
Briefadvies

Gegevensverwerking emissie monitoring van wegvoertuigen

Voorontwerp van decreet betreffende gegevensverwerking en -uitwisseling bij emissie monitoring van wegvoertuigen

Datum van goedkeuring 7/02/2024

Volgnummer 2024 | 009

Coördinator + e-mailadres Francis Noyen, francis.noyen@minaraad.be

Minaraad

Herman Teirlinckgebouw
Havenlaan 88 bus 15
1000 Brussel
T 02 558 01 30
E info@minaraad.be
www.minaraad.be

Mevrouw Zuhel Demir
Vlaamse minister van Justitie en
Handhaving, Omgeving, Energie en
Toerisme
Koning Albert II Laan 7
1210 St. Joost-ten-Node

Uw bericht van

22 januari 2024
Datum
7 februari 2024

Uw kenmerk

ZD/TDB/Aanvraag Minaraad/RS
Contact e-mail
jan.verheeke@minaraad.be

Ons kenmerk

01/K2/2024/070
Contact telefoon
02/558.0136

Mevrouw de minister,

Op 22 januari 2024 ontving de Minaraad uw adviesvraag over het voorontwerp van decreet over de gegevensverwerking en -uitwisseling bij emissie monitoring van wegvoertuigen. U vroeg advies binnen een termijn van 10 dagen.

Het voorontwerp van decreet rond emissie monitoring zorgt voor een wettelijk kader om emissie monitoring en gegevensuitwisseling mogelijk te maken en dat in overeenstemming met de algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Emissie monitoring is mogelijk via *remote sensing* toestellen. Dit zijn toestellen die de aanwezige pollutanten in de rookpluim van een voertuig meten. Deze toestellen worden gekoppeld aan ANPR-camera's. Een gegevensdatabank wordt ingevoerd om de gegevens voortvloeiend uit de *remote sensing* en ANPR-camera's te verwerken, waarbij een koppeling wordt gemaakt met gegevens van de Dienst Inschrijvingen Voertuigen om de technische voertuiggegevens op te vragen.

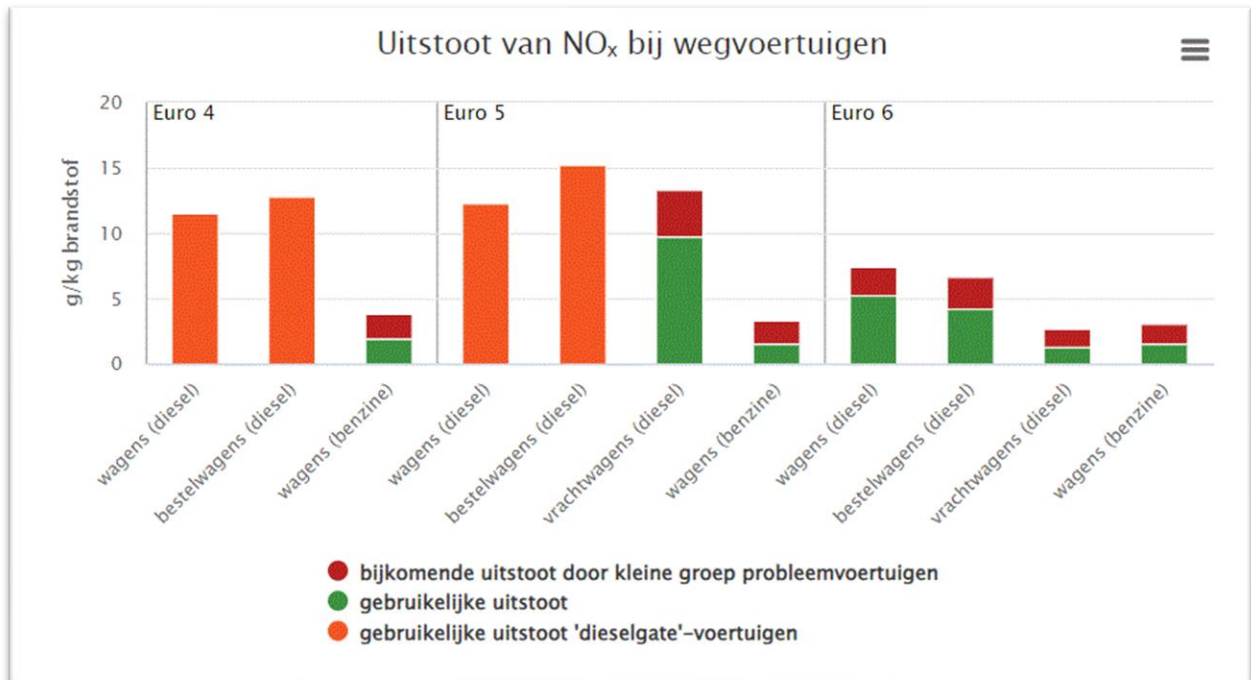
Het voorontwerp van decreet omschrijft de doeleinden en modaliteiten van de emissie monitoring en de gegevensverwerking die daarmee gepaard gaat. Verder legt het decreet de basis voor een effectieve en AVG-conforme gegevensuitwisseling. Zo worden verwerkingsverantwoordelijken aangeduid en hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden omschreven.

