DOC 54 **1720/002**

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 maart 2016

DIESELGATE

BIJLAGE

OPENBARE HOORZITTINGEN

Zie :

Het overzicht van de openbare hoorzittingen kan worden geraadpleegd in het eindverslag van de bijzondere commissie (DOC 54 1720/001), blz. 46-51.

Zie:

Doc 54 **1720/ (2016/2016):**
001: Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

18 mars 2016

DIESELGATE

ANNEXE

AUDITIONS PUBLIQUES

Voir :

La liste des auditions publiques peut être consultée dans le rapport final de la commis- sion spéciale (DOC 54 1720/001), p. 46-51.

Voir:

Doc 54 **1720/ (2016/2016):**
001: Rapport.

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
PS	:	*Parti Socialiste*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
CD&V	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Open Vld	:	*Open Vlaamse liberalen en democraten*
sp.a	:	*socialistische partij anders*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
cdH	:	*centre démocrate Humaniste*
VB	:	*Vlaams Belang*
PTB-GO!	:	*Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture*
DéFI	:	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
PP	:	*Parti Populaire*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	*Parlementair document van de 54e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA:	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV:	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV:	*Beknopt Verslag*
CRIV:	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
PLEN:	*Plenum*
COM:	*Commissievergadering*
MOT:	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	*Document parlementaire de la 54e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA:	*Questions et Réponses écrites*
CRIV:	*Version Provisoire du Compte Rendu intégral*
CRABV:	*Compte Rendu Analytique*
CRIV:	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
PLEN:	*Séance plénière*
COM:	*Réunion de commission*
MOT:	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

MAANDAG 16 NOVEMBER 2015

Namiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

LUNDI 16 NOVEMBRE 2015

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.04 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De vergadering wordt geopend om 14.04 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Auditions de
- M. Eric Van Landeghem, managing director & Plant manager Volvo Cars Gent
- M. Thomas Fleischer, director European Affairs Volvo Cars
- M. Patrick Danau, directeur général, Audi Brussels
- Mme Annick Hernot, service juridique, Audi Brussels
- M. Andreas Cremer, secrétaire général, Audi Brussels
Hoorzittingen met
- de heer Eric Van Landeghem, managing director & Plant manager Volvo Cars Gent
- de heer Thomas Fleischer, director European Affairs Volvo Cars
- de heer Patrick Danau, algemeen directeur, Audi Brussels
- mevrouw Annick Hernot, juridische dienst, Audi Brussels
- de heer Andreas Cremer, secretaris-generaal, Audi Brussels

La **présidente**: Je tiens à remercier les responsables de Volvo Cars en Belgique, M. Eric Van Landeghem et M. Thomas Fleischer, ainsi que les responsables de Audi Brussels, M. Patrick Danau, Mme Annick Hernot et M. Andreas Cremer, d'avoir accepté l'invitation qui leur a été adressée la semaine dernière par notre commission pour exposer les procédures en cours et également donner à nos commissaires l'opportunité de répondre aux questions qu'ils poseront certainement. Meine Herren, sir, it's a pleasure for us to listen to you.

Eric Van Landeghem: Mevrouw de voorzitter, eigenlijk zou ik uw commissie moeten bedanken omdat ik het bedrijf Volvo en de producten van Volvo aan u mag voorstellen. De aanleiding hiertoe is natuurlijk wel een spijtige zaak.

Volvo Cars Gent is in 1965 van start gegaan met zijn activiteiten in België. In september jongstleden hebben we ons vijftigjarig bestaan kunnen vieren.

Mijn naam is Eric Van Landeghem, ik ben de *managing director* van Volvo België maar ook de fabrieksdirecteur – de plant manager – van Volvo Cars Gent. Ik zal voornamelijk toelichting geven bij het bedrijf Volvo Cars Gent en het belang daarvan voor onze maatschappij. Mijn collega, de heer Thomas Fleischer, zal daarna spreken over de producten en voornamelijk over de problematiek van de emissie van onze motoren.

De Volvo Cars Group bestaat sinds 1927. Het is een Scandinavisch, meer bepaald Zweeds bedrijf. U ziet nu een foto van de twee oprichters van het bedrijf.

Een van onze belangrijkste kernwaarden – *core values* – is *safety*. Zo was de driepuntsveiligheidsgordel een uitvinding van een ingenieur van Volvo. Naar schatting werden meer dan 2 miljoen levens gered door deze uitvinding.

Naast veiligheid is ook kwaliteit een van onze kernwaarden. Kwaliteit van onze producten, kwaliteit in alles wat we doen. Dat geldt zeker en vast ook voor milieu, vandaag nog meer dan vroeger. Als we spreken over milieu, hebben we twee benaderingen. Het start uiteraard met de producten die we produceren, onze wagens. Maar we denken ook aan het milieu bij het productieproces, dat wij hanteren om die wagens te produceren.

Ik zal hier enige toelichting bij geven, waarna mijn collega hierover verder zal uitweiden.

Wat doen we zoal om de impact op het milieu van ons productieproces zo laag mogelijk te houden?

Uiteraard maken we zoveel mogelijk gebruik van de nieuwste technologie om de impact op het milieu te reduceren, bijvoorbeeld bij het verfspuitproces. Wij gebruiken momenteel watergebaseerde verven om de uitstoot van solventen te minimaliseren of zelfs volledig te beperken.

Op onze fabrieksterreinen staan drie windmolens. Een aantal weken geleden hebben wij op ons bedrijventerrein nog een vierde windmolen opgestart. Een van onze toeleveranciers heeft grond ter beschikking gekregen om zijn activiteiten daar te ontplooien. In de loop van het eerste kwartaal van 2016 zullen wij nog een vijfde windmolen opstarten. Op dit moment is 15 % van onze behoeften afgedekt en als die twee windmolens mee opgestart zijn mogen wij zeggen dat wij voor ongeveer 25 % in eigen stroom voorzien, opgewekt via windenergie. De overige elektriciteit en energie die wij nodig hebben, wordt vanuit groen oogpunt als groene elektriciteit aangekocht.

Momenteel bouwen wij ook volop aan een warmwaterleiding. Stora Enso is een bedrijf in de Gentse haven dat een overschot aan warmte heeft en dat bedrijf heeft ook afkoeling nodig in zijn productieproces. Wij hebben met dat bedrijf een akkoord om die warmte over te nemen en momenteel is die warmwaterverbinding dus volop in constructie in de Gentse haven. Wij verwachten dat systeem volledig operationeel te hebben tegen de tweede jaarhelft zodat wij die warmte kunnen gebruiken voor warm water voor sanitaire doeleinden, voor de opwarming van onze bedrijfsgebouwen en ook gedeeltelijk voor onze processen. Onze CO_2-uitstoot zal daardoor ook met 40 % gereduceerd kunnen worden. Het enige waarvoor wij nog aardgas nodig zullen hebben, is voor het verfspuitproces. Onze ovens moeten op temperatuur gebracht worden voor het bakken van de verflagen. Voor onze overige warmtebehoeften kunnen wij van die warmwaterleiding gebruikmaken.

Daarnaast hebben wij nog enkele andere activiteiten lopen. Zo hebben wij een hele organisatie die constant op zoek is naar energiebesparende maatregelen. Ook proberen wij om het aantal kubieke meter water per geproduceerde auto zo laag mogelijk te houden en op dat vlak mogen wij stellen dat wij leidinggevend zijn in onze industrie.

Op het gebied van afvalverwerking hebben wij ook maatregelen genomen. Uiteraard trachten wij afval zoveel mogelijk te reduceren en de afval die nog rest, trachten wij zoveel mogelijk te sorteren en recycleren. Wat niet gebruikt kan worden in recyclage, trachten wij dan nog te gebruiken voor het opwekken van energie, zodat wij geen zogenaamd *land fill* afval veroorzaken dat ergens gestort moet worden.

Sta me toe om onze activiteiten even op globale schaal te bekijken.

U ziet hier België en de Gentse fabriek.

Het hoofdkwartier is gelokaliseerd in Zweden. Ook de productontwikkeling en de designstudio's bevinden zich daar, alsook uiteraard het hoofdkwartier voor marketing en administratie. Wij hebben daar ook een wagenproductiefabriek en een aantal componentenfabrieken. Onze motoren worden in Zweden gemaakt, alsook onze chassiscomponenten. Er is een uitgebreid presswerk en er worden metaalcomponenten zoals deuren en motordeksels geproduceerd.

Ook in China hebben wij een aantal fabrieken opgebouwd de voorbije jaren. Ondertussen zijn die volop operationeel. Wij hebben daar nu twee assemblagefabrieken en een motorenfabriek. In de Verenigde Staten hebben wij nu ook een design center, en vanaf 2018 zullen wij daar ook een productievestiging opstarten. Dat past in onze ambitie tegen het jaar 2020 800 000 wagens te produceren en te verkopen.

Vorig jaar hebben wij wereldwijd ongeveer 465 000 wagens geproduceerd en verkocht. Het vooruitzicht voor dit jaar is dat wij het aantal van 500 000 wagens zullen overschrijden.

Ik heb op de *spreadsheet* doen vermelden hoeveel van onze productie in de Gentse fabriek bestaat uit benzinemotoren en hoeveel uit dieselmotoren. Dit is wat wij produceren, wereldwijd. Mijn collega zal er meer in detail op ingaan. U merkt dat het grootste deel dieselmotoren zijn. De benzinemotoren worden hoofdzakelijk geproduceerd voor de uitvoer naar de Verenigde Staten. Volvo produceert hier geen wagens met dieselmotoren voor de Verenigde Staten, omdat wij weten dat wij niet aan de strenge normen daar kunnen voldoen. Wij houden ons daar aan benzinemotoren.

Laten wij kijken wat het dieselaandeel in Europa is. Wij zien dat dit stijgt, zeker in België. 93 % van onze productie in België is uitgerust met een dieselmotor. Dat heeft natuurlijk te maken met het beleid dat uitgestippeld is. Dieselmotoren stoten nog altijd 20 % minder CO_2 uit. Dat is uiteraard een van de redenen waarom het beleid in die richting gestuurd is.

Ik wil toch mijn bezorgdheid als fabrieksdirecteur

vermelden. Als wij een beleidsverandering zouden zien die nogal drastisch geïmplementeerd wordt, kunnen wij die ommezwaai niet meteen volgen. Onze dieselwagens zijn vooral bedoeld als bedrijfswagens en bedoeld voor de leasemarkt. Wat wij niet kunnen leveren, zou dan worden overgenomen door anderen, en ik ben bezorgd om de tewerkstelling als wij een te snelle verandering zouden zien. Als de veranderingen echter gespreid worden in de tijd, kunnen wij ons productieproces daarop zeker afstemmen.

Dan kom ik aan ons wereldwijd modellenpalet.

Wij hebben grote modellen, middenklassenwagens en compacte wagens, met sedanversies, versatileversies of stationwagons en cross-countryversies. Wij beginnen alle modellen te vernieuwen, wij zijn nu begonnnen met de XC90 en gradueel zal de rest volgen.

De wagens binnen de stippellijn zijn de wagens die wij in Gent produceren. De grote wagens worden in onze Zweedse fabriek geproduceerd. Als wij kijken naar het totaalcijfer van vorig jaar van hetgeen wij gemaakt en verkocht hebben, zien wij dat meer dan de helft uit de Gentse fabriek komt, om het belang aan te tonen van de Gentse fabriek binnen Volvo Cars Group.

Ik heb reeds verteld dat wij ons volledig modellenpalet de komende vier jaar zullen vernieuwen, momenteel zijn wij gestart met de XC90. Onze nieuwe modellen zullen gebaseerd zijn op twee platformen. Op de *scalable platform architecture* of SPA zullen wij onze grote wagens produceren. Op de *compact modular architecture* wordt de volgende generatie van compacte premiumwagens gebouwd, dit zal gebeuren in Gent. Onze fabriek in Zweden wordt dus uitgerust voor één platform en de Gentse fabriek voor het andere platform. Niettegenstaande wij in het verleden getracht hebben meer flexibel te zijn, in ons plan met 800 000 wagens heeft het zin om elke fabriek uit te bouwen voor één *architecture*.

Die nieuwe ontwikkeling – dit is belangrijk om mee te geven – houdt nu reeds in dat wij alle traditionele ontploffingsmotoren, diesel- en benzinemotoren, kunnen aanleveren, evenals alternatieve brandstoffen zoals CNG, maar ook dat erin voorzien is voor elk model hybride wagens te kunnen aanbieden. Momenteel bestaan de XC90 en de V60 in een hybride versie, maar alle nieuwe modellen zullen ook in hybride versie op de markt komen. In deze *architecture* is er ook reeds in voorzien om op termijn volledig elektrische wagens te bouwen. Wij zijn volop bezig in die ontwikkeling te voorzien. Op dit moment kunnen wij in Gent nog geen hybride wagens maken. Als dat platform er komt, kunnen wij in Gent uiteraard mee in dat verhaal stappen.

