewerk uitgevoerd door VMM (Vlaamse Milieumaatschappij) leert dat emissiefraude bij wegvoertuigen een zeer grote impact heeft in Vlaanderen. Er werden met succes emissiemetingen op de openbare weg georganiseerd waaruit blijkt dat een klein aandeel probleemvoertuigen een onevenredig groot deel van de vlootemissies voor zijn rekening neemt.

De aanpak van dit probleem is belangrijk voor de gezondheid van mens en milieu in Vlaanderen, maar ook om oneerlijke concurrentie binnen de transportindustrie en tussen onderhoudscentra van wegvoertuigen te vermijden. Het studierapport van VMM schuift daarom concrete stappen naar voren om:

- het toezicht op voertuigfabrikanten aan te scherpen via zogenoemde 'in service conformity'-testen en markttoezicht;
- het toezicht op voertuigeigenaars te verbeteren door een versterking van zowel de periodieke technische keuring als wegkantcontroles.

De pilootcampagne met remote sensing emissiemetingen is succesvol voltooid. Om zulke metingen in de toekomst te kunnen inzetten voor een performant beleid, moeten nu reeds de nodige beleidsinitiatieven worden genomen.

1. Op 1 september 2020 zijn nieuwe vereisten uit Verordening (EU) 2018/858 van kracht geworden inzake toezicht op de naleving van technische eisen en voertuigemissies. Dit houdt in dat er emissietests moeten gebeuren op in Vlaanderen verkochte voertuigen (markttoezicht) en dat voertuigmodellen die in Vlaanderen gehomologeerd werden performanter moeten worden opgevolgd via 'in service conformity'-tests.
 - a) Welke initiatieven heeft Vlaanderen genomen om voertuigen die hier gehomologeerd zijn op te volgen aan de hand van in service conformity?
 - i. Hoeveel van de fabrikant-onafhankelijke emissietests zullen jaarlijks worden uitgevoerd op voertuigmodellen die hier zijn gehomologeerd?
 - ii. Om wat voor tests gaat het dan en wie voert ze uit?
 - iii. Wat heeft de minister reeds geleerd uit dergelijke nieuwe testactiviteiten en hoe worden de resultaten van dit testprogramma gedeeld met betrokken partijen binnen en buiten de Vlaamse overheid?

- b) Waar staan we in Vlaanderen met het oprichten van een toezichtautoriteit die de emissieprestaties van in Vlaanderen ingeschreven voertuigen opvolgt?

Welke initiatieven heeft de minister reeds genomen om zulke emissietests uit te voeren en in wettelijke maatregelen voor deze autoriteit te voorzien ten aanzien van voertuigfabrikanten die in deze tests de normen niet blijken te respecteren?

- c) In welke sancties is voorzien in Vlaanderen tegen fabrikanten die de homologatiewetgeving niet respecteren?
- d) Op welke manier kan het toezicht op fabrikanten worden versterkt op basis van inspectieresultaten uit de voertuigkeuring, van wegkantcontroles en van metingen op basis van remote sensing?

2. Momenteel blijken er geen (in geval van onder meer NO_x-emissies) of onvoldoende (in geval van fijnstofemissies) milieugerichte tests te gebeuren tijdens de periodieke technische voertuigkeuring. Op 1 juli 2022 zou samen met de overige gewesten een nieuwe deeltjestellertest worden ingevoerd om roetfilterfraude te kunnen detecteren tijdens de voertuigkeuring.

- a) Zal de nieuwe testprocedure met deeltjesteller van toepassing zijn op alle dieselwagens die verkocht werden met een roetfilter?
- b) De nieuwe testprocedure maakt de oude opaciteitstest volledig overbodig.

Zal deze zoals in Nederland worden afgeschaft voor voertuigen die de nieuwe test met deeltjesteller ondergaan?

