

## Conceptnota – handhaving van voertuigemissies in Vlaanderen

### Situering

Het verbeteren van de luchtkwaliteit is één van de ambities die deze Vlaamse Regering zich stelt. De concrete doelstellingen en ambities zijn opgenomen in het Vlaamse Luchtbeleidsplan 2030<sup>1</sup>. Het mobiliteitsbeleid speelt hierin een belangrijke rol aangezien het wegverkeer verantwoordelijk is voor een substantieel deel van de emissies van onder andere NO<sub>x</sub> en fijnstof in het Vlaamse Gewest.

Vandaar dat binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) gewerkt wordt op drie sporen: het beheersen van het aantal gereden voertuigkilometers, een modale verschuiving, en het vergroenen van het wagenpark. Het Vlaamse Luchtbeleidsplan voorziet ook een vierde spoor: het handhaven van de voertuigemissies door het wegverkeer. Deze nota gaat verder in op dit vierde spoor.

In het kader van de technische keuring van voertuigen wordt bijna elk motorvoertuig<sup>2</sup> onderworpen aan een emissietest. Deze is momenteel niet in staat om emissieproblemen met belangrijke verkeerspolluenten zoals stikstofoxiden vast te stellen. Toch biedt dit potentieel als instrument om te hoge emissies van wegvoertuigen aan te pakken. Naast deze beperking, kent de periodieke keuring ook nog andere beperkingen. De periodieke keuring is beperkt tot binnenlandse voertuigen en betreft een vooraf aangekondigde statische inspectie die jaarlijks<sup>3</sup> doorgaat of een niet-periodieke keuring bij wederverkoop bijvoorbeeld. Daarnaast is er de controle langs de weg voor bedrijfsvoertuigen waarbij o.a. vrachtwagens gecontroleerd kunnen worden.

De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) heeft een beleidsstudie gedaan naar het voorkomen en bestrijden van emissiefraude bij wegvoertuigen<sup>4</sup>. Op basis van deze beleidsstudie, van het regeerakkoord<sup>5</sup>, van de beleidsnota 2019-2024<sup>6</sup> en de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) 2020-2021<sup>7</sup> en 2021-2022 van de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken en van de beleidsnota<sup>8</sup> en BBT 2021-2022 van de minister bevoegd voor Omgeving, de elementen die doorgegeven zijn in het kader van het Europese herstelplan (Recovery and Resilience Facility, RRF) en op basis van de ambitie om de handhaving van voertuigemissies op te drijven, worden er in deze conceptnota een aantal toekomstige beleidsinitiatieven verzameld en bijkomend geduid. Hiermee wordt tevens een bijkomende invulling gegeven aan het Met Redenen Omkleed Advies van de Europese Commissie<sup>9</sup> met betrekking tot de overschrijding van de NO<sub>2</sub> luchtkwaliteitsnorm door een beter beeld te krijgen van de reële emissies van wegvoertuigen.

---

<sup>1</sup> Te raadplegen via:

<https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/1%20VR%202019%202510%20MED.0359-2%20Luchtbeleidsplan.pdf>

<sup>2</sup> Oldtimers vóór 15 juni 1968 worden niet aan de milieutest onderworpen.

<sup>3</sup> Jaarlijks is voor o.a. personenvoertuigen en die vormen het merendeel van de voertuigen. Er zijn ook andere periodiciteiten zoals 3 maanden, tweejaarlijks en vijfjaarlijks.