Vanaf begin 2017 gaan wij in Gent de huidige V60, die nu in Zweden wordt geproduceerd, overnemen en in de Gentse fabriek bouwen om ervoor te zorgen dat wij het volume tussen de twee fabrieken kunnen uitbalanceren. Het zal voor ons de eerste keer zijn dat wij in Gent ook hybride voertuigen kunnen maken. Dat wil zeggen dat wij dan ook de gelegenheid zullen krijgen om onze mensen op te leiden voor de nieuwe technologie.

Nog wat bijkomende gegevens.

Wij zijn gestart in 1965. U ziet hier onze groei van enkele duizenden wagens in het prille begin tot regelmatig boven de 250 000 wagens op jaarbasis. Op deze grafiek ziet u goed de crisisjaren. Sommigen zullen zich de eerste en de tweede oliecrisis in de jaren ’70 nog wel herinneren en de autoloze zondagen. Men ziet telkenmale dat de crisissen zich manifesteren in deze curve. In 2008 en 2009 was er de financiële en economische crisis. Telkenmale raken we daar echter toch terug uit. De laatste vier jaar zijn zeker recordjaren. 2015 zal hier in orde van grootte zeker aan kunnen worden toegevoegd. Van het volledige productgamma dat wij in Gent produceren zijn er een kleine 113 000 gebaseerd op het compacte platform V40 en V40 Cross Country en er zijn 150 000 modellen XC60 en S60.

De volgende informatie is van belang met het oog op tewerkstelling.

Er zijn 5 300 vaste medewerkers in dienst. Daarbovenop zijn er nog enkele honderden interimarbeiders. We werken in drie ploegen. Ongeveer elke minuut komt er een wagen van de lijn. Dat betekent dat wij per dag 1 252 wagens bouwen.

Wij hebben op onze site nog enkele honderden mensen die niet rechtstreeks in loonverband werken maar indirect voor ons werken. Dat zijn de mensen die voor de groenvoorziening, de bewaking en het sanitair onderhoud zorgen. Wij investeren ongeveer 20 miljoen euro per jaar. Heel wat *contractors*, aannemers en onderaannemers vinden op die manier ook tewerkstelling bij ons. Dan hebben wij in de Gentse haven nog een aantal leveranciers die *just in time* aanleveren. Dat zijn toch ook ruim 2 200 medewerkers die daar tewerkgesteld zijn. Dan hebben we in Vlaanderen en België natuurlijk ook nog een groot aantal toeleveranciers zoals

bijvoorbeeld Bosch in Tienen of Continental in Mechelen die onderdelen voor ons maken. Die reken ik er dan nog niet bij.

De vuistregel in de sector voor de directe tewerkstelling is dat men met 2,5 mag vermenigvuldigen om een beeld te krijgen van de tewerkstelling voor zulke activiteiten.

Wat de bestemming van de in Gent geproduceerde wagens betreft, blijft ongeveer 60 % in Europa. Dat is ook een van de redenen geweest waarom werd beslist het CMA-platform voor compacte wagens in Gent te bouwen, omdat er in het premiumsegment in Europa een trend is naar meer compacte wagens. Op die manier kunnen wij die wagens in Gent bouwen en van daaruit, omdat wij goed gepositioneerd zijn in Gent, de distributie opzetten.

Een deel van onze productie gaat ook nog altijd naar China, niettegenstaande daar ook productie is opgestart. Bijna 10 % gaat naar Amerika en zo'n 17 à 18 % gaat naar de rest van de wereld, landen als Australië, Nieuw-Zeeland, Zuid-Amerika enzovoort.

Tot slot, ga ik in op onze locatie in de Gentse haven.

U ziet duidelijk het havengebied en de volledige fabriek. We hebben een aanbinding met het kanaal Gent-Terneuzen. Per week komen er een zestal schepen met materiaal toe vanuit de Zweedse haven Göteborg en een tiental treinen met materiaal vanuit Zweden. Daarbovenop is er nog een grote trafiek van zowel containers als afgewerkte wagens die via de Gentse, Antwerpse en Zeebrugse haven wereldwijd worden verscheept. Ook daar is er heel wat tewerkstelling. Wat de materiaalflow betreft, het materiaal komt binnen langs deze hoek van de fabriek. Eigenlijk gaat het om een transformatie van onderdelen en componenten in afgewerkte producten.

Ik zal het hierbij houden.

Ik geef nu het woord aan mijn collega, de heer Thomas Fleischer, die iets meer zal inzoomen op de producten en de link met de emissie.

Thomas Fleischer: My name is Thomas Fleischer. I am responsible for the Volvo Cars European Affairs Office in Brussels. I am sorry to address you in English. If I cannot answer, I will be happy to revert to the commission at my earliest convenience and to answer questions.

As Eric already mentioned, environment is one of our core values at Volvo Cars Corporation. This is on top of the agenda and obviously extremely important. This is something we work with a lot. We will continue to design our products to be a part in a sustainable future. What does that mean? For our cars, our engines, it means very concretely that we will continue to optimize and make our conventional engines more energy efficient. That means we will try and bring CO_2-emissions and regulated emissions down as much as possible. This is continuous work.

On electrification, we have worked with electric cars for 40 years. This is absolutely nothing new to us. This is important and will continue to be very important also for the future. I will come back to that in a couple of slides. We also work with alternative fuels which are both CNG and we work with low blend, etc. This is also very important.

The latest ten, fifteen years, there has been a tremendous focus on the climate challenge. We worked a lot to bring our CO_2 emissions from our cars down. On your left-hand side, you can see a very busy graph from the ICCT. Let's not go into all the details but I think the message is quite clear. A number of governments and markets, all over the world, are doing the same thing. They are implementing requirements for CO_2 emissions from passenger cars to come down. This graph also tells you that the European Union is in the lead. In Europe, we have the most stringent CO_2 legislation in the world.

It is very difficult to compare because we have different systems, there are different market conditions and different tests.

But this is an attempt. Compared to the 95 grams of CO_2 per kilometer in Europe for 2020 and fully faced in by 2021, we can compare to the United States: 120 grams, in Japan 105 and in China 117.

Now, we are working to reduce CO_2-emissions on our own anyway. We off course follow legal requirements, but we are also expected by our consumers to reduce CO_2, so that is something we do anyway. But I think the importance in this chart is that the automotive industry and Volvo cars would definitely prefer if we could have one harmonized CO_2-target: for all markets to strive towards the same CO_2-target. That would make things easier for us in terms of competitiveness and avoid distortion of competitiveness.

On the right-hand side of this slide you can see the achievements of Volvo Cars in terms of reducing CO_2-emissions. I have started here with 2008, in which year we had a CO_2-average on

cars sold in the European Union of 182 grams. That can be compared to 2014, in which we are down to 127 grams. Now these are very conservative numbers. If you look into legislations, we are probably at a lower official number, because of phacing in(?) of the current legislation.

What can be said about this slide? Eric has already shown you the pallet of models from Volvo cars. On this slide, you can also see the CO_2-emissions of the models. Of particular interest is this: in the upper left hand corner you see the all-new XC90, starting at 49 grams of CO_2, or a fuel consumption of 2,1 litres per 100 kilometres if you will. Now that's extremely competitive. The technology behind this is – that is in its T8-version, the twin-engine version – we combine a petrol engine with an electric engine. Then we reach a very good fuel consumption.

The fuel mix, Eric touched upon this already. I think what's interesting in this comparison between the global situation, the situation in the EU and in Belgium, is that we are still at very very low numbers of hybridisation or electrification. This is something that has to be changed. We need to increase electrified vehicles.

We are also at very high levels or market share of diesel which has its explanation of course. First of all we have invested heavily in clean diesel technology so we can provide a very competitive diesel engine.

Secondly, as you may know, diesel fuel contains more energy versus petrol. And for that reason we can have lower emissions of CO_2. If you compare a diesel car to a petrol car, exactly the same distance and same conditions when you test drive, you will have 20% lower CO_2-emissions which is linear to fuel consumption. So there are good reasons why diesel has become very popular.

As I said, we have invested heavily in clean diesel technology. We have diesel particulate filters on all diesel cars in Europe. We have also something called "lean NOx trap" to reduce NOx from diesel cars. And we have been able to reduce emissions significantly over the years.

Now having said that, we are not in a game of leaning back and being complacent. On the contrary we have cooperated closely with the European Commission on something called "Real Driving Emissions Test Method" ever since 2011. We have contributed to the tests method and we have emphasized the importance of this test method as well.

We believe that a real driving emissions test method will demonstrate that clean diesel technology has an environmental role to play and that it's very important. The only objection we've had is that it has taken too long time and that we haven't been provided sufficient leadtime. That's always a problem for car industry where development of technology takes time and is very costly. But we are all in favour of the new real driving emissions test method that is now being decided and processed within the European Union.

Now, this slide shows you how we have been able to work with emissions from diesel cars. First of all the emissions are measured in Europe in euroclasses and what you see here is Euro 4. This was implemented in 2005 with a limit for NOx at 250 milligrams of NOx per kilometre. And here you can see hydrocarbons and there on the left hand side for you, you see particulate matters. This was in 2005.

In 2010, Euro 5 was implemented. Then, the limit went down for NOx to 180 milligrams. You can also see on HC and particulate matters that we are improving significantly.

Finally, in 2015, we introduced what is called Euro 6. Now we are at 80 milligrams of NOx and we are at very low levels of HC and particulate matters. So, this is the development. A whole lot has been done to improve diesel exhaust emissions limits. This is measured against a drive cycle called "NEDC": the New European Drive Cycle that was introduced in the 1990's.

Now there is a process ongoing to bring about a new drive cycle. We welcome that as well.

Coming back to the RDE or Real Driving Emissions Test method, Nox, that you can see here, will be measured then against RDE. And that is an advantage. Again, we think that is very good for diesel cars to be able to demonstrate that they have an environmental role to play.

On electrification and CNG, we believe that electrification will be very important to bring CO_2 emissions down. We are, as they say in poker, going all in. This means that we will invest heavily to do what we have done with the XC90, to have twin engines to bring CO_2 emissions down. We have prepared our architecture, both the scalable platform architecture and the compact modular architecture that is implemented in Ghent with electrification in mind from start. So we will be able to implement electrified or hybrid cars on

these platforms.

The aim for Volvo Cars is to have a market share of 10% - of our sold cars - of electrified vehicles in the medium term. That could be in the 2020's. Looking at the overall target for us that could be equivalent to up to 80.000 cars per year. So, this will be very important for the future.

We will also introduce a fully electric built on the SPA platform that is for the larger cars already in 2019.

Besides this, we are also offering our consumers the V60-model and the V70-model as CNG, that is compressed natural gas. The obvious advantage is that you have lower emissions of CO_2.

We measure it from tailpipe, that's why I say 20 %. There are different numbers. But from tailpipe, this is also fairly good.

The current offer: the XC90 on your left hand side, the S60 and two models of V60, in twin engine versions.

Now on something entirely different: a few words about future mobility. You may know that Volvo Cars has its Vision 2020: no one shall be killed nor seriously injured in a new Volvo by 2020. We believe autonomous driving and connected cars will play a very important role to realise our vision.

For this purpose we are introducing a pilot in Gothenburg, where Volvo Cars has its headquarters. It is the world's first project with 100 self-driving cars driven by ordinary Volvo customers, in real traffic. We are investing more than 50 million euros in this project. We are cooperating closely with Swedish authorities. The 100 cars will be on the roads on the ring around Gothenburg in 2017.
Why are we doing this? Well, we intend to understand better how to improve traffic efficiency and road safety. We are out to reach the collision-free future. We need to understand better the infrastructure aspects, suitable traffic situations for autonomous cars, customer's expectations and also how other road users interact with self-driving cars.

Lastly, a very important point: the legal aspects. Liability issues: what legal hurdles are there for moving forward? I can mention – and you may already know it – that the Vienna convention is such a legal hurdle. There are also some legal hurdles in the United Nations' regulations, R79 for instance.

Now I will show you a short film to demonstrate what we are doing in the drive-me project.

(Film about Volvo self-driving cars)

Thank you very much for watching this movie.

There's one more movie of about two minutes. I think the commission will have to tell me if I should show it. (….) It doesn't seem to work, so we have solved that.

Thank you very much.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie les intervenants pour leur présentation.

J'aimerais que l'on puisse se concentrer sur le problème du respect et de l'éventuel non-respect des normes. Beaucoup de choses intéressantes ont pu être dites. Je souhaiterais savoir comment Volvo se situe par rapport à la problématique du NOx et la problématique du CO_2. Sur le volet CO_2, vous avez annoncé 127 g/km en moyenne européenne 2014. Est-ce le chiffre officiel, le chiffre testé en conditions réelles? On apprend que les chiffres qui ont été donnés théoriquement ne sont pas les chiffres qui sont constatés. On découvre qu'il y a aussi eu des fraudes sur le NOx dans le volet Volkswagen. Je souhaiterais vous entendre très précisément sur les deux volets environnementaux chiffrés pour voir si, vous aussi, vous avez fait une évaluation de votre propre flotte sur le territoire belge et où nous en sommes en la matière, pour ce qui concerne votre marque.

Maya Detiège (sp.a): . Ik dank u, mijneheren van Volvo, voor de goede en duidelijke uiteenzetting. Ze is voor het Parlement echt nuttig, om een aantal zaken beter te kunnen beoordelen.