- c) Welke initiatieven worden momenteel genomen om de deeltjestellertest in te zetten om naast fraude, ook emissieproblemen door defecten vast te stellen? Welke initiatieven worden genomen om de testprocedure uit te breiden naar andere voertuigcategorieën zoals vrachtwagens en benzinewagens?
- d) Overweegt de minister om, analoog voor de aanpak van roetfilterfraude met de deeltjestellertest, ook voor NO_x-emissiefraude een nieuwe testprocedure in te voeren zodra deze beschikbaar wordt?
- e) Voorziet de minister ook in initiatieven in lijn met de aanbevelingen uit het VMM-onderzoek om bestuurders die hun voertuig niet laten keuren of blijven rondrijden met een rode kaart bestuurlijk te sanctioneren?
- f) De huidige wetgeving staat Belgen toe hun voertuig te laten keuren in een gewest naar keuze. Dat belet Vlaanderen om maximaal gebruik te maken van zijn bevoegdheden inzake voertuigkeuring. Het onderzoeksrapport van VMM beveelt daarom een herziening van het betrokken artikel aan.

Hoe reageert de minister daarop?

- g) Op welke manier kunnen de resultaten van inspectie tijdens de keuring beter worden gecapteerd om de aanpak van emissiefraude (bijvoorbeeld ook ten opzichte van fabrikanten) te versterken?

3. Wegkantcontroles zijn volgens het rapport van de VMM-studie cruciaal in de aanpak van emissiefraude door eigenaars. Ze laten in tegenstelling tot periodieke keuring toe tot heterdaad-betrapping van fraudeurs en zijn ook van toepassing op buitenlandse voertuigen die gebruikmaken van ons wegennet. Momenteel zijn dergelijke controles in Vlaanderen echter enkel mogelijk op zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens)?
 - a) Hoe verlopen de wegkantcontroles voor vrachtwagens? Welke sanctionering is van toepassing in geval van emissiefraude?
 - b) Welke initiatieven neemt de minister nog om deze te versterken?
 - c) Welke initiatieven zal de minister nemen om de regelgeving inzake wegkantcontroles uit te breiden naar alle voertuigcategorieën, met inbegrip van personenwagens, bestelwagens, ...?
 - d) Is de inspectiesoftware waarmee momenteel vrachtwagens worden gecontroleerd ook bruikbaar voor controle bij andere voertuigcategorieën? Zo niet, welke initiatieven neemt de minister om in dergelijke software te voorzien?
 - e) Op welke manier kunnen de resultaten van inspectie tijdens wegkantcontroles beter worden gecapteerd om de aanpak van emissiefraude (bijvoorbeeld ook ten opzichte van fabrikanten) te versterken?
4. Het VMM-onderzoek testte succesvol remote sensing uit, een meettechniek die de uitstoot van een voertuig op de weg kan bepalen. Deze techniek biedt een groot potentieel in de aanpak van emissiefraude. De uitrol van remote sensing in Vlaanderen zal echter zowel wettelijk als bestuurlijk heel wat initiatieven behoeven, gaande van een wettelijk kader tot vergunningverlening en inrichten van weginfrastructuur.
 - a) Wat is er momenteel nodig qua vergunningverlening of toelatingen voor metingen op gewestwegen? Welke initiatieven zijn mogelijk om dit te vergemakkelijken?
 - b) Welke betrokken partners binnen de administratie van de minister zijn verantwoordelijk voor samenwerking inzake inrichting van weginfrastructuur noodzakelijk voor remote sensing?
 - c) Hoe kan of zal de minister gebruikmaken van remote sensing met het oog op de versterking van haar bevoegdheden inzake voertuigkeuring en wegkantcontroles?
 - d) In welke beleidsinitiatieven voorziet de minister verder nog om in de toekomst remote sensing in Vlaanderen te implementeren?
 - e) Welke initiatieven neemt de minister of zal de minister nemen om de emissieresultaten uit remote sensing technisch te verzamelen en analyseren? Hoe kunnen deze gegevens worden gebruikt voor betere procedures in de keuring, wegkantcontroles en voor toezicht op voertuigfabrikanten?
5. Een efficiënt beleid tegen dergelijke emissiefraude moet zich niet enkel richten tegen de eigenaar, maar moet ook aan de bron worden aangepakt. Garagisten adverteren momenteel openlijk met het aanbieden en uitvoeren van manipulaties zoals de verwijdering van roetfilters of motortuning.