Transport was in 2021 verantwoordelijk voor 58% van NO_x uitstoot in Vlaanderen. Ongeveer de helft van de transportemissies waren afkomstig van het wegverkeer en een kwart van de internationale zeescheepvaart¹. De emissies van fijn stof komen voor 22% vanuit de transportsector².

¹ <https://www.vmm.be/lucht/stikstof/uitstoot-stikstofoxiden>

² <https://www.vmm.be/lucht/fijn-stof/uitstoot-pm2-5>

Uit onderzoek en innovatieve metingen langs de weg in Vlaanderen in 2019, blijkt dat sommige voertuigen aanzienlijk meer verontreinigen dan verwacht³⁴. Onderstaande figuur toont in het 'groen' wat de uitstoot zou zijn indien er geen probleemvoertuigen zouden zijn: met 'groen' wordt gerefereerd naar de gemiddelde emissie van een normaal voertuig in werkelijk verkeer. Het 'donkerrood' is de uitstoot van een kleine groep van 5 à 10% probleemvoertuigen die de gemiddelde uitstoot sterk doet toenemen. Binnen de groep van oudere dieselwagens en -bestelwagens is er een algemeen probleem van hoge uitstoot van stikstofoxiden, weergegeven met 'oranje'.



Bron: <https://www.vmm.be/lucht/evolutie-luchtkwaliteit/emissiefraude-verkeer/conclusies-meting-met-remote-sensing>

De Minaraad vindt het belangrijk dat er een sluitend juridisch kader geschapen wordt en is dan ook tevreden met het voorliggende voorontwerp van decreet. Het decreet is een noodzakelijke voorwaarde om de gegevens te koppelen aan DIV-gegevens en om fraude te bestrijden. De nieuwe wetgeving biedt aldus een kader om meetcampagnes op te zetten op de openbare weg om de uitstoot van voertuigen in Vlaanderen te monitoren en te controleren. De beleidsstudie naar het voorkomen en bestrijden van emissiefraude bij wegvoertuigen wijst op een gebrekkig handhavingskader⁵. De Raad vraagt de nodige initiatieven om het toezicht op emissiefraude efficiënter en effectiever aan te pakken. Daarbij moet duidelijk gedefinieerd worden welke handelingen of het gebrek daaraan het voorwerp vormen van emissiefraude. Belangrijk is die handelingen eenduidig te koppelen aan de

³ <https://www.vmm.be/lucht/evolutie-luchtkwaliteit/emissiefraude-verkeer/conclusies-meting-met-remote-sensing>

⁴ Hooftman N., Feltkamp R., Heijse R., Ligterink N., Holmes G., van Mensch P., Vermeulen R., Kadijk G., (2020), Beleidsstudie naar het voorkomen en bestrijden van emissiefraude bij wegvoertuigen, uitgevoerd in opdracht van Vlaams Overheid – Departement Omgeving – Afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie.

⁵ Uit de studie bleek dat het wettelijk kader inzake toezicht op technische voertuigeisen na de Zesde staatshervorming versnipperd geraakt is tussen regionale en federale wetgeving, wat leidt tot onduidelijkheid voor de betrokken economische actoren en tot bevoegdheidsconflicten. Het onderzoeksteam stelde vast dat dit leidde tot een minder efficiënte en effectieve handhaving.

sanctiemechanismen die momenteel bestaan in de wetgeving van technische voertuigeisen waardoor er geen sprake is van dubbele sanctionering.. Het elimineren van fraude o.a. via die bestaande *remote sensing* en beboeting, zorgt ook dat de toegang tot een LEZ correct en verantwoord is.