Ik ben enorm blij dat er ook de positieve verhalen zijn van Volvo en niet alleen de negatieve verhalen van Volkswagen. U vertelt bijvoorbeeld dat u bezig bent met infrastructuurwerken, waardoor u de CO_2-emissie met 40 % kunt reduceren, wat een enorm percentage is.

Ten eerste, is daar een planning voor opgemaakt? Hebt u een zicht op de termijn waarbinnen die reductie haalbaar is?

Ten tweede, een ander lid hier is ook actief in het Benelux-parlement. Wij hebben onlangs een akkoord kunnen bereiken met de drie regeringen van de landen, om een oplaadsysteem voor elektrische wagens uit te werken. Tesla was daarbij aanwezig en, naar ik vermoed, nog een aantal andere fabrikanten. Wat is het engagement

van Volvo, om rond groene of gezondere wagens te werken?

Het bedrag dat toen op die persconferentie naar voren kwam, was 100 000 euro voor een wagen. De gemiddelde Belg kan dat niet betalen. Indien wij in oplaadsystemen willen investeren, wil ik ook het engagement van Volvo horen.

Ten derde, wanneer wij naar de luchtkwaliteit in ons land kijken, dan doen wij het in Europa heel slecht. Hoe komt het dat Volkswagen – ik weet dat u zelf niet op die vraag zult kunnen antwoorden, maar ik probeer niettemin – als enige fabrikant erin is geslaagd met software te frauderen?

Ik begrijp dan ook niet dat de andere fabrikanten er wel in slagen correct te werken en dat een fabrikant, die voorheen een goede naam had, zoiets doet en zo veel op het spel zet. Is dat omdat u betere ingenieurs ter beschikking hebt dan Volkswagen? Hoe komt dat?

Ten vierde, wanneer de tests gebeuren, moet u vandaag zelf mensen aanstellen om controles te doen. Dat is een ongezonde situatie, niet alleen in het licht van wat vandaag met Volkswagen gebeurt, maar ook in het algemeen. Wanneer een ander orgaan voor de controles kan instaan, zou dat veel beter zijn voor de sector zelf alsook voor de consumenten die met de auto rijden.

Bent u ook voorstander van een ander systeem, om de tests uit te voeren, veeleer dan dat u zelf mensen aanstelt? Er wordt, terecht, gestart met een nieuw systeem van testen, de Real Driving Emissions Tests, waarbij de effectieve uitstoot wordt getest. Ik denk dat dat zeer belangrijk is, omdat men dan met de realiteit bezig is.

Het is logisch dat Europa aan de fabrikant tijd wil geven om mee te gaan met de technologie. Er was in een flexibel systeem voorzien. In het oorspronkelijke voorstel van de commissie mocht de norm met 60 % worden overschreden en daarna nog met 20 % om technische redenen. Een technisch comité heeft uiteindelijk besloten om toch zwakkere normen voor te stellen, met name een afwijking van 110 % van de norm en op langere termijn 50 % van de norm, om technische afwijkingen.

Mijn vraag is wat Volvo aankon? Ik vind het heel bizar. Als Europa eerst 60 % zegt, vermoed ik dat er al gesprekken met de fabrikanten zijn geweest. Waarom dan ineens die versoepeling in Europa? Kunt u dat duiden?

Johan Klaps (N-VA): Bedankt voor de interessante inleiding in het debat. Ik wil namens onze fractie ook onze appreciatie uitspreken voor het feit dat u nog altijd de meerwaarde van een productie in ons land inziet. Ik denk dat dit een absolute meerwaarde voor ons is.

Ik denk dat u minstens qua reputatie – wat de rest betreft, daarover hoop ik straks meer te vernemen – bij de beste leerlingen van de klas bent als het over milieumaatregelen gaat.

Ik ben zelf geen ingenieur of technicus, dus ik heb een hele reeks technische vragen. Ik wil echt proberen te begrijpen waarover het hier gaat en wat ons kan helpen om het probleem beter te kaderen en hopelijk ook mee op te lossen.

Welke technieken gebruikt u om de NOx te verminderen voor de verschillende modellen en meer specifiek ook voor de modellen die u bij ons produceert?

Wij hebben vernomen dat de productie van de XC60 binnenkort uit Gent verdwijnt en vervangen wordt door die van de XC40. Heeft het hele dieselgateverhaal gevolgen voor Gent, in die zin dat u aanpassingen moet doen aan de ontwerpen van de auto en of de productielijn om meer performante technieken te implementeren?

Wat is de meest geschikte, meest efficiënte technologie voor Nox-reductie in de XC40 en de V40, bij de modellen die u bij ons produceert?

Los daarvan, als u van modellen wisselt, hebt u dan een zicht op de totale productiecijfers? Dat staat los van heel het dieselgateverhaal, maar nu u hier toch bent, profiteer ik daar graag van om die vraag ook eens te stellen.

Wij weten dat er verschillende technieken bestaan. Er is exhaust gas recirculation, opslag in de katalysator. Er is ook selective catalytic reduction met de zogenaamde AdBlue. Volgens de informatie waarover ik beschik, zou die laatste techniek de beste en de meest efficiënte zijn. Wij hebben vernomen dat de installatie ervan extra plaats vergt. Met andere woorden, de modellen moeten worden aangepast, wat meer tijd vergt om dat ook te introduceren.

Volgens Transport and Environment zouden de kosten daarvoor op ongeveer 200 tot 500 euro per auto komen te staan. Dat lijkt mij toch niet niets. De vraag is welke technieken u vandaag gebruikt en of u de toepassing ervan zult uitbreiden. Ziet u het zitten om die techniek in de praktijk toe te passen? Hoe zit het qua prijs/kwaliteit,

prijs/effectiviteit en meerwaarde? Er zijn een aantal mogelijkheden om de NOx-uitstoot te verbeteren. Wij zouden graag weten wat u al dan niet mogelijk acht.

In het geval van vrachtwagens is het gebruik van de AdBlue volgens onze gegevens goed voor ongeveer 5 % van het dieselverbruik. Stel dat wij hetzelfde systeem zouden toepassen bij personenwagens, zou dat in dezelfde verhouding liggen? Transport and Environment zegt dan ook dat autoproducenten SCR-systemen ontwerpen om minder effectief te zijn, om met andere woorden minder bijvulbeurten van ureum nodig te hebben. Klopt dat volgens u? Gebeurt dat? Zou u dat eventueel zelf doen?

De EU-norm inzake de NOx-uitstoot van 80 milligram per 100 kilometer mag tot 2019 met 110 % worden overschreden. Vanaf 2020 daalt dat naar 50 %. In de toekomst zal men de Real Driving Emissions Test toepassen, in reële omstandigheden en niet langer in laboratoria. Zal dat gevolgen hebben voor uw productiekosten? De huidige normen, die u in de slides hebt vermeld, zullen niet langer in laboratoria worden getest maar op de weg. Wat is daarvan het gevolg? Ik zag in uw slide voor de XC90 een CO_2-uitstoot staan van 49 tot 186 gram. Los van het verschil, dat heel groot is, kunt u een indicatie geven van de cijfers die daar zouden staan als we vandaag op de baan zouden testen?

Ik heb een vraag over uw moederbedrijf Geely, dat heel veel werkt met synthetische brandstoffen. Speelt Volvo ook een rol om daarmee eventueel verder te gaan?

De cijfers inzake *real driving emissions* zullen er op een gegeven moment komen voor alle modellen op de markt. Ik kan mij voorstellen dat er scheeftrekkingen zullen zijn ten opzichte van de huidige cijfers voor de verschillende modellen. Wat is uw verwachting van de impact daarvan op de verkoopcijfers?

We hebben op een ander niveau al gediscussieerd over labels voor allerlei zaken, zoals televisietoestellen, diepvriestoestellen enzovoort. Consumenten laten zich deels leiden door die ecologische labels. Stel dat die gegevens worden scheefgetrokken, dan zal dat wellicht een impact hebben op de verkoopcijfers. Hebt u daarover al nagedacht? Hebt u al een idee wat dat zou geven? Verwacht u in functie daarvan een impact op uw eigen productiecijfers?

U stelt dat de cijfers bij u beter kloppen dan bij sommige anderen. Ik wil u wel geloven. Verwacht u dan een grote productie- en verkoopstijging?

In het algemeen, wat de verkoopcijfers in de autosector betreft, zullen mensen sneller of trager overstappen naar andere modellen ten gevolge van die nieuwe cijfers?

Transport and Environment stelt dat de gemiddelde NOx-uitstoot van de geteste Europese wagens ongeveer vijf keer te hoog ligt. Ik heb het doorzocht, maar u wordt daarin niet genoemd. Wat is uw analyse van die stelling? Klopt die of vindt u ze overdreven? Ik hoor graag uw mening daarover.

U hebt het even gehad over China, dat voor u ook een belangrijk afzetland is. Ik ben niet goed op de hoogte daarvan. Wat zijn de emissienormen daar? China heeft immers een probleem met de luchtkwaliteit. Hoe staat men daar momenteel tegenover dit procedé?

Algemeen, men spreekt over laboratoriumtests ten opzichte van *real driving emissions*. Wat zijn vandaag de toegelaten methodes om bij tests te proberen een zo laag mogelijke uitstoot te produceren? Ik kan mij voorstellen dat getrainde testpiloten bij zo'n test op een andere manier met de auto rijden dan een consument op de straat. Welke methodes mag de sector vandaag toepassen om tot een zo laag mogelijk resultaat te komen bij die tests?

Mevrouw de voorzitter, tot zover mijn eerste reeks vragen. Ik meen dat ik al een hele opdracht gegeven heb.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, je remercie les orateurs pour leur présentation.

J'aurais souhaité avoir deux précisions complémentaires par rapport à ce qui a été évoqué dans les questions précédentes. Lors de votre présentation, vous avez parlé, à un moment, de "mêmes tests" et "mêmes normes". Je voudrais savoir s'il y a un code de tests qui est identique pour votre véhicule que pour les autres véhicules par rapport à une norme européenne, la norme Euro. Les mêmes tests sont-ils appliqués pour définir les émissions que ce soit de CO_2 ou NOx?

En ce qui concerne la validation des tests, vous nous annoncez des chiffres. Je suis consommateur. J'ai tout lieu de vous croire mais ces tests ont-ils été validés par un organisme, le vôtre, un constructeur, un organisme indépendant? S'il s'agit d'un organisme indépendant, par qui a-t-il été financé?

En situation réelle, le test pourrait-il être refait après la mise en circulation du véhicule et être alors validé après 10 000 km, 15 000 km, 50 000 km? La norme, telle qu'elle est annoncée, vaut-elle après autant de kilomètres parcourus?

Jean-Marc Delizée (PS): Madame la présidente, nous entrons dans le débat avec cette première séance d'auditions, un peu particulière, en entendant en tout premier lieu une firme concurrente à Volkswagen, à la suite de l'affaire dévoilée. Je reviens brièvement sur la discussion du début, en disant, madame la présidente, que vous êtes finalement la garante qu'au final, l'ensemble des acteurs seront entendus et, en tout premier lieu, le producteur pour lequel nous sommes réunis aujourd'hui.

Interrogeant une firme concurrente, j'ai envie de poser deux questions.

La première vise la question de la concurrence. C'est un marché très concurrentiel. Chacun essaie de gagner des parts de marché. Chacun essaie de montrer que son produit, son véhicule est meilleur que l'autre. On l'a d'ailleurs vu dans l'audiovisuel qui nous a été présenté. C'est bien normal. Chacun présente son produit. Mais, après coup, l'affaire ayant été dévoilée, je voulais avoir votre point de vue sur la question de savoir comment vous vivez ce qui peut être considéré comme une concurrence déloyale. En effet, le produit qui a été présenté ne correspondait pas à la réalité. En tant que firme concurrente, quel est votre point de vue sur cette notion? Pensez-vous qu'il y ait eu concurrence déloyale? Comment voyez-vous cela en tant que firme présentant un autre produit?

Ensuite, on sait que la Commission européenne veut mettre en place, à partir de 2017, de nouveaux systèmes de tests et qu'elle souhaite que l'on se rapproche davantage de la situation réelle. Actuellement, les tests sont effectués en laboratoire de manière uniforme. Ce changement représente donc a priori une évolution positive pour le consommateur, qui pourra mieux connaître les qualités du produit mis sur le marché.

Vous êtes des hommes de terrain. Je présume que vous négociez aussi avec la Commission européenne au sujet de la méthode à appliquer. Comment comparer les voitures entre elles en situation réelle? Plusieurs critères doivent être réunis: la manière de conduire, le revêtement du sol, la température, la puissance du véhicule, etc. Dès lors, comment le consommateur pourra-t-il établir une comparaison à partir de ces différents éléments?

La **présidente**: Monsieur Delizée, vous étiez absent tout à l'heure. J'avais indiqué qu'à la suite de la réponse que nous avions reçue, nous allions inviter les représentants de Volkswagen. Dire que nous nous en portons garants est un grand mot, car rien n'est sûr, tout est possible.

Jean-Marc Delizée (PS): Nous comptons sur vous, madame la présidente.