<sup>4</sup> Te raadplegen via: <https://www.vmm.be/lucht/luchtkwaliteit/emissiefraude-verkeer/onderzoeksrapporten>

<sup>5</sup> Te raadplegen via: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/31741>

<sup>6</sup> Te raadplegen via: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/beleidsnota-2019-2024-mobiliteit-en-openbare-werken>

<sup>7</sup> Te raadplegen via: <https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1440649>

<sup>8</sup> Te raadplegen via: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/beleidsnota-2019-2024-omgeving>

<sup>9</sup> Voor meer informatie: [https://www.europa-nu.nl/id/vlgfhg3s2ezw/nieuws/inbreukenpakket\\_voor\\_februari?ctx=vh7doti6loy3&tab=0](https://www.europa-nu.nl/id/vlgfhg3s2ezw/nieuws/inbreukenpakket_voor_februari?ctx=vh7doti6loy3&tab=0)

Een klein aandeel voertuigen waarmee fraude wordt gepleegd, staat immers in voor een groot aandeel in de NO<sub>x</sub> en fijnstof emissies van voertuigen.

Wanneer elk dossier afzonderlijk voorgelegd wordt aan de Vlaamse Regering zal er ook steeds geduid worden wat de budgettaire – en personeelsimpact is. Gelet op de samenhang tussen alle elementen opgenomen in deze conceptnota, zal er ook oog zijn voor een coherent juridisch kader bij elke afzonderlijke beslissing.

## Beleidsinitiatieven

### **A. Voertuigkeuring**

#### *1) Implementatie van een deeltjestellertest bij de technische controle bij dieselveertuigen cat. M1 en cat. N1*

Sommige eigenaars van dieselveertuigen laten illegaal de roetfilter uit hun voertuig verwijderen of vervangen een defecte niet waardoor de uitstoot van schadelijke stofdeeltjes sterk toeneemt. Dergelijke manipulatie is illegaal en wordt in de praktijk niet opgespoord tijdens de huidige emissietest (opaciteitsmeting) die uitgevoerd wordt bij de keuring GOCA heeft in 2019<sup>10</sup> hierover een studie opgeleverd waarbij een deeltjester (PN-meter) als mogelijke oplossing aangereikt wordt om fraude met roetfilters te detecteren bij de technische keuring. Deze deeltjestellertest is veel performanter dan de huidige opaciteitsmeting die uitgevoerd wordt bij dieselveertuigen.

Na overleg met de andere gewesten heeft dit in november 2020 geleid tot een samenwerkingsovereenkomst voor de implementatie van de deeltjestellertest bij de technische controle. Er is afgesproken om dit vanaf 1 juli 2022 in te voeren voor dieselveertuigen (cat. M1, personenwagens en cat. N1, lichte vracht) vanaf euronorm 5 en hoger.

Momenteel loopt het regelgevend traject in de drie gewesten om een uniform kader te creëren voor de invoering van een deeltjestellertest.

Het uitgangspunt is om in eerste instantie de fraudeurs (uit de eerder aangehaalde studie van GOCA blijkt dat het om ongeveer 107.000 voertuigen gaat in Vlaanderen) te vatten bij de technische keuring. Vandaar dat, cfr. de resultaten uit de studie van GOCA uit 2019, de afkeurnorm geleid is op 1 miljoen deeltjes per cm<sup>3</sup>.

Voor voertuigen die tussen de tolerantienorm (250.000 deeltjes per cm<sup>3</sup>) en de afkeurnorm scoren, is er een overgangperiode vastgelegd tot 1 juli 2024 waarbij men enkel een waarschuwing op het keuringsbewijs krijgt. Deze overgangperiode wordt gebruikt om data te verzamelen opdat de normen verfijnd kunnen worden.

De invoering ervan is vastgelegd vanaf 1 juli 2022.

Voor de specifieke aanpak van garagisten die bewust reclame maken voor manipulatie-instrumenten (roetfilter, chiptuning, Adblue,...) is er reeds overleg geweest met de federale staatssecretaris bevoegd voor consumentenzaken. Dit overleg wordt verder gezet om te komen tot een oplossing voor deze problematiek aangezien er momenteel binnen de gewestelijke

---

<sup>10</sup> Buekenhoudt, P., De Meyer, P. & Chavatte, L. (2019), *Het roetfilterproject. Nieuwe fijnstof emissiemeting voor de beoordeling van de kwaliteit van de roetfilter tijdens de periodieke keuring van dieselveertuigen*. GOCA.

bevoegdheden geen mogelijkheden zijn om het maken van reclame hiervoor te verbieden. Het Vlaams Gewest blijft aandringen bij de Federale overheid om op basis van haar bevoegdheden en instrumenten handhaving te organiseren ten aanzien van garagehouders die illegaal manipulaties uitvoeren op wegvoertuigen of daarvoor reclame maken.

