

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot invoering van de deeltjesteller bij de technische controle van motorvoertuigen  
- principiële goedkeuring

Dit besluit voert een nieuwe testmethode in voor dieselmotorvoertuigen van de categorieën M1 (personenvoertuigen) en N1 (lichte vracht) met een euronorm 5a of hoger en heeft als doel om de werking van het uitlaatemissieregelsysteem tijdens de technische keuring doeltreffend te kunnen controleren en fraude met roetfilters te kunnen opsporen.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit besluit heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

Het valt binnen de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake het verkeersveiligheidsbeleid, krachtens artikel 6, §1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, voor *“het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen”*.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021/309 van 22 juli 2021.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 21 juli 2021 en was gunstig. Het begrotingsakkoord is niet vereist.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

1. Eind 2019 werd het Vlaams Luchtbeleidsplan goedgekeurd om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarmee werd het engagement gegeven om acties te ondernemen voor een betere luchtkwaliteit. Dat vertaalt zich onder meer in het verminderen van de uitstoot van roetfilterdeeltjes. Concreet voorziet het Luchtbeleidsplan om de testprocedure voor roetuitstoot van dieselwagens te moderniseren.

Sinds de invoering van de euronorm 5 dienen alle dieselwagens uitgerust te zijn met een roetfilter. We stellen vast dat deze roetfilters ook defect raken of (bewust) verwijderd worden uit het voertuig, waardoor ze geen positief effect meer hebben op het milieu.

Gezien een roetfilter 95% tot 99% van de deeltjesuitstoot verwijdert, heeft dit een significante impact op de uitlaatemissies van de dieselvoertuigen en bijgevolg de volksgezondheid.

2. Van de 1,68 miljoen dieselwagens die in 2020 in Vlaanderen rondreden, had ongeveer 16% (ofwel 273.000 dieselauto's) geen roetfilter. De andere 84% (ofwel 1.407.000 dieselauto's) zijn euronorm 5 en 6 wagens die moeten uitgerust zijn met een roetfilter of euronorm 4 wagens die uitgerust werden met een roetfilter, hoewel het toen nog niet verplicht was.

In het onderzoek 'Impact of Mileage on Particle Number Emission Factors for EURO5 and EURO6 Diesel Passenger Cars' van de UC Louvain<sup>1</sup> hebben onderzoekers 757 dieselwagens getest om de efficiëntie van hun roetfilters te bepalen en dus de reële impact op het milieu en de luchtkwaliteit. Deze tests werden uitgevoerd tijdens de normale periodieke keuring van de voertuigen. De studie toont aan dat de goede filters zeer goed werken: 85% van de gecontroleerde dieselvoertuigen stoten weinig roetdeeltjes uit, wat het effect van de roetfilter ook aantoont. Dit onderzoek stelde ook vast dat 15% van de gecontroleerde dieselwagens een defecte of geen roetfilter had.

Ook door GOCA Vlaanderen, de groepering van de Vlaamse erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs, werd in 2018 een studie uitgevoerd in opdracht van de drie gewesten<sup>2</sup>. Daarin wordt het aantal gefraudeerde roetfilters in het Vlaamse Gewest op 107.000 geschat. Dit cijfer is gebaseerd op afkeurpercentages die vastgesteld werden tijdens de studie van GOCA en bevat zowel de defecte als verwijderde roetfilters.

Steekproeven uitgevoerd in Nederland lijken erop te wijzen dat in 5% tot 7% van de gevallen eigenaars van een met een roetfilter uitgeruste dieselwagen deze bij defect niet laten herstellen of hem zelfs zonder vervanging laten verwijderen. Indien in Vlaanderen ook in zo'n 5% tot 7% van de gevallen de roetfilter verwijderd of defect zou zijn, dan spreken we over 84.000 tot 117.000 voertuigen.

3. Het probleem is dat de fraude aan de roetfilter door de autokeuring niet opgemerkt wordt omdat de roetmeting die daar gebruikt wordt – hoewel volledig conform de Europese regels – niet dient om de aanwezigheid van een roetfilter te detecteren. De huidige opaciteitstest die gebruikt wordt tijdens de technische keuring is hiervoor niet bedoeld en ook niet geschikt.

De Europese Commissie is op de hoogte van de beperkingen van de opaciteitstest en zal op termijn de opaciteitstest vervangen door de deeltjesteller.

---

<sup>1</sup> Artikel te raadplegen via: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020307081>

<sup>2</sup> GOCA Vlaanderen, 2018, "Het roetfilterproject. Nieuwe fijnstof emissiemeting voor de beoordeling van de kwaliteit van de roetfilter tijdens de periodieke keuring van dieselvoertuigen."