La **présidente**: Je vous remercie, monsieur Delizée.

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, de meeste vragen die ik wou stellen, zijn gesteld, ook de technische vragen. Ik zal dus niet in herhaling vallen en mij beperken tot een vraag die nog niemand heeft gesteld en die te maken heeft met het filmpje over uw toekomstvisie met de zelfsturende auto.

Wij zagen daarin geen vier of vijf carpoolende mensen, maar één drukbezette zakenman of ondernemer. Ik denk dat wij die man evengoed op de trein kunnen zetten. U bent natuurlijk verantwoordelijk voor de auto-industrie en wil auto's verkopen, maar een toekomstvisie gaat toch ook over uw visie over mobiliteit. U trekt daar de kaart van de veiligheid; ik begrijp dat. Het gaat over veiligheid, maar ook over een toekomstvisie inzake mobiliteit. Als het de bedoeling is om één man in een zelfsturende auto te zetten op weg naar het werk, dan stel ik mij vragen over uw visie inzake mobiliteit en denk ik dat wij met zijn allen nog meer zullen vastzitten.

Dirk Janssens (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik wil eerst de vertegenwoordigers van Volvo danken voor hun aanwezigheid.

Ik heb veeleer algemene dan technische vragen.

Ten eerste, wat de perceptie betreft, hebben wij het idee dat wij in het ootje zijn genomen. De elementen die aan het licht komen, hebben een grote impact op de integriteit van de auto-industrie en het consumentenvertrouwen in de autosector. Daarom vraag ik u in eerste instantie, als vertegenwoordigers van Volvo, hoeveel vertrouwen wij nog moeten hebben in de autosector. Hoe plant u dat vertrouwen terug te winnen? De Europese en Belgische consumenten moeten weten dat zij veilig zijn in hun wagen en horen te kunnen vertrouwen op een organisatie die, wanneer zij zegt dat zij bepaalde emissiestandaarden haalt, zij die ook effectief haalt.

Mijn tweede vraag gaat over de productie. U had het over 34 % benzinewagens en 66 % dieselwagens. U stelde ook dat er geen dieselwagens voor de Verenigde Staten zijn. Kunnen wij niet voldoen aan de eisen in de Verenigde Staten? Hoeveel vooruitgang is er nog mogelijk met betrekking tot de dieselmotoren en hoeveel kan de uitstoot nog worden verlaagd, rekeninghoudend met de Real Driving Emissions Tests?

Leen Dierick (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik wil, ten eerste, beide heren danken voor hun aanwezigheid en hun degelijke uitleg. Er werden al heel wat vragen gesteld.

Aangezien ik zeker geen technicus ben, zal ik een drietal meer algemene vragen stellen.

Het schandaal dat nu naar buiten is gekomen, zal ongetwijfeld een impact hebben op het imago van de hele sector. Aansluitend op de vraag van mijn collega had ik graag geweten hoe u dat zelf inschat. Is er inderdaad een heel grote vertrouwensbreuk bij de consument ten opzichte van de hele autosector? Zullen er in totaal minder auto's worden gekocht of zal er veeleer een verschuiving optreden? Zal de consument veeleer voor andere merken kiezen? Welke prognose maakt u voor uzelf? Zal dit op korte of op lange termijn een impact hebben op uw cijfers?

U gaf een aantal cijfers. U produceert 400 000 auto's per jaar. Het vooruitzicht voor 2016 geeft een cijfer van ongeveer 500 000 auto's aan. Is dat cijfer een inschatting die dateer uit de periode vóór de Dieselgate? Is dat cijfer ondertussen al aangepast? Wat is de concrete situatie? Heeft het schandaal een impliciete impact op de investeringen en de tewerkstelling in ons land? Hoe schat u dat concreet in?

Ten tweede, u zei dat als het beleid verandert, bijvoorbeeld inzake diesel, dit een hele ommezwaai in de verkoop teweegbrengt. Als de diesel bijvoorbeeld duurder wordt, heeft dat een impact. Ook het productiepark moet in voorkomend geval worden gewijzigd. Ook op dat vlak moeten wijzigingen worden aangebracht, wat soms niet van de ene op de andere dag mogelijk is. Dat vergt een hele tijd. Stel dat wordt overwogen om strengere Europese uitstootnormen in te voeren, welke impact zou dat hebben op uw productiepark? Hoe snel kunt u uw productiepark aan die situatie aanpassen? Zijn er dan bepaalde overgangsmaatregelen nodig of is een bepaalde duurtijd nodig, om zich te kunnen aanpassen? Hoe moeten wij dat concreet zien?

Tot slot, een vraag over de Real Driving Emissions Tests. Het goede nieuws is dat die test tegen 2017 zal worden ingevoerd. Daar zullen ongetwijfeld nog een aantal vragen rond rijzen, die hier door andere leden al zijn gesteld. Hoe zal dat concreet in zijn werk gaan? Ik ben absoluut geen expert ter zake en had ook nog nooit bij de problematiek stilgestaan, maar toen ik de eerste persartikelen las, was mijn eerste bedenking hoe het komt dat dergelijke testen er nog altijd niet zijn. De technologie gaat immers heel snel vooruit. Waarom moeten dergelijke testen altijd in een labo gebeuren? Is die test dan wel *real*? Wat is de specifieke moeilijkheid? Hoe komt het dat het zo lang heeft geduurd? Waarom konden dergelijke testen niet eerder in realtime*,* reallife worden uitgevoerd? Graag een aantal verduidelijkingen daaromtrent.

Eric Van Landeghem: Ik zal aanvangen met de meer algemene vragen over de technische aangelegenheden. In verband met emissie, de testen en dergelijke, zal ik het woord geven aan mijn collega.

Er werd een vraag gesteld over wat ik in mijn presentatie vermeldde over de 40 % CO_2-reductie in ons productieproces.

De planning is de volgende. Momenteel zijn wij volop bezig met de aanleg van de pijplijn. Wij moeten daartoe gedeeltelijk over de openbare weg en dus hebben wij een bouwtoelating moeten aanvragen. De complexiteit maakt het natuurlijk ook tot een boeiend project. Stora Enso, de papierfabriek in de Gentse haven, ligt aan de andere kant van het kanaal. Wij moeten die leiding dus vrij diep onder het kanaal aanleggen. Het gaat in feite om twee buizen, want het warm water komt toe en het lichtjes afgekoeld water wordt van bij ons teruggestuurd naar Stora Enso. De werken op de openbare weg verlopen vrij goed en wij verwachten dat ze begin volgend jaar afgerond zullen zijn. De dubbele buis onder het kanaal, over een lengte van ongeveer 500 meter, moet vooraf ineen gelast worden en moet in één beweging onder het kanaal getrokken worden. De planning is dat die werken in april 2016 klaar zullen zijn. Aan beide kanten moeten dan nog de faciliteiten voorzien worden om een verbinding te maken, aan de ene kant met de centrale bij Stora Enso en aan onze kant met ons warmwatersysteem. Tegen de zomer moet dat allemaal klaar zijn, zodanig dat het systeem vóór de volgende winter volledig operationeel is.

Er werd ook een vraag gesteld over het opladen van auto's en daarbij werd verwezen naar een van onze concurrenten, Tesla.

Het is mooi dat wordt gezegd dat een Tesla 100 000 euro kost. Als klanten bij ons een V40 kopen voor pakweg 20 000 euro, en wij zeggen hen dat wij ook een elektrische motor kunnen aanbieden voor 10 000 euro extra, dan vrees ik dat wij niet veel klanten meer zullen hebben. Dat is het probleem. Wij zijn klaar — en dat kan bevestigd worden — om volop elektrische wagens te produceren binnen een tijdspanne van enkele jaren, maar dan moet het hele productieproces worden aangepast en moeten er ook componenten in de toelevering op gang worden gebracht. Onze klanten vragen op dit moment echter nog niet meteen om over dergelijke technologie te kunnen beschikken. Er is ook een groot probleem, in die zin dat ik een aantal personen ken die een Tesla bezitten en die in het begin zeer enthousiast zijn omdat het voor hen als het ware een stuk speelgoed is dat zij zich kunnen permitteren. In hun garage hebben zij echter minstens nog een of twee andere auto's staan. Na een tijdje zeggen zij dat zij hun Tesla dat weekend toch maar in hun garage hebben laten staan, want gelet op het slecht en donker weer waren zij er niet zeker van dat zij 250 kilometer konden overbruggen, ook al geeft het boekje aan dat een Tesla 400 kilometer kan afleggen. Zij hebben dan maar hun andere wagen genomen.

Wij moeten daarin eerlijk zijn, het is mooi en het is tof, maar een gezin met twee volwassenen en twee kinderen dat naar het zuiden van Frankrijk wil rijden met een elektrische wagen, moet elke 300 kilometer een paar uren wachten tot de auto terug opgeladen is. De eerste keer kan men nog naar McDonald's een hamburger gaan eten, maar op zeker moment wordt het toch wel vervelend. Onze klanten zijn op dit moment — en dit is een eerlijk antwoord — nog niet zover om die grote stap te zetten; er is nog heel wat ontwikkeling nodig naar betrouwbare batterijen, snelle oplaadsystemen en infrastructuur. Uiteraard willen wij daaraan meewerken en wij geloven ook wel dat dit op termijn een oplossing is, maar er is nog wat werk voor de boeg. Een soortgelijk verhaal, enkele jaren geleden, was dat van de waterstofwagens. Daarover hoort men tegenwoordig niet veel meer en dat heeft ook veel te maken met de praktische kant. Ook daar moet men oog voor hebben.

Er was ook de vraag of een overstap van de XC60 naar een kleine SUV-wagen gebaseerd op het CMA-platform, gevolgen heeft voor Gent.

Uiteraard heeft dit gevolgen voor Gent, ik bedoel veeleer op een positieve manier. Voor die omschakeling, gaan wij meer dan 200 miljoen investeren. Ik zei het daarnet al, investeren creëert ook tewerkstelling, zeker en vast bij de Vlaamse en Belgische aannemers die daaraan hun steentje kunnen bijdragen. Er moet heel wat worden aangepast. Trouwens, in 2017 gaan wij op de huidige V60, die wij ook in Gent gaan produceren, de hybridetechnologie invoeren. Wij gaan het bedrijf daarvoor aanpassen en ook onze medewerkers daarvoor opleiden. Uiteindelijk zullen zij dan ook voorbereid zijn om de nieuwe producten op de CMA aan te kunnen. Dat betekent inderdaad dat er heel wat aanpassingen moeten gebeuren aan onze productielijnen. Is dat voor ons een hindernis? Nee, dat is een kwestie van investeringsgeld en tijd om het te realiseren.

Dan was er een vraag naar de productiecijfers met betrekking tot CMA.

Wij hebben nu een productiecapaciteit die iets boven de 250 000 wagens ligt. De opzet van de fabriek met het oog op de toekomst is de volgende. Vanaf 2019 plannen wij een capaciteit van 225 000 wagens, iets minder dan nu. Dat heeft te maken met onze globale *foot print* van de verschillende fabrieken, in China, Europa en Amerika. Wij zien echter nog steeds een potentieel om 225 000 wagens te bouwen in Gent.

Heeft dit al dan niet een gevolg op de tewerkstelling? Het is zo dat wij rond CMA het minder volume ten opzichte van wat wij vandaag produceren, zullen compenseren met meer werkinhoud. Dat is de balans die wij voor onszelf gemaakt hebben.

Er is een vraag gesteld over de perceptie; zijn wij in het ootje genomen?

Ik wil van start gaan met de geschiedenis. Heel deze discussie is ontstaan in de Verenigde Staten. Volvo is producent van de huidige generatie dieselwagens. Later zal mijn collega de vraag behandelen wat dit betekent voor de toekomstige diesels. De dieselmotoren die wij vandaag ontwikkeld hebben en in productie hebben, voldoen niet aan de VS-normen. Dat is de reden waarom wij geen enkele Volvo in de Verenigde Staten rijden hebben. Wij zijn een bedrijf dat enkel doet wat het kan, niet een bedrijf dat doet wat het graag zou kunnen doen. Wij hebben heel bewust de keuze gemaakt geen dieselwagens uit te voeren naar de Verenigde Staten, hoewel daar wel vraag naar is. Wij zijn daar echter niet klaar voor.

Wat de perceptie betreft, voor zover ik weet, besef ik dat er een discussiepunt is. Wat in dit boekje staat, is niet wat ik in de realiteit ervaar, op het gebied van verbruik. Iedereen weet wel dat er een

verschil is tussen de testen in ideale omstandigheden en het reële verbruik van een wagen in de praktijk. Dat is ook nog gebonden aan hoe de chauffeur met zijn wagen rijdt, hoeveel mensen in de wagen zitten en welke bagage die bijhebben. Dat heeft natuurlijk allemaal een invloed.