Het strafbaar stellen van een gedraging die in essentie het omzeilen (door zowel de gebruiker, als de installateur) van de naleving van de technische eisen inhoudt, wordt wel inpasbaar geacht binnen de Vlaamse bevoegdheden. Hiervoor zal een regelgevend initiatief genomen worden.

Voor het traceren van illegale manipulaties van het voertuig door het uitlezen van de software van het voertuig (EOBD<sup>11</sup>) wordt gekeken naar evoluties op Europees niveau om te komen tot een uniforme inspectiesoftware met inbreng van de voertuigfabrikanten.

### *2) Studies opzetten voor implementatie deeltjestellertest bij zwaardere voertuigen (vrachtwagens en bussen) en benzinevoertuigen*

In opvolging van het vorige punt en op basis van de eerdere studie uit 2019 door GOCA is tussen de drie gewesten afgesproken om ook de mogelijkheden te laten bestuderen voor de invoering van een deeltjestellertest bij andere categorieën voertuigen, zoals vrachtwagens, bussen en benzinevoertuigen.

Hiervoor zullen twee afzonderlijke studies opgestart worden:

- Eén voor vrachtwagens en bussen (geschatte doorlooptijd van 7 maanden);
- Eén voor benzinevoertuigen (geschatte doorlooptijd van 14 maanden).

Met de andere gewesten wordt de praktische organisatie van beide studies momenteel verder bekeken. GOCA Vlaanderen zal deze uitvoeren (in samenwerking met verschillende partners zoals enkele universiteiten).

Op basis van de resultaten zullen er dan verdere stappen gezet worden naar de eventuele verdere inzet van de deeltjestellertest voor andere categorieën voertuigen.

Voorziene timing voor het uitvoeren van de studies: 2022/2023. Nadien, afhankelijk van de resultaten uit de beide studies, kan dit omgezet worden in beleid.

### *3) Implementatie van een technische controle voor motorfietsen*

De Europese richtlijn 2014/45/EU<sup>12</sup> stelt verkeersveiligheidsmaatregelen voorop voor motorfietsen. Dit om het aantal ongevallen met motorfietsen in Europa verder terug te dringen. Hierbij kan gekozen worden voor ofwel een periodieke keuring voor motorfietsen ofwel voor alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen. De omzetting van dit element uit de eerder aangehaalde richtlijn is 1 januari 2022.

Hierover is uitvoerig overleg gevoerd tussen de drie gewesten en finaal geconcludeerd om naast de verkeersveiligheidsmaatregelen, die in elk gewest specifiek voor motorfietsen opgezet zijn<sup>13</sup>,

---

<sup>11</sup> electronic on-board diagnostics

<sup>12</sup> Te raadplegen via: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=NL>

<sup>13</sup> Enkele voorbeelden uit het Vlaams Gewest zijn van alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen voor motorfietsen:  
- het uitvoeren van wegcontroles op de conformiteit van gemotoriseerde tweewielers met hun goedkeuring;  
- het voeren van bewustmakingscampagnes over gemotoriseerde tweewielers voor alle weggebruikers;

ook te opteren voor een niet-periodieke keuring. Dit betreft in eerste instantie enkel motorfietsen boven de 125 cc<sup>14</sup> of 11 kW die na een ongeval of bij wederverkoop onderworpen worden aan een technische keuring.

Een emissietest (meting met een uitlaatgasanalysator of een opaciteitsmeting, afhankelijk van het soort ontstekingsmechanisme) is een onderdeel van deze technische controle. Jaarlijks zullen op die manier ca. 30.000 motorfietsen in Vlaanderen gecontroleerd worden.