4. De drie bevoegde gewestelijke ministers hebben besloten bij akkoord van 24 november 2020 om in de aanpak van roetfilterfraude vanaf 1 juli 2022 dieselloertuigen te onderwerpen aan een deeltjestellertest bij de technische keuring.

Hierbij worden de roetdeeltjes gemeten en kunnen (bewust) verwijderde roetfilters bij voertuigen ontdekt worden. Uit de studie van GOCA bleek een meting met een deeltjesteller een doeltreffende manier om deze manier van fraude bij de technische keuring te detecteren.

De deeltjesteller zal niet alleen de roetfilterfraude aanpakken maar ook de problematiek van defecte of slechtwerkende roetfilters vaststellen. Burgers die een tweedehandsvoertuig kopen kunnen zich niet bewust zijn dat de roetfilter stuk kan zijn, dat die niet meer goed werkt of door een vorige eigenaar verwijderd is. Dat die mensen te goeder trouw handelen, maakt niet dat dit minder vervuilend is.

Het Vlaamse gewest zal samen met de andere gewesten de Europese Commissie op de hoogte stellen dat vanaf 1 juli 2022 de deeltjestellertest deel zal uitmaken van de technische controles in de keuringsinstellingen.

5. Middels voorliggend ontwerp van besluit wordt de deeltjesteller ingevoerd als een nieuwe testmethode voor dieselmotorvoertuigen bij de technische controle.

Hiertoe worden enerzijds wijzigingen aangebracht in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoeberehoren moeten voldoen (hierna: KB van 15/03/1968) en anderzijds in het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen (hierna: KB van 23/12/94).

6. Het toepassingsgebied van de deeltjestellertest zal in een eerste fase beperkt blijven tot dieselmotorvoertuigen van de categorie M1 (personenwagens) en categorie N1 (lichte vracht) die voldoen aan euronorm 5a en hoger. Deze voertuigen zullen bij de technische keuring een deeltjestellertest dienen te ondergaan.

De afkeurnorm is (cfr. de studie van GOCA) vastgelegd op 1.000.000 deeltjes per  $\text{cm}^3$ . Wanneer deze norm overschreden wordt, dan leidt dit tot een rode kaart met code 2 (herstel verplicht en herkeuring binnen de 15 dagen). De tolerantienorm is (cfr. de studie van GOCA) vastgelegd op 250.000 deeltjes per  $\text{cm}^3$ .

Er wordt voorzien in een overgangsperiode van 2 jaar (tussen 1 juli 2022 tot en met 1 juli 2024) waarbij voertuigen die scoren tussen de afkeurnorm en de tolerantienorm een waarschuwing ontvangen. Deze overgangsperiode wordt gebruikt om data te verzamelen en met behulp van deze data eventueel de normen te verfijnen na de overgangsperiode. Dit zal in verder overleg met de andere gewesten bekeken worden.

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

De test wordt – in tegenstelling tot de klassieke opaciteitstest – uitgevoerd bij een stationair toerental. Dit heeft als voordelen dat er veel minder lawaaihinder zal zijn voor de controleurs en eventuele omwonenden, dat er minder kans bestaat op motorschade en de test minder milieubelastend is.

De studie van GOCA toont aan dat tijdens de actieve regeneratie van de roetfilter de uitstoot van deeltjes drastisch toeneemt. Echter onmiddellijk na regeneratie daalt het aantal deeltjes drastisch. Het is de bedoeling de deeltjestellertest niet tijdens het regeneratieproces van de roetfilter uit te voeren. Doordat de test wordt uitgevoerd bij een stationair toerental, zal dit het geval zijn.

7. Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om nog een aantal andere elementen aan te passen in zowel het KB van 15 maart 1968 als het KB van 23 december 1994.

Deze en ook alle andere wijzigingen worden verder toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

## **B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN**

Hoofdstuk 1. Wijzigingen 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

### **Artikel 1**

Sinds 1 januari 2021 zijn de commerciële platen vervangen door respectievelijk de beroepsplaat, de handelaarsplaat en de proefrittenplaat. Vanaf heden is het niet meer toegelaten om een voertuig voor de niet-periodieke keuring voor te rijden met een proefrittenplaat.

Ook werd sinds 1 januari 2021 een nieuwe nummerplaat gelanceerd, namelijk de nationale plaat. Met die plaat is het voor burgers ook mogelijk om hun voertuig voor te rijden voor de niet-periodieke keuring.

Dit artikel vervangt de verwijzing naar de verdwenen commerciële plaat door een verwijzing naar de nieuwe (toegelaten) platen, nl. de beroepsplaat, de handelaarsplaat of de nationale plaat.