Mijn collega zal het straks wel beamen, wij zijn er voorstander van een *real drive testing* te doen, maar, zoals al gezegd is, in welke omstandigheden moet dat dan gebeuren? Het verkeer, de infrastructuur, het weer, zullen allemaal wel een impact hebben. Daar moeten wij rekening mee houden. Wat voor ons belangrijk is, is dat er een testmethode gebruikt wordt die voor iedereen gelijk is. Die vraag is ook al gesteld of dit voor concurrentievervalsing of beïnvloeding zorgt. Voor ons is het belangrijk dat er een genormaliseerde test is. Die mag voor ons zwaar en complex zijn, zolang hij maar voor iedereen dezelfde is. Dat is voor ons erg belangrijk. Wij staan erachter dat men zo realistisch mogelijk wil testen.

Heeft dit een impact op de sector en heeft dit geleid tot een vertrouwensbreuk?

Ik moet u eerlijk zeggen dat we dat verwacht hadden, maar eigenlijk merken we dat nu niet. Komt dat nog? Het zou kunnen maar we merken dat niet in onze verkoopcijfers. Misschien zegt dat ook iets over het feit dat mensen zich wel realiseren dat het verbruik van hun auto niet strookt met wat in de handleiding staat. We merken dat evenwel niet. Dat is een eerlijk antwoord.

Ik heb daarstraks ook iets gezegd over die veranderingen. Als er een beleidsverandering zou komen, bijvoorbeeld in België van diesel- naar benzinevoertuigen, dan zou dat voor ons een probleem zijn als dat ineens zou gebeuren. Ik moet dat navragen, ik kan daar niet direct een periode op plakken. De capaciteit van motoren veranderen van veel dieselmotoren naar meer benzinemotoren vraagt natuurlijk tijd. Waarom? Het gaat niet alleen om de productie van auto's of de productie van motoren, ook al onze toeleveranciers die specifieke componenten maken voor diesel moeten dan capaciteit overschakelen naar benzine. Dat vraagt tijd. We weten dat diesels ongeveer 20 % minder CO_2-uitstoot hebben. In heel onze berekening van alle wagens die wij produceren en leveren binnen Europa wordt er een gemiddelde berekend. Dat zijn de cijfers die mijn collega heeft laten zien voor 2008 tot 2014. Als we ineens het tegenovergestelde zouden doen, van diesel naar benzine, dan gaan wij qua CO_2 met 20 % naar boven. Ook daar moet men aan denken voor men daar een beslissing rond neemt.

Dat zijn de vragen die ik kon beantwoorden.

Dan geef ik het woord aan de heer Fleischer die de andere vragen zal kunnen beantwoorden.

Thomas Fleischer: There were a lot of questions, you will probably have to remind me of a few of them but I will do my best to address all of them.

There were questions about NOx and CO_2. First of all, CO_2, as you probably know, is a climate gas. It will effect the climate while NOx is a gas that can impact air quality. Currently, both are measured in the NEBC drive cycle. That is the New European Drive Cycle. It is by no means new any longer. It was new in the 1999's. For that purpose there is a new drive cycle being developed called WLTP. WLTP is yet another acronym that stands for World Light Duty Test Procedure.

We are all in favour of the World Light Duty Test Procedure as well. We think it is a good idea. We think the NEBC is becoming obsolete more and more. But it is always an issue when we implement a new way of measuring. You need to do it in a structure way taking to account developments of all sorts.

Both NEBC and WLTP are laboratory tests. So also WLTP will be done in a laboratory. However it will reflect real live emissions better then the NEBC.

When the NEBC was new, the overall purpose was for all car manufacturers to measure in the same way. For consumers to know that they can compare apples tot apples and pears to pears. So that was the idea.

While the NEBC is a European test cycle, WLTP is an United Nations test cycle. The aim for the new test cycle is to be global. We are all in favour of that of course.

It will not happen. Because the United States already said no. They are monitoring this, but they are not subscribing to implement the WLTP.

According to the European Commission the WLTP will be implemented in 2017. We agree that WLTP should be implemented as soon as it is physical. I mentioned in my presentation that we have a (…) target for 2020. Fully faced in 2021. That target is based on NEBC. That means that if we implement WLTP already in 2017, we will have

to do both for three years. That is costly, inefficient and very complicated. It is an added cost.

The target for 95 grounds in 2020 will regardless be based on the NEBC. The Commission has said that we should have comparable strenuosity between those two tests. We are doing what we are supposed tot do.

We are working heavily on development, cooperating with the European Commission on WLTP. It is complicated and one of the questions here was normally how much lead time you need in the car industry. Well, it is not endless. But it is a complicated business. It is incredibly costly, complicated and complex. We need 36 months of lead time for any major legislation to be implemented in the European Union.

This is not something we have just made up. This is something that we have agreed on with the European Commission and with the Member States within the initiative called CARS 2020. It is there black and white that we should have 36 months of lead time. That is what is takes. If we change an exhaust system in a future car model, it takes a number of years, taking in to account all the steps, changes in production, changes with sourcing, with purchasing and all the other implications.

If we for instance change the exhaust of the treatment sytem in a car, if we go from LNT which we have in our cars to SCR, selected catalytic reduction system, then suddenly we need AdBlue. That is a small tank that goes underneath the floor. So we may have implications on the platform. Again, it is very costly, we are not saying no, we are saying provide us with the necessary lead time.

In terms of the real driving emissions initiative, as I said, we are all behind it. We think it is even necessary to prove that the new (…) technology has an environmental roll to play. So we are all behind it but we need the lead time. As it stands right now the Technical Committee Motor Vehicles as mentioned here just before took a decision on October 2008. It is absolutely much more stringent than it was expected. It is less stringent then the Commissions proposal tabled a week before or a couples of week before as I have been informed.

Regardless, this will provide significantly lower emissions of NOx. The process is that we expect the formal proposal to be handed over to the European Parliament probably in November 23, within short anyway.

Then the Parliament has tree months for what is referred to as scrutiny that means that they will check if the proposal deviates from the mandate provided by the European Parliament to the European Commission. On that basis they will say yes or no. And that is the next step.

Regardless of the process we will not have something published in the Official Journal regarding the second package that was decided on October, 28, until maybe may 2016. That provides us with approximately one year lead time until September 2017.

The problem for car industry is that we are working with different cycles then the political context. We need the lead time. We have agreed, we have a contract if you will, with the European Commission and with the Member States. to be provided 36 months. That is not happening here.

I think that is one of the reasons that we see now the RDI-implementation of the test method, which we are all in favour of, being implemented in two steps.

The first step for new registrations is in September 2017. First step all registrations will be September 2019. And the conformity factor as it is called, the severity of the introduction or the implementation of the test method, is 2.1. This is much more stringent then we had anticipated and hoped for. Remember, we are still working with the euro clauses. We are still working with Euro 6 NOx-levels, 80 mg of NOx per km. But we are measuring the target in a totally different way and we are not provided with sufficient lead time.

For this purpose, you would have to ask the Commission why the 2.1 conformity factor. In my view that is probably a fare balance to provide us with a lead time. We see that as a significant improvement in terms of NOx-emissions.

For the step two of the RDI-implementation, that is 2020 for new registrations and 2021 for all registrations. The conformity factor is 1.5. That is equivalent to 50 percent above what is referred to as the norm, 80 mg. But please remember this. We are down at such low levels of NOx-emissions that this is basically the margin of error. If we would have had a conformity factor of 1 then we would have been in a reality below 80 mg of NOx. So 1.5 which is referred to as 50 percent above norm is in reality on norm. It is not above norm.

What is happening is really good. We are doing

our best. We are being transparent. We are trying to improve our products both in terms of CO_2, NOX, HC and particles But we have to be realistic. We have to do this in an ordinary fashion for us to be able to survive. For us, to have the appropriate lead time. What we have in front of us, whether it is approved by the European Parliament, could be something really though but is something that will prove that new decent technology has an environmental role to play.

I think it is all good. We are all, as I mentioned, in favour of WLTP, the new drive cycle. It will better reflect real emissions, both in term of CO_2 and regulated emissions.

There were so many questions. There was one question about AdBlue, the consumption. The honest answer is: I don't know. I'm very happy to look into this and reverb to you. You mentioned 5 percent of the diesel consumption. I'll be happy to reverb to the secretaries of the commission with an answer as soon as possible.

RDI for all models, I'm not sure if I've got that one right. But yes, RDI will be a real live test method on all cars. RDI works like this. It is a real live test what NEBC and WLTP are not. You take the car, you put a PEMS on it *(Portable Emission Measuring System).* There are so many acronyms in this game. Then you go on a defined test road. Defined in distance, etc. You measure the amount of NOx.

Can you repeat that overtime? I don't know, probably not. Why? Because the European Commission in its proposal has not defined properly the boundary conditions. We, the car industry, have time after time asked the Commission to be very precise in its definitions of the boundary conditions for this test road to be precise.

I will give you an example. They have not defined road radiant, if you drive up a steep hill or if you drive down a slope. You will have different NOx-emissions. For that purpose of course you need that boundary conditions. If you are an aggressive driver, if you are a young man, then you probably will have an higher emission NOx then if you drive mildly and sensibly. For this a boundary condition has also been missing.

We have new conformity factors. Probably we will have to adapt the boundary conditions to the new proposal. This proposal should have been decided in one package and it should have been decided a long time ago. We have asked the Commission to decide RDI for a long time. The Commission has decided instead on the RDI in packages. It has taken to long. As a result, we have much to little lead time.

This is problematic. In fact the European Commission has not listened to its own RD expert group which has also pointed out that boundary conditions are necessary.

So, by the end of the day, we are all on the same side. We support the Commission on RD but we need to have clear definitions. We need the lead time. We a new proposal we will probably be all better. So I think it is a good thing to experience.

La **présidente**: Monsieur, je crois que vous avez répondu à l'ensemble des questions.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, soit j'ai été distrait, soit je n'ai pas reçu de réponse à ma question relative à la validité de la norme pendant tout le cycle de vie du véhicule.

Thomas Fleischer: In the euroclasses we have a clear definition on the number of kilometres the car manufacturers have to guarantee compliance. I don't have the numbers from the top of my head, but I believe they may have been in my presentation…

Michel de Lamotte (cdH): Peu importe le chiffre, mais à partir du moment où il est annoncé à la mise en circulation, peut-on vérifier que ce chiffre est toujours exact après 10 000, 20 000, 50 000 kilomètres ou plus?

Thomas Fleischer: In Europe we are obliged by legislation, we meet requirements. Let's take the NEDC for instance. It's not us just putting the car on the market and claiming it's good. It's tested by a national technical service in accordance with EU-legislation.

Should it be tested after 10 000 km? To be honest, I don't know exactly how this works. Maybe they do tests. I can revert to you on that, but we are supposed to guarantee the duration according to euroclasses, how long we should guarantee that it complies with euro 4, euro 5 and euro 6.

I hope this is an answer to your question.

I can off course revert and see if tests are being done after this period of time.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik heb een korte vraag.

Ik meen dat men technisch niet duidelijk is over de Lean NOx Trap. Wat doet die toepassing

precies? Hoe werkt dat technisch? Er zijn technisch gezien verschillende mogelijkheden om de NOx-uitstoot te beperken. Hoe werkt het systeem precies dat jullie toepassen? Zonder de concurrentie op ideeën te brengen...

Thomas Fleischer: You are talking to a poor lawyer, I'm not a technical expert nor an engineer. I will be happy to revert to you exactly with how lean trap systems work. Compared to SCR they require a blue technology as I mention. So it's a different system.

At Volvo Cars we have (?) traps, we have invested in these systems. Our view is that they have well functioned, they meet requirements and for that purpose they are good. Now we are looking to the future requirements and whether we need to change systems or not. But for the technical part I'll have to revert to you.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour vos réponses aux différentes questions.

Puis-je en tirer la conclusion que, pour ce qui concerne Volvo en tout cas, vous estimez avoir respecté la législation sur les NOx et sur le CO_2 et qu'il n'y a, pour ce qui vous concerne, aucun problème en la matière? Ainsi, cela figurera dans notre rapport et les conclusions seront également claires pour ce qui vous concerne.

Thomas Fleischer: That's correct.

La **présidente**: I would like to thank you on behalf of the committee for having accepted our invitation.

Patrick Danau: Ik ben Patrick Danau, algemeen directeur van de onderneming Audi Brussel. Ik wens u te bedanken dat wij de gelegenheid krijgen onze onderneming voor te stellen in deze commissie.

Hoe zijn wij ingebonden in de volledige Volkswagen Group? De Volkswagen Group stelt vandaag zeshonderdduizend mensen tewerk en bestaat uit twaalf verschillende merken, gestart met de Audi Group, waaronder het merk Audi zich bevindt, vervolledigd met Lamborghini en Ducati, verder uitgebreid met het merk Volkswagen, SKODA en SEAT, vervolledigd met Porsche, Bentley, Bugatti, Commercial Cars – Audi Nutzfahrzeuge in het Duits –, Scania en MAN.

Audi staat voor een van de belangrijkste, ondersteunde pilaren binnen de Audi Group.

C'est un pilier porteur, avec le leitmotiv "voorsprong door techniek", ce qui veut dire "l'avance par la technologie", qui est au cœur de notre marque. En d'autres termes, le client peut s'attendre à ce qu'on lui présente une technologie supérieure à la moyenne. Ceci s'applique au personnel qui travaille dans l'entreprise également. Autrement dit, "l'avance par la technologie" est une impulsion mais surtout une motivation et un but. Par conséquent, l'avance par la technologie est une attitude qui nous pousse à prendre l'initiative, de tout temps.