Welke initiatieven kan de minister binnen haar bevoegdheden nemen om deze praktijken een halt toe te roepen, en heeft zij hier al overleg over gepleegd met haar collega's?

ANTWOORD

op vraag nr. 1470 van 6 juli 2021

van **PAUL VAN MIERT**

1. a) De In Service Conformity tests (afgekort: ISC-tests) worden jaarlijks door de Vlaamse goedkeuringsinstantie gehomologeerde voertuigen uitgevoerd, en dit conform de Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie en zoals gewijzigd door de Verordening (EU) 2018/1832.

i) Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) dient als goedkeuringsinstantie ISC testen uit te voeren op 5% van de ISC-voertuigfamilies per fabrikant met een minimum van 2 ISC-voertuigfamilies.

Op basis van het aantal goedkeuringen die momenteel verleend zijn door MOW, wordt er vanuit de Verordening (EU) 2017/1151 verwacht dat MOW minimaal 6 voertuigen test op jaarbasis.

ii) Het gaat om emissietesten volgens Type 1 en de Real Driving Emissions (RDE). Deze testen worden uitgevoerd door een onafhankelijk en geaccrediteerd labo. Voor het jaar 2020 werd een beroep gedaan op het extern wetenschappelijk instituut ISSeP.

iii) De verslagen van deze testen worden door de dienst homologatie van MOW gepubliceerd en zijn terug te vinden op volgende locatie:
<https://www.vlaanderen.be/homologatie-van-voertuigen/publicaties>.

Deze zijn ook overgemaakt aan de Europese Commissie zoals de Verordeningen vermeld onder antwoord a) hierboven vragen.

Op de geteste voertuigfamilies voor 2020 werden geen tekortkomingen vastgesteld.

b) De Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer kondigde op 8 december 2020 een koninklijk besluit af betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, twee- of driewielige voertuigen, vierwielers, systemen, onderdelen, technisch eenheden, alsmede reserveonderdelen en uitrusting bestemd voor deze voertuigen, dat onder meer uitvoering geeft aan artikel 8 van de Verordening 2018/858.

Het Vlaamse Gewest tekende beroep aan bij de Raad van State om dit besluit te laten vernietigen wegens schending van de bevoegdheidsverdelende bepalingen en in het bijzonder van de gewestelijke bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen (art. 6, §1, xii, 4° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

In afwachting van een uitspraak in deze zaak, zet MOW in op de testen en sancties beschreven in de overige antwoorden.

Zo zorgt de dienst homologatie van MOW voor de ISC-tests die moeten worden uitgevoerd op de voertuigen door deze dienst als goedkeuringsinstantie voorzien van een Europese typegoedkeuring.

De Verordening 2018/858 voorziet echter ook de mogelijkheid om Europese typegoedkeuringen van het gehele voertuig in te trekken mocht blijken dat de fabrikant voertuigen op de markt brengt die niet voldoen aan hun goedkeuring.

Bijkomend worden er, in uitvoering van artikel 84 van Verordening 2018/858, ook sancties vastgelegd voor bepaalde inbreuken van de marktdeelnemers en technische diensten. Minstens de inbreuken vermeld in dat artikel 84 moeten worden gesanctioneerd.

Op 16 juli 2021 keurde de Vlaamse Regering het besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen en het koninklijk besluit van 15 mei 2009 tot vaststelling van het bedrag der vergoedingen te innen voor het toekennen, vernieuwen en uitbreiden van de erkenning als technische dienst voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, wat de goedkeuring van voertuigen betreft, definitief goed.

Dit besluit voert sancties in (administratieve maatregelen en strafsancities) die verder gaan dan hetgeen vereist is door de Verordening 2018/858.