### **Artikel 2**

Het tarief voor het gebruik van de deeltjesteller wordt toegevoegd aan de lijst met de verschillende keuringskosten. De vergoeding die de erkende keuringsinstellingen vragen voor het uitvoeren van deze controle is bepaald rekening houdend met onder meer de technische tijd van de controle, de vereiste investering om de controle uit te voeren en om het informaticasysteem aan te passen, de diverse andere werkingskosten zoals de energiekost, het onderhouden, ijken en het kalibreren van het toestel ...

Dit bedrag wordt jaarlijks aangepast aan de gezondheidsindex omdat ook de onderliggende kosten van de keuringsinstellingen, zoals loonkosten, jaarlijks stijgen.

De keuringsinstellingen moeten deze kosten uithangen in elk van hun controlecentra.

### **Artikel 3**

In de bijlage 15 betreffende de periodieke keuring wordt bij het controlepunt 4.1.1. m.b.t. de toestand en werking van de koplampen een reden voor afkeuring 'Alle lichtbronnen zijn defect of ontbreken' toegevoegd.

Er wordt in bijlage 15 m.b.t. de periodieke keuring voor motoren met compressieontsteking ook een rij 8.2.2.3. toegevoegd, namelijk het controlepunt 'Meten van het aantal deeltjes'. De methode wordt beschreven en dit controlepunt is van toepassing op voertuigen van de categorieën M1 en N1 voor Euronorm 5a en hoger.

De meting van het aantal deeltjes gebeurt per volume met een deeltjesteller. Er wordt gekozen voor een afkeurgrens vanaf meer dan 1.000.000 deeltjes per cm<sup>3</sup>. Wanneer het aantal deeltjes meer dan 250.000 deeltjes per cm<sup>3</sup> en maximaal 1.000.000 deeltjes per cm<sup>3</sup> bedraagt, wordt dit beschouwd als een klein gebrek. Tijdens de overgangperiode zal op het keuringsbewijs een waarschuwing vermeld worden.

#### **Artikel 4**

In de bijlage 41 betreffende de niet-periodieke keuring worden dezelfde wijzigingen doorgevoerd als in bijlage 15 betreffende de periodieke keuring. De deeltjestellertest kan immers ook worden uitgevoerd bij een niet-periodieke keuring, zoals bv. een keuring voor verkoop. Deze wijzigingen werden hierboven toegelicht onder artikel 3.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

#### **Artikel 5**

Dit artikel brengt verschillende wijzigingen aan in artikel 8, §2, van het KB van 23 december 1994 waarin wordt bepaald over welke installaties, meettoestellen, ijkgereedschap en uitrusting een keuringsstation moet beschikken.

Aan de minimumuitrusting van een controlestation wordt de deeltjesteller toegevoegd. Dit toestel is vereist om de nieuwe testmethode uit te voeren.

Bij de lpg-, lng- en cng-gasdetector worden de woorden “en ijkgereedschap” opgeheven. Dit gereedschap is niet meer vereist bij dit soort meettoestellen omdat Vias Institute<sup>3</sup> de ijking voorziet.

Bij de uitrusting per vier inspectielijnen wordt eveneens de deeltjesteller toegevoegd.

Bij de uitrusting per inspectielijn wordt tussen het woord “paar” en het woord “spelingsdetectoren” de woorden “voldoende sterke” ingevoegd. Dit om zeker te zijn dat de spelingsdetectoren stevig genoeg zijn.

#### **Artikel 6**

In artikel 25, derde lid worden tussen het woord “Minister” en het woord “goedgekeurd” de woorden “of zijn gemachtigde” ingevoegd. Artikel 25, derde lid, bepaalt dat de keuringsinstelling bij de opstelling van haar exploitatierekening een door de minister goedgekeurd boekhoudkundig schema toepast. Door de toevoeging “of zijn gemachtigde” kan dit boekhoudkundig schema ook worden goedgekeurd door de gemachtigde van de minister. Dit betreft immers een technische aangelegenheid die voor delegatie vatbaar is.

#### **Artikel 7**

In artikel 31, eerste en vierde lid worden de woorden “door middel van een bij De Post aangetekende brief” opgeheven.

---

<sup>3</sup> Vias institute, tot 2017 het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), is een Belgische organisatie die focust op het verbeteren van de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de maatschappelijke veiligheid.

Het aanvraagdossier is te omvangrijk om via de post op te sturen. Tevens bestaat het risico dat het dossier niet tijdig aankomt en is het archiveren van het dossier moeilijk. Op vandaag wordt in de praktijk het aanvraagdossier via elektronische weg en ook via de post opgestuurd. Dit blijkt onnodig werk omdat met de papieren versie van het dossier uiteindelijk niets wordt gedaan. De erkenning of weigering wordt in de praktijk ook via elektronische weg verzonden omdat dit sneller, betrouwbaarder en milieuvriendelijker is dan via een aangetekende zending.