Welke zijn de technologieën waaraan wij werken in de toekomst bij Audi?

Er zijn er verschillende. Er is Audi Connect, de verbinding van Audi met internet, de verbinding van Audi met verkeerssituaties, weersomstandigheden, alle mogelijke verbindingen die toelaten om een bestuurder heel efficiënt van a naar b te brengen. Dan is er Audi Ultra, dat staat voor ultra licht, ultra efficiënt, ultra performant, ultra snel. Er is ook Audi dat staat voor multimedia interface. Wij gebruiken (?) *technology*. Wij maken ook gebruik van *lighting technology*. U hebt het goed gehoord daarstraks bij de collega's, zij hadden het over *helo driving*. Quattro is ook niet helemaal onbekend, driving assistance systems, Audi infotainment, en ga zo maar door.

Audi staat ook voor een reeks waarden. Drie basiswaarden: progressief, hoogwaardig — van hoge kwaliteit — en sportief. Daarrond draait *Vorsprung durch Technik*. Dat doen wij door gebruik te maken van innovatieve technieken, van een visionair design en van de hoogste kwaliteit. Dat heeft ertoe geleid dat wij behoren tot de topmerken in onze business, met altijd maar een doel voor ogen, de klant begeesteren of enthousiasmeren.

Als wij dan kijken waar de sites zich bevinden in de wereld — want Audi levert wagens wereldwijd — dan waren in jaar 2000 vier fabrieken verdeeld over drie verschillende landen. De hoofdfabrieken waren in Duitsland, Ingolstadt en Neckarsulm. Wij hebben zelf het Audimerk vervolledigd met Györ in Hongarije. Dan hebben wij ook Lamborghini dat Italië ligt, in Sant'Agata Bolognese.

De situatie is veranderd in het jaar 2012, toen hadden wij dertien verschillende productiesites verdeeld over negen verschillende landen.

De situatie is nog eens veranderd in 2015. Wij hebben negentien verschillende productiesites

verdeeld over twaalf verschillende landen, gaande van Spanje waar de Q3 gebouwd wordt, Italië waar Italdesign Giugiaro gebouwd wordt, Neckarsulm waar de grotere Audiproducten gebouwd worden, A6, A8, R8, Brussel waar exclusief de Audi A1 gebouwd wordt, Ingolstadt, de hoofdcentrale waar de verschillende producten A3, A4 en A6 gebouwd worden, Bratislava dat onder licentie de Q7 bouwt, tot Kaluga, verschillende Audi-producten in Rusland. Györ heb ik al aangekaart, daar worden de A3's gebouwd en de TT's.

Verschillende producten worden in China gebouwd, in Changchun en Foshan. Ducati heeft activiteiten in Thailand, alsook zijn hoofdactiviteit in Bologna, Italië. In Jakarta worden Audiproducten gebouwd, in Aurangabad (India), en last but not least in Zuid-Amerika met Curitiba, Sao José dos Pinhais en San José Chiapa, Mexico, waar vanaf 2016 de Q5 zal worden gebouwd voor de hele wereldmarkt.

Ik heb gesproken over de algemene opbouw van Volkswagen uit twaalf merken en de positie van Audi daarin. Nu zal ik een woordje uitleg geven over Audi Brussel zelf.

Audi Brussel is gevestigd in Vorst, ingesloten door de hoofdstad Brussel en door het Zuidstation, op een oppervlakte van ongeveer 540 000 vierkante meter. Er werken momenteel 2 500 medewerkers op de site. Zij bouwen de Audi A1 exclusief voor de volledige wereldmarkt. Wij werken daarvoor in een tweeploegensysteem en bouwen per dag 526 Audi's A1. De productie lag in 2014 op het niveau van 115 000 wagens en de situatie voor 2015 ligt op een soortgelijk niveau. Zoals gezegd, wij bouwen exclusief de Audi A1 in al zijn varianten wereldwijd: de Audi A1 in driedeursversie, in vijfdeursversie en in de sportversie S1.

Voilà pour notre vision et nos valeurs. Quant à notre mission, elle est la suivante: nous construisons une voiture compacte, une citadine, qui donne une qualité de premium qui doit fasciner, tant le client que nous-mêmes, avec une vision selon laquelle le site de production est le plus performant au sein de l'Europe. L'une des valeurs les plus importantes que nous défendons, c'est que l'homme de chez Audi est au centre de tout. Nous sommes très humains. Nous sommes courageux; nous définissons des objectifs très ambitieux et nous sommes orientés vers le succès et nous assumons nos responsabilités pour ce faire.

Laten wij terugkijken in de geschiedenis.

De geschiedenis van de site begint in 1949, dus meer dan 65 jaar geleden. Toen is men, onder de verantwoordelijkheid van D'Ieteren Frères, begonnen met het bouwen van wagens in Vorst. Daar zijn toen namelijk de Studebakers en de eerste Porsches gebouwd. In 1954 kreeg men de licentie om de Volkswagen Kever te gaan bouwen, ter ondersteuning van het bedrijf van Volkswagen in Emden, dat extra capaciteit zocht om producten aan de Verenigde Staten te kunnen leveren.

Sinds 1970 heeft de site geen interactie meer met D'Ieteren, maar wordt zij autonoom door de Volkswagen Group bestuurd. Zij is toen geïntegreerd in de Volkswagenstructuur, om in 2007 over te gaan naar de Audistructuur, zoals die vandaag nog is. Zoals gezegd, in 2010 zijn wij gestart met de exclusieve bouw van de A1, en dat in al zijn varianten, voor de volledige wereldmarkt.

En ce qui concerne les investissements que nous avons réalisés depuis 2007, au moment où Audi a pris la responsabilité, et jusqu'en 2015, vous constaterez que nous avons investi dans le site environ 700 millions d'euros pour différentes activités: garantir l'introduction du nouveau modèle A1; rénover une partie des bâtiments et en construire des nouveaux (en sachant que nous avons démarré nos activités dans l'industrie automobile en 1949). Mais surtout, nous avons investi dans l'homme, l'homme sur lequel on base tout.

Quelles sont les perspectives? Nous voulons investir encore tous les ans environ 100 millions d'euros.

Waar gaat het geld naartoe? Ik heb het juist gezegd: vooral de mens wordt in het middelpunt geplaatst. Wij besteden vooral aandacht aan het thema ergonomie. Wij hebben beslist dat mensen moeten werken tot 67 jaar. De mensen starten op een leeftijd van 20 of 21 jaar. Zij moeten de hele tijd kunnen meewerken. Daarom wordt er enorm geïnvesteerd in de ergonomische omstandigheden. De werkposten worden heraangepast. Mensen die vandaag aan de lopende band wagens bouwen, moeten in veel omstandigheden meelopen met de wagen. Terwijl zij meelopen, moeten zij onderdelen aan de carrosserie monteren. Het is de bedoeling om in de toekomst daarin verandering te brengen. Straks vertel ik nog wat meer daarover.

Op de foto ziet u hoe wij, in plaats van de mensen in elke wagen te laten instappen, de mensen ondersteunen met een soort van zetel of stoel, waarop de mensen zitten en die hen automatisch

in de wagen brengt, zodat zij geen fysieke inspanningen moeten doen om in de wagen te kruipen, maar heel ergonomisch hun activiteiten in de wagen kunnen voortzetten.

Wij maken ook gebruik van KVP-projecten. Dat zijn continue verbeteringsprocessen waarbij mensen uit het productieproces worden vrijgemaakt en in groep, samen, kunnen werken aan bijkomende ondersteuningsmaatregelen. In veel gevallen gaat het om meelopende karretjes, zodat de mensen direct bij het gereedschap of de stukken kunnen die zij nodig hebben om hun werk terdege te kunnen uitvoeren.

Naast de ergonomie zijn wij nog op een andere manier begaan met de mens. Hoe voelt hij zich? Is hij fysiek in orde? Is hij in staat elke dag zijn werk te doen? Wij hebben een volledig medisch centrum ter beschikking. Jaarlijks wordt aan alle medewerkers gevraagd om daar een volledig onderzoek te ondergaan. Wanneer men ouder is dan 50 jaar, krijgt men om de twee jaar een volledig, diepgaand onderzoek, van verschillende uren. De medewerkers worden daarbij volledig gescreend, om na te gaan waar er mogelijke afwijkingen zijn. De mensen worden via dokters ondersteund en begeleid om eventuele persoonlijke problemen op te lossen. Mensen die jonger zijn dan 50 jaar wordt het volledige onderzoek van meerdere uren om de vijf jaar aangeboden.

Ook in de opleiding staat de mens centraal. Als een mens niet geïnformeerd en opgeleid is, kan hij geen goed werk leveren. Alle werknemers die bij ons in de onderneming starten, krijgen de eerste week een volledige opleiding, buiten de werkpost, waarin de verschillende basisactiviteiten en basiselementen aangereikt worden. Hoe moet men een werktuig vastnemen? Hoe moet men met schroeven omgaan? Er wordt hun uitgelegd wat veiligheid op de werkvloer betekent. Wat zijn de verschillende systemen waarmee wij werken? Wij noemen dat het APS-systeem, het Audi Produktionssystem. Dat is een systeem waarbij uitgelegd wordt hoe stukken aan de band worden aangeleverd, hoe stukken uit containers genomen moeten worden en welke stukken al dan niet eruit genomen mogen worden.

Bij Audi A1 kunnen wij meer dan een miljoen verschillende varianten bouwen. Wij maken elke dag 526 wagens. Dat is meer dan 2 500 wagens per week. Dat zijn allemaal verschillende wagens. Wij maken geen twee identieke wagens per week.

Met betrekking tot de opleiding, wij leveren doorsnee 36 uur opleiding aan elke medewerker per jaar. Dat wil zeggen dat een week per jaar volledig aan opleidingen is gewijd.

Waar wij ook weer investeren, opnieuw in de mens?

Nous investissons également dans la formation en alternance. C'est ainsi que l'industrie travaille avec les écoles. Pour l'instant, nous travaillons avec deux écoles, une située en Flandre et l'autre en Région bruxelloise pour les francophones. Le but est que l'industrie investisse dans les écoles.

Le système est le suivant. Nous en sommes fiers car nous étions la première entreprise en Belgique à travailler avec ce type de formation en alternance. Environ quinze personnes par an participent à ce type de programme de formation. Les étudiants sont sélectionnés par les écoles. Ils sont ensuite présentés à notre entreprise; au cours d'un entretien, ils sont amenés à motiver leur souhait de participer à ce projet. Par la suite, pendant deux ans (cela équivaut à deux fois 300 heures), la personne est au travail chez nous dans l'entreprise pour apprendre, surtout dans le domaine de l'entretien, les dernières technologies et le matériel que nous utilisons. Cela présente aussi l'avantage que nous formons en même temps les personnes car, à la fin des deux années, nous leur proposons un emploi dans l'entreprise.

Al deze veranderingen waarbij wij vooral de mensen centraal hebben gesteld, hebben ertoe geleid dat wij in 2013 werden verkozen tot Employer of the Year.

Als gevolg daarvan hebben we in 2014 ook een andere *award* gekregen, voor een onderneming die een grote evolutie heeft doorgemaakt van onbekendheid naar bekendheid. Wij zijn daar fier op. Als er binnen de Brusselse regio over bepaalde thema's en industrie moet worden gesproken, vermeldt men vaak Audi Brussels.

Vorig jaar werden wij eveneens verkozen tot Ambassador of the Year. Voor 2005 waren wij eerder bekend als een conflictonderneming. Vandaag zijn wij bekend als een onderneming die in consensus samenwerkt met de sociale partners. Dat wordt gehonoreerd door de buitenwereld.

Le groupe Audi comptait en 2001 plus de 51 000 personnes et en employait plus de 50 % supplémentaires à la fin 2014, c'est-à-dire que 77 000 personnes y travaillent. Qu'est-ce que cela signifie pour Audi Bruxelles? Sur 2 500 personnes, on compte 520 employés,

1 753 ouvriers directs, tandis que 272 ouvriers travaillent dans les secteurs indirects tels que l'entretien. De surcroît, plus de 200 personnes (intérimaires) nous aident pour absorber les fluctuations découlant de l'absentéisme. Si nous voyons la répartition en fonction des Régions, presque 50 % des gens viennent de Flandre, 10 % sont issus de la Région bruxelloise et 40 % de Wallonie. Ensuite, plus de 52 % parlent français et 48 % néerlandais.

Nous sommes une entreprise qui est en activité depuis longtemps. L'âge moyen des membres du personnel tourne autour de 44 ans, tandis que l'ancienneté atteint 20 ans. Nous employons actuellement 6 % de femmes. Cela nous semble peu. Nous allons donc travailler à augmenter ce taux, l'objectif à long terme étant d'atteindre 12 %.

Hoe liggen de verantwoordelijkheden binnen de Volkswagen Group of de Audi Group?