- c) Het onder het antwoord op vraag 1 punt b) aangehaalde besluit voert sancties in voor de inbreuken vermeld in dat besluit en die verder gaan dan hetgeen minimum vereist is door artikel 84, tweede en derde lid, van de Verordening (EU) 2018/858.

De sancties omvatten administratieve maatregelen, zoals het geven van een waarschuwing aan een marktdeelnemer, het schorsen van de goedkeuring die aan de marktdeelnemer verleend is voor een termijn van minstens acht dagen en hoogstens zes maanden of het intrekken van deze goedkeuring.

Daarnaast voert het besluit ook strafsancities in voor inbreuken op Verordening 2018/858 en de op grond van deze verordening vastgestelde gedelegeerde of uitvoeringshandelingen. Het gaat met name over een geldboete van 10 tot 10.000 euro, te vermenigvuldigen met de opdecimen (vandaag x 8), en/of een gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat ook de Verordening 2018/858 zelf maatregelen en sancties voorziet die op Unieniveau en door de Europese Commissie kunnen worden genomen en opgelegd.

- d) Het toezicht op voertuigfabrikanten kan versterkt worden door in de eerste plaats de diverse emissiemetingen van voertuigen te centraliseren. Deze aanpak zal toelaten om te anticiperen op problemen waarbij onderdelen of systemen vroegtijdig slecht beginnen te functioneren.

Dit kan de trigger zijn tot een gericht onderzoek door de autoriteiten belast met het toezicht op voertuigfabrikanten. Het finaal doel is om samen met de constructeur oplossingen uit te werken die op een meer preventieve wijze kunnen toegepast worden op de voertuigvloot.

2. a) De deeltjestellertest zal enkel worden uitgevoerd op dieselwagens die verplicht werden uitgerust met een roetfilter, d.w.z. de dieselmotorvoertuigen vanaf euronorm 5 en hoger. Daarbij ligt de focus in eerste instantie op voertuigen van de categorieën M1 (personenvoertuigen) en N1 (lichte vracht).

- b) De opaciteitstest blijft geschikt voor dieselveertuigen zonder roetfilter. De opaciteitstest zal niet afgeschaft worden zolang er voertuigen zonder roetfilter worden gecontroleerd.

Voor de dieselmotorvoertuigen die verplicht zijn uitgerust met een roetfilter en die zijn onderworpen aan de deeltjestellertest, komt deze test in de plaats van de opaciteitstest. Dit voornemen dient echter nog wel afgetoetst te worden met de Europese Commissie.

- c) De Vlaamse Regering keurde op 3 september 2021 een ontwerpbesluit goed tot invoering van de deeltjesteller bij de technische controle van motorvoertuigen dat beoogt defecte of slechtwerkende roetfilters op te sporen.

Er wordt bekeken om in een latere fase ook dieselveertuigen van andere categorieën en benzinevoertuigen aan de deeltjestellertest te onderwerpen. Hiertoe worden twee afzonderlijke studies opgestart in samenspraak met de andere gewesten.

- d) In opdracht van VMM en in samenwerking met mijn kabinet en administratie voert GOCA Vlaanderen momenteel onderzoek uit naar een praktische NOx-test.

De resultaten van dit onderzoek worden eind 2021 verwacht. Indien dit onderzoek leidt tot een beloftevolle NOx-test, dan zal ik mijn administratie opdracht geven om dit verder te onderzoeken en tevens met de andere gewesten te overleggen over de implementatie ervan.

- e) Het aantal niet-gekeurde voertuigen op de openbare weg dient teruggedrongen te worden om de verkeersveiligheid verder te verhogen.

Het aantal niet-gekeurde voertuigen omvat niet alleen de gevallen waarbij de burger bewust zijn plicht ontloopt en hierbij risico's neemt maar ook gevallen waarbij de burger de geldigheidsdatum van het keuringsbewijs uit het oog heeft verloren. Voor deze laatste groep werd de groene herinneringskaart geïntroduceerd doch het aantal telaarcomers blijft hoog.