De schrapping van de verplichting dat via een bij BPost aangetekende brief moet worden verstuurd, maakt het mogelijk om de elektronische weg toe te passen.

#### **Artikel 8**

In bijlage 8 wordt in punt 7 het woord “stalen” opgeheven. Deze wijziging is nodig om de uniformiteit te bewaken met de inhoud van bijlage 8 bij het KB van 23 december 1994 (ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017), waarbij het woord “stalen” niet is vermeld bij de dubbele decameter.

#### **Artikel 9**

De artikelen die betrekking hebben op het invoeren van de deeltjesteller als nieuwe testmethode treden in werking op 1 juli 2022.

Personen zijn vrij om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring in een ander gewest op basis van artikel 6, §1, XII, 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Door de deeltjestellertest op hetzelfde moment in te voeren in de verschillende gewesten, namelijk op 1 juli 2022, wordt shoppingedrag vermeden.

Dit is een afwijking van de algemene regel dat een besluit in werking treedt op de tiende dag na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. Deze algemene regel is wel van toepassing op de andere artikelen van het besluit.

#### **Artikel 10**

De Vlaamse minister voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid is belast met de verdere uitvoering van het besluit.

### **3 BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994, zoals laatst gewijzigd door het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, bepaalt:

*“De instelling draagt bij tot de financiering van de uitgaven voor de werking, de subsidies en de investeringen ten bate van de verkeersveiligheid. Die bijdrage bedraagt zes procent van de netto-ontvangsten, zijnde de geïnde vergoedingen na aftrek van de btw en de bijdragen, vermeld in artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016”.*

Art. 8 van het decreet van 8 juli 2016 bepaalt:

*“De instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen stort in het fonds, bedoeld in artikel 42, § 1, van het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015 een financiële bijdrage voor de regularisatie van de exploitatievoorwaarden van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren. De bijdrage bedraagt 0,25 euro per prestatie die voortvloeit uit de door de Vlaamse Regering aan de instelling toevertrouwde opdrachten.”*

De bestaande opaciteitstest is niet gevoelig genoeg om de uitlaatemissies te meten van voertuigen voorzien van een roetfilter. De deeltjestellertest zal hiervoor gebruikt worden. Om een dubbel tarief te vermijden zal enkel de deeltjestellertest uitgevoerd worden voor voertuigen met euronorm 5a en hoger. Hierover dient de Europese Commissie nog geïnformeerd te worden door de drie gewesten.

De opaciteitstest zal nog toegepast worden voor dieselveertuigen met euronorm 4 en lager. Dit wordt ook expliciet meegenomen in de instructies aan de keuringsinstellingen.

De invoering van de deeltjestellertest zal een beperkte budgettaire impact hebben op de middelen die toekomen aan de diverse verkeersveiligheidsinitiatieven. Hieronder volgt een berekening op de impact voor de keuringsinstellingen gebaseerd op het afkeurcriterium van 1.000.000 deeltjes per cm<sup>3</sup> tot 1 juli 2024 en 250.000 deeltjes per cm<sup>3</sup> vanaf 1 juli 2024. Dit is onder voorbehoud van beslissingen van de drie gewesten dienaangaande.

Hierbij gaan we uit van de eerdere cijfers waarbij er (cfr. de studie van GOCA Vlaanderen uit 2018) sprake is van ongeveer 107.000 voertuigen met een defecte of gefraudeerde roetfilter. Dit aantal zal na de invoering van een performante deeltjestellertest verminderen.

De deeltjestellertest zal de eerste 2 jaar een kleine negatieve impact van ongeveer -37.000 EUR per jaar hebben op de exploitatierekening van de keuringsinstellingen.

Na de overgangsperiode van 2 jaar en bij verlaging van de afkeurnorm tot 250.000 deeltjes per cm<sup>3</sup> zal het aantal herkeuringen toenemen. Dit zal een positieve impact hebben op de exploitatierekening van de keuringsinstellingen.

Vanaf 2024 zal de positieve impact variëren tussen 12.000 EUR per jaar en 187.000 EUR per jaar. De gemiddelde positieve impact wordt geschat op 61.000 EUR per jaar.

## **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

## **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

## **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

- a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c. investeringen en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
- e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

## 4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van dit ontwerp van besluit, wordt advies ingewonnen bij de Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid en de Raad van State.

Tevens loopt er parallel overleg met de andere gewesten om de regelgeving uniform op elkaar af te stemmen.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot invoering van de deeltjestellers bij de technische controle van motorvoertuigen;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid in te winnen;

2.2. te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken oordeelt dat het voornoemde advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlage:

- Advies IF dd. 21 juli 2021