Als een product in de beginfase wordt ontwikkeld, wordt daarna een leveranciernet opgebouwd. Eenmaal men immers een product heeft ontwikkeld, moet men leveranciers hebben die de onderdelen willen maken. Er is dus een net dat wordt opgebouwd. Voor een nieuw product worden ook de productievoorbereidingen centraal doorgevoerd door Audi AG of het Volkswagenconcern. Het marktonderzoek loopt ook centraal binnen Audi AG en het Volkswagenconcern.

Eens een product ontwikkeld is, men een leveranciersnet heeft opgebouwd en men weet welke leveranciers welke onderdelen bouwen en de productie is voorbereid, gaat men over tot serieproductie die aan bepaalde productiesites wordt toegewezen. Audi Brussel is er een van.

Bij Audi Brussel zijn wij verantwoordelijk voor de serieproductie van Audi A1. Wij zijn niet verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de producten, voor marktonderzoek of voor de activiteiten die toebehoren aan leveranciers. Nadat wij de wagen compleet hebben opgebouwd, wordt deze teruggeleverd aan het moederbedrijf, aan Audi AG, die de wagens dan ter beschikking van de verschillende verkoopcentra ter beschikking stelt. In België is dat de importeur D'Ieteren.

Onze verantwoordelijkheid bestaat uit het maken van carrosserieën, het schilderen van carrosserieën en het monteren en assembleren van onderdelen op de carrosserie die werd geschilderd. Samen met de afdelingen logistiek en financiën in onze onderneming en het personeel zorgen wij ervoor dat de wagen aan Audi AG wordt afgeleverd en verkocht.

Wij kopen onze onderdelen bij de leveranciers die door de Audi Group of de Volkswagen Group werden toegewezen. Onderdelen worden via een gedefinieerde aankoopprocedure vastgelegd. Voor ieder onderdeel bestaat er ook een specifiek lastenboek over hoe de onderdelen moeten worden gemaakt. Dat wordt allemaal gedefinieerd door Audi AG. Dat zijn de technische ontwikkelingen.

Si nous voyons les chiffres de production de 2002 à 2014, les 51 000 personnes depuis 2002 ont fabriqué plus de 735 000 véhicules au sein du groupe Audi. Avec les 77 000 personnes, nous avons fabriqué, en 2014, plus de 1,8 million de véhicules. Si nous voyons la répercussion sur la production à Bruxelles, nous avons commencé en 2010 avec la A1. Nous avons alors fabriqué 51 000 véhicules. Depuis lors, nous tournons autour de 115 000 ou 120 000 véhicules par an.

Laten we kijken naar de productie-opdeling als dusdanig. Zoals gezegd, maken we de A1 in al zijn varianten, 30 % van de voertuigen zijn driedeurs en 70 % zijn vijfdeurs, de Sportback.

De vraag rijst natuurlijk wat er gebeurt na 2017, begin 2018. Wat wordt de opvolger voor Audi Brussel? In de media is hierover al een en ander verschenen.

Er is daarover nog geen beslissing genomen, maar wij hebben met onze onderneming gesolliciteerd naar hoogtechnologische producten. We weten vandaag dat alle nieuwe producten binnen het Volkswagenconcern en binnen Audi AG ontwikkeld zullen worden op basis van een nieuw platform. Ongeacht het product dat we in 2018 gaan bouwen, weten we dat we een nieuw platform krijgen. Om die reden zijn we ook gestart om in de plaatslagerij de nodige voorzieningen te treffen om in staat te zijn nieuwe platformen te kunnen bouwen. Die nieuwe platformen zullen ons toelaten om alle verschillende aandrijfsystemen toe te passen: gas, waterstof, elektriciteit en de conventionele aandrijvingen met benzine of diesel.

De grote verandering begint in de plaatslagerij, die we in verschillende richtingen moeten uitbreiden om de nieuwe platformen te kunnen monteren. We weten dat de wagens efficiënter moeten worden. Er wordt ook aan de emissies gewerkt. Men maakt daarvoor gebruik van verschillende technologieën. Wat de materialen betreft, zullen we in de toekomst ook wagens bouwen die niet louter uit staal bestaan, maar uit lichtere materialen zoals aluminium en dergelijke.

Op deze foto van gisteren ziet u waaraan we momenteel werken. Er wordt duidelijk stevig omgebouwd en de gronden worden voorbereid om de nieuwe plaatslagerij uit te breiden en het nieuwe platform een kans te bieden, om het tegen 2018 te kunnen bouwen.

Niet alleen de plaatslagerij ondergaat veranderingen, ook de ververij. Wagens moeten beter bestand worden tegen corrosie. Daarvoor krijgen de wagens een KTL-behandeling of cataforese, waarbij een protectielaag op de verzinkte carrosserie wordt geplaatst. We zijn fier dat we sinds dit jaar een volledig nieuw atelier hebben kunnen opstarten, waarin de wagens via een nieuwe technologie van een KTL-laag worden voorzien. Vroeger werden de carrosserieën met een ketting in een bad gedompeld, waar de KTL-laag elektrostatisch werd aangebracht. Door verschillende polen op de carrosserie en de verf te plaatsen, werd de verf aangetrokken door de carrosserie. We zijn nu van dat conventioneel systeem naar het RoDipsysteem gegaan, waarbij de carrosserie in een bad 360 graden gaat draaien. Dat heeft als voordelen dat men minder materiaal nodig heeft, dat men een betere corrosiebestendigheid krijgt en dat men tot 20 % minder energie nodig heeft om die activiteiten uit te voeren.

Op het vlak van de montage heb ik daarstraks opgemerkt dat wij enorm werken aan de ergonomie voor de mensen, wetende dat wij werken aan cao 104, waarin wordt gesteld dat mensen vanaf een bepaalde leeftijd heel goed moeten worden opgevolgd, zodat zij ook na 45 of 50 jaar nog de kans hebben hun job terdege te blijven uitoefenen.

Daarom hebben wij ook besloten dat vanaf 2018 de montage volledig wordt aangepast, met nog betere ergonomische omstandigheden. Wij zullen heel sterk met schietsystemen werken, waarbij de arbeider niet langer met de wagen moet meelopen terwijl hij de stukken monteert. Hij staat op een schietsysteem. Hij is ten opzichte van de wagen waaraan hij werkt, volledig geïmmobiliseerd en hij kan dus vrij rond de wagen bewegen, zonder bijkomende fysieke inspanningen te moeten doen, door te moeten lopen.

Dat betekent dat wij tussen nu en 2018 heel wat transformaties zullen ondergaan, zowel in de plaatslagerij, in de schilderafdeling als in de montage, om ons op een nieuw hoogtechnologisch product voor te bereiden. Wij zullen van benzine- en dieselmotoren naar alternatieve aandrijfsystemen overgaan. Zoals ik heb aangegeven, kan dat gaan om g-tron of gasaangedreven motoren, of om h-tron of waterstofaangedreven motoren. Zoals u hebt gelezen, wordt nu heel sterk gewerkt aan de elektrische aandrijving, die onder de groep e-tron zal lopen.

Wat betekent een en ander in het algemeen?

Audi staat voor duurzaamheid, die een harmonie creëert tussen ecologie, economie en de maatschappij. Dat willen wij op verschillende facetten doen: door het product heen, via milieubescherming maar ook, opnieuw, via de medewerkers.

Op het vlak van milieubescherming wijzen wij erop dat alle daken bij Audi Brussel met zonnepanelen zijn uitgerust. Daardoor zijn wij in het Brussels Gewest de grootste onderneming op het gebied van zonnepanelen. Wij hebben meer dan 26 000 m^2 met zonnepanelen belegd, waardoor wij in België de derde grootste onderneming met zo'n activiteit zijn. Wij produceren aldus meer dan 3 000 megawattuur op jaarbasis.

Wij doen ook heel wat andere activiteiten, zoals watermanagement. Wij wensen minder water te gebruiken om een wagen te produceren.

Daardoor hebben wij ons binnen de Audi Group en Volkswagen Group een doelstelling gesteld. Wanneer wij een product moeten produceren, hebben wij energie nodig en produceren wij CO_2 door de verwarming en de installaties. Wij creëren ook afval. Wij gebruiken solventen en we hebben energie nodig.

Die vijf KPI's zijn nu onder controle en zijn aan een doelstelling gekoppeld.

Wij hebben gezegd dat wij op basis van de waarde 2011 25 procent minder energie gaan verbruiken, minder CO_2 gaan verbruiken, minder afval gaan produceren en minder water gaan verbruiken tegen 2018. Dat is een doelstelling waaraan wij nu officieel werken.

Door de producten heen wordt ook heel wat gedaan om de duurzaamheid te bestendigen en een balans te vinden tussen economie, ecologie en maatschappij. Dat vindt men terug in de verschillende zuilen e-tron, g-tron, e-tran en Audi e-fuels.

Ik kom tot het thema woudprojecten. Wij werken niet alleen in de fabriek. Wij wensen ons ook te

tonen buiten de fabriek. In het Zoniënwoud, bijvoorbeeld, is er een woudproject van start gegaan waarbij wij eikenbomen hebben geplaatst in een bepaalde configuratie, in een bepaald patroon, op een bepaalde afstand van elkaar, om te bekijken hoe bomen groeien in functie van de tijd en welke invloed CO_2 heeft op de groei van deze bomen. Daarmee zijn we zeer sterk bezig, in samenspraak met de universiteit van München. Zo lopen er momenteel vijf projecten in het kader van het woudproject, een daarvan in het Belgische Zoniënwoud; de andere projecten lopen in Italië, Duitsland en Mexico.

Voor onze medewerkers zoeken wij een goed evenwicht tussen het familieleven en het dagelijks leven in de fabriek. Flexibiliteit is enorm belangrijk. Wij verwachten flexibiliteit van de medewerkers, maar we moeten de medewerkers ook flexibele uren aanbieden. Viervijfdesystemen en andere arbeidstijdmodellen zijn gangbaar bij ons om mensen de mogelijkheid te bieden om hun kleine kinderen te verzorgen. Ik heb reeds gesproken over medische zorgen en opleiding. Dat alles staat centraal bij Audi onder de naam duurzaamheid.

Je reviens aux produits. Le groupe e-tron est un pôle en matière d'électromobilité au sein du groupe. Nous savons très bien que la technologie e-tron sera un des piliers porteurs d'ici quelques années.

Avec l'Audi Sportback e-tron, aujourd'hui, nous avons déjà une autonomie de 50 kilomètres et cette voiture a l'autonomie du moteur thermique (moteur essence) qui donne au final à la voiture une autonomie pouvant aller jusqu'à 900 km.

On a la g-tron, cette voiture qui roule au gaz, avec un concept un peu différent, celui qu'on appelle le *power gas*. De quoi s'agit-il? Le courant vert.

De groene stroom wordt gebruikt om water op te splitsen en CO_2 af te breken. Als men dat samenvoegt, ontstaat er waterstof en artificieel methaangas. Dat methaangas wordt dan gebruikt om dergelijke wagens aan te drijven. Dezelfde technologie laat ook toe om gebruik te maken van Compressed Natural Gas of CNG. Daardoor ontstaan zeer lage verbruikswaarden, tussen 3,2 en 3,3 kilo gas per 100 km.

Niet alleen in de wereld van de mobiliteit zijn wij zeer sterk onderweg, maar ook in projecten die te maken hebben met *social responsability*.

La responsabilité sociétale: nous avons l'engagement social au niveau culturel et aussi l'engagement sociétal. Cela veut dire qu'on soutient financièrement des associations caritatives. Nous donnons, par exemple, du matériel informatique à des écoles.

Nous préparons aussi différents projets pour des réfugiés.

Au niveau de l'engagement culturel, nous soutenons financièrement des associations culturelles. Au niveau de l'engagement sociétal, il existe des coopérations assez étroites avec des associations de riverains. Une fois par an, nous organisons une réunion au sein de l'entreprise pour discuter avec eux des problèmes de bruit ou d'odeurs. Nous travaillons aussi en étroite collaboration avec la commune de Forest, par exemple pour une mise à disposition de notre parking pour l'organisation d'une fête.

Tout ce que j'ai présenté ici correspond à la réalité. Nous donnons également la possibilité au public de visiter notre entreprise. Nous accueillons plus de 15 000 visiteurs par an.

Vous êtes également cordialement invités à visiter nos ateliers à Forest.

Tot daar een korte samenvatting over hoe wij functioneren en wat Audi Brussel is.

Dank u wel.

Johan Klaps (N-VA): Hartelijk dank voor uw uiteenzetting.

Wij moeten ons ervan bewust zijn dat u Audi Vorst vertegenwoordigt en niet de Volkswagen Group. Wij kunnen u geen verantwoordelijkheid in de schoenen schuiven voor beslissingen die op een hoger niveau in de groep zijn genomen.

Ik heb voor u als belangrijke werkgever in het Brusselse uiteraard wel een aantal vragen voorbereid.

U bent een belangrijke speler in ons land. Ik ben ook heel blij met de nadruk die u legt op het welzijn van de werknemers. Onze fractie is op dat vlak een initiatiefnemer van een resolutie over werkbaar werk, ook op oudere leeftijd. Ik moet u toch aanmoedigen om uw voorbeeld in uw presentatie aan te passen. Iemand die op 20 jaar begint te werken, gaat na de pensioenhervorming nog altijd op 65 jaar op pensioen want die heeft dan 45 jaar gewerkt. U neemt daar de miscommunicatie van veel collega's even over.