Momenteel wordt tussen de drie gewesten de laatste details geregeld zodat het regelgevend kader uitgerold kan worden.

Implementatie is voorzien in de loop van 2022.

Op termijn wordt, in overleg met de andere gewesten, een uitbreiding naar een periodieke keuring en een ruimer toepassingsgebied bekeken.

#### *4) Implementatie van een NOx-test voor voertuigen*

Momenteel voert GOCA Vlaanderen een studie uit, in opdracht van de VMM, naar een pragmatische NOx-test voor voertuigen. Tegen het einde van 2021 wordt de oplevering van de studie verwacht. Hieruit zal moeten blijken op welke wijze de reële uitstoot van stikstofoxiden in kaart gebracht kan worden voor motorvoertuigen bij de technische keuring. Het doel is dat door deze test technische problemen met voertuigen zoals emissiefraude, die de uitstoot van NOx significant verhogen, kunnen worden vastgesteld. De invoering van zo'n procedure zou een sterk ontradend effect kunnen hebben voor de illegale manipulatie van emissiecontrolesystemen van voertuigen. Hierdoor kunnen de reële NOx-emissies van de voertuigenvloot dalen.

De ambitie voor implementatie van een beperkte test is voorzien in de loop van 2023. Al hangt deze timing af van de resultaten van de studie, de vooropgestelde oplossing en de eventueel noodzakelijke stappen voor het vooropgestelde toestel (denk hierbij aan de opmaak van een lastenboek, het homologatieproces, de productie van dergelijke toestellen en het wettelijk kader). Bovendien verdient het aanbeveling om een bijkomende NOx-test bij de technische keuring gelijktijdig in de drie gewesten in te voeren. Overleg met de andere gewesten hierover dient dan ook opgestart te worden.

#### *5) Plan van aanpak om het aantal niet-gekeurde voertuigen terug te dringen*

Er rijden in ons land ongeveer 7% voertuigen rond die bewust niet gekeurd worden (ca. 190.000 voertuigen die ingeschreven zijn in België en reglementair onderworpen dienen te worden aan een periodieke keuring). Dit zijn voertuigen die niet naar de technische keuring gaan en niet

- 
- het organiseren van bewustmakingscampagnes voor motorrijders, met bijzondere nadruk op de goede staat van het voertuig (dag van de motorrijder, Ready to Ride);
  - het organiseren van praktijkopleidingen ter aanvulling van het rijbewijs en het aanbieden ervan aan bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, waarbij de nadruk ligt op defensief rijden;
  - bij elk nieuw wegebouwproject wordt systematisch rekening gehouden met de veiligheidsdimensie in verband met gemotoriseerde tweewielers. De bestaande infrastructuur wordt aangepast om de risico's van ongevallen te verminderen en de gevolgen ervan voor motorrijders te beperken;

<sup>14</sup> Meer specifiek gaat het over de voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cc.

enkel een risico voor de verkeersveiligheid vormen, maar waar ook geen controle is van de uitstoot.

Het percentage laattijdige keuringen bedraagt 16% in Vlaanderen en dit komt overeen met ongeveer 424.000 voertuigen. Deze groep is meestal de vervaldatum van het keuringsbewijs uit het oog verloren.

Met het oog op het verbeteren van de luchtkwaliteit is het aanpakken van deze groep voertuigen element van een specifiek plan van aanpak dat opgemaakt wordt. Dit plan wordt momenteel in overleg met alle stakeholders (o.a. GOCA Vlaanderen, politie, justitie, VLABEL, VMM ...) verder vorm gegeven. Het uitgangspunt is het terugdringen van het aantal niet-gekeurde voertuigen dat rondrijdt. Het doel van inzetten op niet-gekeurde voertuigen moet in eerste instantie gericht zijn op het zo snel mogelijk in regel krijgen van deze voertuigen, zodat deze voldoen aan de voorwaarden inzake de geldende technische voorschriften en milieunormen.