De luchtkwaliteit in Vlaanderen dient te worden verbeterd. Vlaanderen heeft er als verstedelijkte regio met dicht wegnnet alle belang bij dat voertuigen de emissielimieten respecteren. De Minaraad is er van overtuigd dat de aanpak van probleemvoertuigen kan leiden tot een milieuwinst (zie bovenstaande figuur).. Hoe sneller men deze groep voertuigen aanpakt hoe groter de milieuwinst. Het zou dan ook beter zijn om *remote sensing* effectief ‘Vlaanderen-breed’ uit te rollen⁶.

Naast een snelle structurele uitrol van teledetectie vraagt de Minaraad:

- Versterkte wegkantcontroles (in combinatie grootschalige emissie monitoring op basis van performant datasysteem en een performant handhavingssysteem) zodat *Ad-Blue* fraude bij vrachtwagens volledig geëlimineerd wordt.
- Uitbreiding van controles op emissiefraude bij andere voertuigen dan vrachtwagens. Dus ook wegkantcontroles voor licht vervoer waarbij ook buitenlandse voertuigen gevat kunnen worden.
- Een uitbreiding van de periodieke technische keuring met een NO_x test voor alle voertuigtypes.
- Onderzoek naar de uitbreiding van keuring van motorfietsen naar *scope*⁷ en milieuparameters.
- Uitwisseling van emissiemetingen tussen de databanken van de technische keuring en databank uit het voorontwerp van decreet.
- Het opzetten van een performant, risico-gebaseerd (via *remote sensing*) *in service conformity* testprogramma⁸ en het inrichten van markttoezicht als derde partij, met het oog op evaluatie van conformiteit bij fabrikanten.

Bij dit alles mag niet vergeten worden dat de overgrote meerderheid van de eigenaren geen fraude pleegt en er bovendien ook niet toe in staat is om de uitstoot te monitoren vanwege een gebrek aan technische middelen. Afwijkingen kunnen alleen worden vastgesteld bij een technische controle. Zolang het reguliere onderhoud op de juiste manier wordt gepland en uitgevoerd, handelen zij te goeder trouw.

Tot slot vraagt de Minaraad dat er gedegen consultatie zou plaatsgrijpen van de betrokken *stakeholders* bij de opmaak van het uitvoeringsbesluit bij dit decreet. Dit besluit bevat o.a. een meer gedetailleerde uitwerking van de modaliteiten van de emissie monitoring. Elementen in het besluit die voor de Minaraad belangrijk zijn of aan bod moeten komen zijn:

- eisen m.b.t. ijking van meetapparatuur,
- criteria wanneer een individueel voertuig op de art7-lijst komt,
- verduidelijking wanneer overgaan wordt tot een nieuwe gedeeltelijke keuring,

⁶ VR 2024 1901 DOC.0086/1TER Nota aan de Vlaamse Regering: “*Intussen is beslist voorlopig geen structurele uitrol van remote sensing op niveau Vlaanderen uit te rollen, maar wel de mogelijkheid te creëren om met dit systeem aan de slag te gaan. De vereiste middelen worden hierdoor beperkt tot de uitwerking van de databank zoals opgenomen in artikel 5 §3 (zie verder).*”

⁷ Op 1 januari 2023 heeft Vlaanderen op basis van Richtlijn 2014/45/EU de motorfietskeuring ingevoerd, meer specifiek voor motorfietsen boven de 125 cc voor de tweedehandsverkoop en na een ongeval.

⁸ Elk voertuig en voertuigonderdeel dat nieuw is, dat wordt verbouwd of ingevoerd uit het buitenland en dat bestemd is voor gebruik op de openbare weg moet gehomologeerd of goedgekeurd worden. Een homologatie is de vast-stel-ling dat een voer-tuig of voertuigonderdeel vol-doet aan al-le Europese technische en administratieve eisen. *Check of in-service conformity following the requirements of Article 9 and Annex 11 of Regulation EU 2017/1151 and 2018/1832.*

- vastlegging van het significantiekader wanneer sprake is van een probleemvoertuig, etc.; de Raad vindt het immers belangrijk dat vermeden wordt dat een groot aantal titularissen van voertuigen ten onrechte aan een gedeeltelijke keuring zouden onderworpen worden. Temeer er nu al lange wachttijden zijn bij de keuringsstations.

Met hoogachting,

Erik Grietens
Voorzitter Minaraad