Ik wil dit aantal in de eerste plaats verlagen door in te spelen op digitale initiatieven zoals bijvoorbeeld een app of het gebruik van het burgerprofiel.

Voor voertuigen met een Belgische kentekenplaat bestaat sanctionering voor het rijden zonder keuringsbewijs of met een ongeldig keuringsbewijs.

De laatste hand werd gelegd aan het voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen om ook buitenlandse bestuurders die zonder een geldig keuringsbewijs rijden te sanctioneren. Het gaat hier evenwel om strafrechtelijke sancties en geen bestuurlijke sancties.

- f) Shoppinggedrag moet worden vermeden. Niet alleen holt dit het beleid van de gewesten uit, maar het kan ook tot overbelasting van het ene gewest t.o.v. het andere leiden.

Het territorialiteitsbeginsel is opgenomen in de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Een herziening van het betrokken artikel impliceert bijgevolg een

wijziging van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Echter, gelet op het goed lopende overleg met de andere gewesten en de ambities om te zorgen voor een uniforme keuring maken een aanpassing van dit bewuste artikel momenteel niet noodzakelijk.

- g) Ik wil meer dan enkel emissiefraude aanpakken want ook defecte of slechtwerkende systemen maken deel uit van het emissieprobleem. Deze globale aanpak zal resulteren in een propere voertuigvloot.

Om dit waar te kunnen maken is een samenwerking tussen MOW, VMM, VLABEL, GOCA Vlaanderen en de autoriteiten belast met het toezicht op voertuigfabrikanten vereist.

In de eerste plaats kunnen de diverse emissiemetingen (technische keuring, controles langs de weg) van voertuigen gecentraliseerd worden om via datamining gerichte acties te ondernemen.

In het kader van het Europese relanceplan rond herstel en veerkracht (RRF) wordt hier een project (i.s.m. o.a. VMM en GOCA Vlaanderen) rond opgestart.

3. De controle langs de weg is overeenkomstig Europese richtlijn 2014/47/EU enkel van toepassing op zwaardere bedrijfsvoertuigen zoals o.a. vrachtwagens, bussen, opleggers. De lichte vrachtwagens (categorie N1) worden momenteel niet aan de controle langs de weg onderworpen.

- a) De controles langs de weg worden uitgevoerd door de inspecteurs van VLABEL, de politie en GOCA Vlaanderen. Bij een controle langs de weg worden bedrijfsvoertuigen uit het verkeer gehaald en onderworpen aan een initiële controle (o.a. identificatie en ladingzekering) en indien vereist gevolgd door een nadere controle (nazicht technische controlepunten).

Het selecteren van voertuigen gebeurt momenteel door de controleurs op basis van een beperkt aantal visuele kenmerken en hun ervaring. Naar de toekomst toe is het de bedoeling om ook te selecteren met behulp van meetapparatuur zoals remote sensing of sniffer cars.

De controles gericht op emissiefraude worden op twee manieren uitgevoerd. Ofwel zoekt de controleur visueel naar zichtbare hardware fraude, ofwel maakt hij gebruik van inspectiesoftware om na te gaan of alle emissieregelsystemen correct werken.

In bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen werd voor elk van de te controleren punten bij een controle langs de weg het bedrag van de onmiddellijke inning bepaald. Technische defecten aan het uitlaatemissieregelsysteem worden bestraft met een onmiddellijke inning van 350 euro. Wanneer er sprake is van emissiefraude bedraagt de onmiddellijke inning 2.500 euro. Daarnaast is ook de algemene strafbepaling uit de wet op de technische eisen van toepassing, zodat emissiefraude kan worden bestraft met een gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en een geldboete van 10 euro tot 10.000 euro of een van die straffen alleen.

- b) Door het uitbreiden van het toepassingsgebied van de deeltjesteller naar zware bedrijfsvoertuigen en controles langs de weg zullen fraudegevallen, defecte en slechtwerkende systemen snel opgespoord kunnen worden.

Mijn administratie gaat samen met VLABEL na of bijkomende inspectiesoftware voor de detectie van emissiefraude vereist is.