Samen met de partners kijken we naar hoe dit doel op effectieve manier bereikt kan worden. Zowel op het niveau van het voorkomen dat weggebruikers hun voertuig te laat of niet aandienen bij de technische controlediensten, als op het niveau van opsporing, vervolging en sanctionering.

Het is de ambitie om dit plan van aanpak af te ronden in 2022 en vervolgens de nodige stappen in de praktijk te zetten.

## **B. Controle langs de weg**

### *6) Uitbreiden van de bestaande controle langs de weg*

De controle langs de weg is momenteel een handhavingsmechanisme dat enkel van toepassing is op bedrijfsvoertuigen (voornamelijk vrachtwagens) en waarbij de (weg)politie en de wegeninspectie vaak nauw samenwerken met de technische controle (op dit moment uitgevoerd door GOCA Vlaanderen).

Deze vorm van handhaving wordt echter ook gebruikt in de handhaving van voertuigemissies. Hierbij wordt werk gemaakt van een uitbreiding op twee sporen.

Eenzijds betreft het de aanpak van AdBlue<sup>15</sup>-fraude bij vrachtwagens. In een samenwerking tussen de politie, de wegeninspectie en de VMM zijn hier reeds pilootprojecten<sup>16</sup> opgestart die geleid hebben tot positieve resultaten. Met behulp van software wordt de boordcomputer van de vrachtwagen die gecontroleerd wordt, uitgelezen en op basis daarvan kan men dan eventuele fraude (bv. het bewust uitschakelen van de SCR-katalysator) succesvol vaststellen.

Het is de ambitie om dit controle-element verder uit te rollen en te standaardiseren bij elke controle langs de weg en het op basis van terreinervaring verder te ontwikkelen om geïnspecteerde voertuigen in ruime zin te screenen op fraude bij emissiebeheersingssystemen. Voor zo ver wettelijke aanpassingen aangewezen zijn voor het vlot toepassen van deze nieuwe procedures, zullen de nodige initiatieven hiertoe worden genomen.

---

<sup>15</sup> AdBlue is een vloeistof die in de uitlaat geïnjecteerd wordt van dieselveertuigen (voornamelijk vrachtwagens) tussen de motor en de SCR-katalysator. Op deze manier reduceert het de NOx-uitstoot van de voertuigen.

<sup>16</sup> Voor meer informatie: <https://omgeving.vlaanderen.be/nieuw-controlesysteem-om-emissiefraude-bij-vrachtwagens-effici%C3%ABnter-op-te-sporen>

Anderzijds betreft het de mogelijkheid om alle gemotoriseerde voertuigen, in eerste instantie personenwagens en lichte vracht (cat. M1 en N1), te onderwerpen aan een controle langs de weg. Dit door een uitbreiding te doen van het huidige regelgevende kader<sup>17</sup> voor de controle langs de weg. Deze ambitie is eerder ook opgenomen in de BBT Mobiliteit en Openbare Werken 2020-2021: “Om dit te kunnen uitbreiden naar personenwagens en bestelwagens, onderzoek ik de haalbaarheid van een uitbreiding van het toepassingsgebied.”

Op deze manier (en bij voorkeur in samenhang met *remote sensing* en de inzet van *sniffer cars*) ontstaat er een meer permanente vorm van handhaving waarbij gemotoriseerde voertuigen ook behoudens de reglementair verplichte periodieke keuring onderworpen kunnen worden aan een controle langs de weg. Zodoende houden we ook toezicht op buitenlandse voertuigen die gebruik maken van ons wegennet, wint zowel de verkeersveiligheid als de luchtkwaliteit hierbij en kunnen de reële voertuigemissies beter gehandhaafd worden.

Beide sporen vragen samenwerking tussen verschillende entiteiten en organisaties (MOW, VLABEL, VMM, politie, GOCA Vlaanderen ...) en/of aanpassingen aan het regelgevend kader. Dit omvat een gefaseerd traject om te komen tot een robuust juridisch kader.