- c) De uitbreiding van het toepassingsgebied van controles langs de weg op andere voertuigcategorieën dan de bedrijfsvoertuigen wordt onderzocht en desgevallend wettelijk verankerd.
- d) Inspectiesoftware voor vrachtwagens werd reeds succesvol uitgetest in Vlaanderen en de eerste toestellen voor controle van de boordsoftware van voertuigen werden reeds aangekocht door VMM en enkele lokale politiezones.

Gelijkaardige software bestaat ook voor gebruik bij lichte vrachtwagens. In samenwerking met VMM en VLABEL zal deze software geëvalueerd moeten worden. Indien de evaluatie positief uitvalt dan zal dit systeem toegepast worden tijdens de controle langs de weg.

Naast inspectiesoftware is er ook nood aan verder onderzoek naar eenvoudig inzetbare emissiemeettoestellen.

- e) Ik verwijs naar het antwoord op vraag 2 punt g).

- 4. a) Tijdens het opzetten van een remote sensing-campagne in opdracht van het havenbedrijf van Antwerpen zijn bepaalde verbeterpunten rond het proces van vergunningverlening voor de installatie van meetlocaties vastgesteld. Afhankelijk van de beheerder van de weg waarop metingen worden uitgevoerd zijn er toelatingen nodig van het Agentschap Wegen en Verkeer (hierna afgekort: AWV) (voor gewest- en autosnelwegen) of van de lokale overheden (voor lokale wegen).

De uitdaging bij de vergunningverlening bestaat erin om een evenwicht te vinden tussen een verkeersveilige ontplooiing van de meetinrichting, maar ook een configuratie en signalisatie die het rijgedrag van de voorbijrijdende chauffeurs niet beïnvloedt. Dat vereist een oplossingsgerichte attitude van alle betrokkenen en een constructief overleg in de voorbereiding van zulke meetcampagnes.

Met het oog op de oprichting van een programma van emissiemonitoring stuur ik aan op een structureel en constructief overleg en samenwerking tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en de betrokkenen voor de organisatie van de uitvoering van remote sensing.

- b) Het Agentschap Wegen en Verkeer is verantwoordelijk inzake inrichting van meetapparatuur noodzakelijk voor remote sensing langs gewest- en autosnelwegen.
- c) In de loop van de komende maanden wordt er werk van gemaakt om na te gaan hoe remote sensing en/of sniffer cars op termijn ingezet kunnen worden.
- d) Het is cruciaal dat de emissiebeheersystemen van voertuigen correct werken. De pakkans in geval van fraude dient verhoogd te worden door het aantal controles langs de weg op te voeren en de technische keuring te versterken. Er dient nog bepaald te worden welke vorm van teledetectie de beste manier is om controles langs de weg te ondersteunen nl. het opstellen van meetapparatuur langs de weg of het gebruik van sniffer cars.

De beleidsinitiatieven zullen na dit onderzoek vastgelegd worden.

- e) Er zal in de komende maanden een studie opgestart worden met als doel de ontwikkeling van een IT-infrastructuur die nodig is voor emissiemonitoring op de openbare weg, de koppeling ervan met een uniform IT-systeem tijdens de periodieke

keuring en controles langs de weg en de data-uitwisseling met autoriteiten belast met het toezicht op voertuigfabrikanten. Dit studietraject zal in samenwerking met MOW, VMM, VLABEL, AWW en GOCA Vlaanderen gebeuren.

5. Mijn kabinet heeft overleg gepleegd met de kabinetten van mijn collega's Minister Demir en Staatssecretaris De Bleeker om na te gaan welke mogelijkheden aangewend kunnen worden om deze praktijken aan te pakken. Mijn administratie onderzoekt wat de mogelijkheden zijn om op te treden binnen mijn bevoegdheid. Ik geef u graag mee dat uit een eerste voorlopige analyse blijkt dat de mogelijkheden beperkt zijn en zich eerder op politieel vlak situeren.