Bijgevolg is het niet evident om hier een concrete timing op te plakken. Er zal de komende maanden hier werk van gemaakt worden om tegen 2023/2024 effectief de uitbreiding van de technische controle langs de weg te realiseren.

### C. Emissie monitoring

#### 7) Implementatie van teledetectie (*remote sensing* en *sniffer cars*)

Teledetectie (bv. door *remote sensing*) is een interessant instrument om de reële voertuigemissies permanent te kunnen handhaven. Het principe is eenvoudig, door middel van apparatuur langs de weg worden voorbijrijdende voertuigen gescreend en kan men afwijkende emissiewaarden vaststellen. Op deze manier kan er ook naast de periodieke keuring werk gemaakt worden van de handhaving van de voertuigemissies.

Ook het principe van *plume chasing* met behulp van *sniffer cars* wordt mee bekeken in dit licht. Hierbij meet men gedurende enkele minuten continu concentraties van diverse componenten uit de uitstoot van het voertuig dat het achtervolgt. Eind november 2021 is een pilootproject met *plume chasing* op initiatief van VMM opgestart.

Er zal gekeken worden op welke manier beide instrumenten het meest efficiënt in de praktijk kunnen worden georganiseerd voor zowel de monitoring, de screening, als voor de handhaving van voertuigemissies (bv. tijdens een controle langs de weg).

Een eerste project met *remote sensing* werd door VMM in juni 2019 uitgevoerd en bracht succesvol de werkelijke emissies van ca 200.000 wagens, bestelwagens, bussen en vrachtwagens

---

<sup>17</sup> Het regelgevend kader bestaat uit volgende elementen:

- 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;
- Wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- het Besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen.

in kaart op 5 meetlocaties langs Vlaamse wegen. Tijdens het project werd in samenwerking met wegeninspectie en Politie ook een piloot georganiseerd voor een met teledetectie aangedreven handhavingcampagne van wegkantcontroles bij vrachtwagens. Aangezien een emissiemeting via *remote sensing* een momentopname, en het uitstootgedrag van voertuigen dynamisch is, volstaat een enkele *remote sensing* meting in de meeste gevallen niet om uitsluitel te geven over emissiefraude. Om fraude of een defect ontegensprekelijk vast te stellen is momenteel nog steeds een controle via een bijzondere keuring of door inspecteurs van politie of wegeninspectie noodzakelijk. Een *remote sensing* meting biedt echter wel potentieel om de efficiëntie van zulke campagnes drastisch te verhogen. Door aan de hand van teledetectie voertuigen met verhoogde uitstoot gericht te selecteren voor controle langs de weg, steeg het aandeel vaststellingen van 9% naar 83%. In andere Europese landen is reeds geëxperimenteerd met teledetectie via vaste portalen. Hieruit blijkt dat eenzelfde voertuig meerdere keren dient te passeren langs een meetpost om met voldoende zekerheid een uitspraak te kunnen doen over verhoogde reële emissies. Bij slechts één meting, kan dit louter aanleiding zijn tot verdere controle. Ook in Brussel, Wallonië en door de Haven van Antwerpen werden reeds pilootprojecten uitgevoerd.

Het uitwerken van het regelgevend kader (met een duidelijk juridische kader voor de handhaving) zal gebeuren in 2022-2023 zodat in 2023 de uitrol op het terrein kan aanvatten.

Het lopend Europees onderzoek naar de handhaving van geluidemissies wordt ook nauwgezet opgevolgd en de resultaten ervan zullen bekeken worden om te implementatie in Vlaanderen (al dan niet in combinatie met teledetectie) te toetsen.

#### *8) Ontplooien van een datasysteem met emissiegegevens*

Een performante aanpak van problematische voertuigemissies vereist synergie tussen emissie-monitoring, voertuigkeuring, wegkantcontroles en de organisatie van toezicht op voertuigfabrikanten. De basis van een performant handhavingssysteem voor voertuigemissies is over goede data te beschikken. Kwalitatieve data en de uitwisseling daarvan tussen de betrokken stakeholders is daarbij cruciaal. Vandaar dat het opzetten en ontplooien van een datasysteem voor het beheer van voertuigemissiegegevens een belangrijke stap is.

Hierbij is ook een goede uitwisseling van data van belang: het gaat dan zowel om het integreren van data uit de monitoring, de technische keuring, de controle langs de weg als de uitgevoerde conformiteitstestprogramma's en tevens data van voertuigfabrikanten. Deze data dienen ook toegankelijk te worden gemaakt voor alle betreffende stakeholders (bv. VLABEL, GOCA Vlaanderen, de keuringsinstellingen, politie, wegeninspectie, type-goedkeuringsautoriteit, toezichtsautoriteit fabrikanten, VMM, MOW, AWV ...).

Er zal in de komende maanden een studie opgestart worden met als doel de ontwikkeling van een IT-infrastructuur die nodig is voor emissie-monitoring. Dit studietraject zal in samenwerking met MOW, VMM, VLABEL, AWV, FOD Mobiliteit en Vervoer en GOCA Vlaanderen gebeuren. De ambitie is om tegen begin 2023, bij de uitrol van teledetectie een systeem met basisfunctionaliteit voor het beheer van emissiegegevens te realiseren. Tegen 2024 dient het volledig en performant datasysteem opgezet te worden dat beschikt over alle voorziene functionaliteiten.

## D. Toezicht op voertuigfabrikanten

### 9) *Bevoegdheden rond markttoezicht – controle op reële emissies van voertuigen / conformiteitstesten*

In het kader van de zesde staatshervorming bestaat discussie of de bevoegdheden rond het markttoezicht ingevoerd door verordening (EU) 2018/858 van het Europees parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG tot het federale dan wel tot het gewestelijke bevoegdheidspakket behoren.

De Federale overheid acht zich bevoegd en 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.

Het Vlaamse Gewest is van oordeel dat het om een geregionaliseerde bevoegdheid gaat en tekende beroep aan bij de Raad van State om dit koninklijk besluit van 8 december 2020 te laten vernietigen wegens schending van de bevoegdheidsverdelende regels 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 inverkeerstelling 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 Vlaanderen in op de *In Service Conformity*-tests (afgekort: ISC-tests) die vanuit de Europese verplichting worden uitgevoerd op de voertuigen door MOW als goedkeuringsinstantie voorzien van een Europese typegoedkeuring. Er wordt bekeken of dit initiatief, eventueel in samenwerking met andere gewesten of Europese partners kan uitgebreid worden naar een volwaardig risico-gebaseerd ISC-toezicht van praktijkemissies van voertuigen. Hieraan wordt ook een evaluatiemoment gekoppeld.

Van zodra de Raad van State het bevoegdheidsgeschil beslecht in het voordeel van het Vlaamse Gewest, zal Vlaanderen voluit gebruik maken van de bevoegdheden rond de toegang tot de markt, zoals het controleren van de reële emissies bij voertuigen.

Het is niet mogelijk op dit vlak een concrete timing voorop te stellen aangezien de datum van de uitspraak van de Raad van State niet te voorspellen valt.

Verder is er in het kader van het toezicht als goedkeuringsinstantie wel al het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2021 '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'.



Dit besluit voert een aantal sancties in, ook ten aanzien van de fabrikanten, wanneer onregelmatigheden worden begaan die verband houden met de goedkeuring van de voertuigen en hun onderdelen.

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 deze goedkeuring intrekken.

Daarnaast voert het besluit ook strafsancties in voor inbreuken op Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen, Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers en Verordening 2018/858 en de op grond van deze verordening vastgestelde gedelegeerde of uitvoeringshandelingen.

De Verordening 2018/858 voorziet 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.