Wij hebben vandaag cijfers van de Volkswagen Group met betrekking tot CO_2 gekregen, die bekend geworden zijn los van het NOx-verhaal.

Wat kan de impact daarvan op u zijn? Belastingtarieven worden bij ons berekend op basis van CO_2-uitstoot, niet op NOx-uitstoot. Dat zal daarop een impact hebben. Hoe zult u dat opvangen? Wat zullen de gevolgen daarvan voor de consument zijn?

Er is een lijstje van getroffen motoren gepubliceerd. Ik zie daar alleen dieselmodellen en geen benzinemodellen van u instaan. Nochtans wordt de motor als dusdanig wel vermeld bij de getroffen motoren, maar de modellen die u met die motor produceert staan niet op het lijstje. Kunt u verduidelijken hoe dat precies zit?

Om terug te komen op het NOx-verhaal, hoe zit dat bij u? Kunt u meer uitleg geven over het aandeel van de wagens in uw productie die door dit schandaal worden getroffen?

Welke impact zullen de beslissingen van de KBA hebben op de Audi A1 en vooral op de 1.6-motor, waarvoor wellicht componenten moeten worden aangepast, los van de software?

Welke NOx-neutralisatietechnieken zijn het meest geschikt voor de Audi A1?

Welke inspanningen zult u moeten leveren om de productie daaraan aan te passen?

Los daarvan, ik heb begrepen dat het vandaag niet helemaal duidelijk is welk model u in de toekomst zult produceren. Zal dat dan bij u gebeuren? Er doet een gerucht de ronde dat u een elektrisch model zou produceren. Hoe zal dat in de praktijk gebeuren, als u nu al aanpassingen aan het doen bent? Wordt rekening gehouden met de impact van dit verhaal?

Volkswagen Group heeft besparingen aangekondigd naar aanleiding van dit verhaal. Zijn daar gevolgen voor uw vestiging te verwachten? Het is hoopvol te zien dat er nog volop wordt geïnvesteerd, maar dit is natuurlijk een vrij recent gegeven.

Merkt u al een impact op de verkoopscijfers sinds dit alles bekend is geraakt? Meer in het algemeen, verwacht u een impact op de autosector in zijn totaliteit voor Europa, maar zeker ook voor uw modellen? Wat zijn daar de eerste cijfers en de verwachtingen?

Een vraag die ik daarnet ook heb gesteld, hoe werken de huidige testmethodes die worden gebruikt? Ik probeer mij dat voor te stellen. Wat mag tijdens dergelijke tests wel en niet worden gebruikt om emissie te beperken? Ik begrijp dat sjoemelsoftware uiteraard uit den boze is, maar welke technieken zijn vandaag wel acceptabel en worden dus door alle producenten gebruikt om die cijfers zo laag mogelijk te krijgen?

Welke technieken gebruikt u in de dieselmotoren van de A1? Is dat de *exhaust gas recirculation* of de opslag in de katalysator of de *selective catalytic reduction* met AdBlue? Ik heb de laatste weken heel wat bijgeleerd over al die technische toestanden, want het is zeker niet mijn basiskennis.

Tenslotte, welke impact verwacht u van het invoeren van de Real Driving Emissions Tests op het consumentengedrag en op uw verkoopscijfers?

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie les orateurs pour leur présentation.

Je vais tenter d'aller directement à l'essentiel de ma question ou en tout cas à un point important. Vous avez présenté le fait qu'une des caractéristiques de la marque Audi était d'assumer ses responsabilités. C'était repris tel quel sur un de vos *slides*. J'aimerais dès lors que vous puissiez nous aider à bien les définir dans la situation qui nous occupe.

J'ai bien entendu et vu l'ensemble de la présentation mais je voudrais que vous puissiez cibler, tant par rapport aux oxydes d'azote (NOx) qu'au CO_2, comment vous identifiez la responsabilité d'Audi et éventuellement d'Audi Bruxelles? Cette responsabilité englobe bien entendu aussi la situation des consommateurs qui ont été grugés et qui ont éventuellement acheté des voitures Audi fournies ici. À quelle hauteur vous estimez-vous responsables et à quel moment votre responsabilité est-elle transférée plutôt vers le groupe VW dans son ensemble? Il s'agit de pouvoir identifier avec votre aide où sont les responsabilités.

Dans un second temps, nous définirons la réparation, les dommages, etc. Je souhaiterais avoir votre version des faits sur la part de responsabilité.

Maya Detiège (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik heb drie vragen.

Ten eerste, uit de pers heb ik begrepen dat in een aantal versies van Audi, namelijk in de A1, de A3, de A4 en de A6, een dieselmotor van Volkswagen geplaatst is. Zit dan ook die bewuste software

daarin, die de hoge uitstoot maskeert? Zo ja, wat zult u dan doen? Zult u net als in Amerika de auto's terugroepen en in een schadevergoeding voorzien voor de eigenaars? Over welk bedrag zou het dan gaan? Is daar al klaarheid over? Over hoeveel wagens gaat het in België?

Ten tweede, ik heb van de mensen van Volvo begrepen dat de normen in de VS zo streng zijn dat zij daar hun dieselwagens niet op de markt brengen. Tenzij ik het verkeerd begrepen heb, meende ik dat Audi dat wel doet. Hoe komt het dat u dat dan wel kunnen en Volvo niet? Ik ben dan wel een leek, ik vind dat toch merkwaardig.

Ten derde, u maakt toch al een aantal jaren deel uit van de Volkswagen Group. Door in zee te gaan met Volkswagen hebt u uiteindelijk ook enorm veel imagoschade geleden. De mensen beschouwen dat namelijk als een groep. Is er bij u nu een vertrouwensbreuk met Volkswagen?

Dirk Janssens (Open Vld): Meneer Danau, als ik uw uiteenzetting goed begrepen heb, zegt u eigenlijk dat de onderdelen voor de assemblage van voertuigen allemaal rechtstreeks uit Duitsland afkomstig zijn. Het assembleren gebeurt hier, maar de onderdelen komen van Duitse leveranciers. Het was dus misschien logischer geweest dat wij hier Audi Duitsland te gast zouden hebben.

Wanneer was u in feite op de hoogte van het probleem waarmee wij vandaag geconfronteerd worden? Strikt genomen komen de onderdelen uit Duitsland, maar u staat hier in voor de assemblage. Ik stel mij dus de vraag hoe het dan praktisch gegaan is. Hoe hebt u vernomen dat er een probleem was?

Patrick Danau: Ik zal proberen zo goed mogelijk op een groot deel van uw vragen te antwoorden.

Mijnheer Klaps, één van uw vragen ging over de CO_2-cijfers en de impact ervan op onze fabriek.

Momenteel hebben wij daar nog geen duidelijk zicht op. Ik heb daarnet in mijn betoog uitgelegd dat onze productiesite verantwoordelijk is voor het assembleren van wagens. Eens wij die wagens, op basis van aangekochte onderdelen, hebben gebouwd, volgens voorschriften die door het moederbedrijf zijn vastgelegd — door de technische ontwikkeling in Ingolstadt, Duitsland — , worden die wagens terugbezorgd aan het moederbedrijf. Zij zijn verantwoordelijk voor die wagens en stellen deze ter beschikking van de markt, waar zij door verschillende regio's worden aangekocht. Als u mij nu vraagt of wij vandaag variaties vaststellen in het consumentengedrag, dan moet ik u zeggen dat wij momenteel geen veranderingen zien in het consumentengedrag.

De vraag was ook wat er zou gebeuren mochten wij minder diesel- en meer benzinewagens maken.

Het is volgens mij vandaag te vroeg om die vraag te beantwoorden; dat is koffiedik kijken. Er zal zeker een gedragsverandering zijn bij de klanten, althans dat is mogelijk, maar dit is momenteel niet zichtbaar in de cijfers waarover wij vandaag beschikken.

Ik kom dan tot het NOx-verhaal, het aandeel in de productie en de impact van de kWa op de 1.6-liter motor.

Wij kunnen daarover momenteel geen uitspraak doen. Zoals u weet, maakt dit het voorwerp uit van een onderzoek. Het onderzoek moet ter zake voor transparantie zorgen inzake het aandeel. Ik wil duidelijk maken dat het NOx-verhaal vanuit de Verenigde Staten is komen overwaaien. Wij leveren geen wagens aan de Verenigde Staten.

Welke middelen zijn geschikt voor de A1 om NOx te neutraliseren?

Wij zitten met de A1 in het segment van de kleine wagens. Daardoor maken wij momenteel geen gebruik van het SCR- of het AdBlue-systeem. Er werd ons de vraag gesteld of dit kan. U moet weten dat wij in de automobielwereld op lange termijn met bepaalde strategieën werken. Wij hebben een platformstrategie. Eens een platform is gedefinieerd — voor de Audi A1 werd het concept tussen 2007 en 2010 gedefinieerd, en daaruit ontstaat er een bepaald platform — vormt dit de basis voor de carrosseriestructuur. Wanneer wij aan dat platform op een bepaald moment veranderingen willen aanbrengen, moeten waarschijnlijk de dragende onderdelen van de carrosseriestructuur worden aangepast. Een volledig nieuwe carrosseriestructuur moet dan worden ontwikkeld, wat een enorme impact op het product als dusdanig zal hebben. Wij spreken daarbij natuurlijk over middelen die op het vlak van veiligheid opnieuw moeten worden gecontroleerd. De carrosserieën moeten crashbestendig zijn.

Zoals mijn collega's daarstraks hebben aangehaald, is een dergelijke aanpassing zeker niet goedkoop. Voor het aanbrengen van een dergelijke aanpassing moet worden gerekend op een extra investering van 1 000 à 1 500 euro per wagen.

Daarom heeft een product of model ook een

bepaalde leeftijd en binnen die geplande periode moet het model zijn functie volbrengen. Geen enkele constructeur is tegen veranderingen of verbeteringen, maar hun moet de tijd worden gegund om de veranderingen te kunnen omzetten en de technologieën te kunnen vinden die de aanpassingen verantwoorden. Indien dat niet wordt gedaan en op korte termijn aanpassingen worden geforceerd, kan het gebeuren dat het businessmodel van een bepaald product wordt scheefgetrokken. Het gevolg kan zelfs zijn dat een bepaald product niet langer rendabel is en van de markt moet worden gehaald.

Over het gerucht over elektrische modellen heb ik reeds vermeld dat wij in onze onderneming hebben gesolliciteerd om in de toekomst met andere producten dan de Audi A1 te mogen werken. De hoofdoorzaak ligt bij het feit dat de Audi A1 een product uit de kleinewagensector is. De concurrentie binnen dat segment is bikkelhard. De winstmarges op kleine wagens zijn ook heel gering. Bekijken wij waar vandaag in Europa de kleine wagens worden gebouwd, dan stellen wij vast dat ze bijna allemaal in het zuiden van Europa, namelijk in Spanje, worden gebouwd.

Wij komen aldus automatisch terug bij één factor, namelijk de arbeidskosten. Aangezien wij actueel de A1 in Brussel, in een hogelonenland bouwen, hebben wij een ernstig concurrentienadeel. Dat was voor mij en voor onze mensen binnen de onderneming de aanzet om na te denken over de vraag op welke manier wij op lange termijn de onderneming veiligstellen voor ten minste 2 500 medewerkers, die hele dagen het beste van zichzelf geven, om een product naar buiten te brengen.

Daarom hebben wij naar hoogtechnologische producten gesolliciteerd. De mogelijkheid bestaat nu inderdaad dat een elektrisch product of model naar Brussel wordt gehaald. Vandaag is daaromtrent nog geen beslissing genomen. Indien u mij echter vraagt hoe de kaarten liggen, dan kan ik antwoorden dat de kaarten positief liggen, mede door het feit dat wij aan de Belgische regering ondersteuning hebben gevraagd om de verschillen die tussen België en Spanje bestaan, te compenseren.

Door de maatregelen die de regering neemt om de industrie opnieuw zuurstof te geven, hebben wij een aanbod kunnen doen aan de Audi AG-centrale in Duitsland. Dat werd ook met veel bravoure onthaald, men erkent dat er in België werk van wordt gemaakt om de industrie en de economie nieuwe mogelijkheden te geven en dat men economisch kan handelen. Daarom denk ik dat de kaarten positief liggen, maar er is nog een beslissing te nemen. Wij hopen dat die beslissing binnenkort zal vallen.

Wat de besparingen aangekondigd door het Volkswagenconcern betreft, denk ik dat het een logisch gevolg is dat men middelen zoekt. Het is niet omdat men bespaart, dat dit een negatieve impact op de verkoopcijfers of het functioneren van een onderneming moet hebben. Wat ons vandaag ten laste wordt gelegd, kan men ook zien als een opportuniteit om bepaalde zaken opnieuw te verbeteren, anders en nog efficiënter te doen. Wij zijn er ook van overtuigd dat wij er, ondanks de situatie, gezamenlijk sterker zullen uitkomen.

Met betrekking tot de impact op de verkoopcijfers heb ik al meegedeeld dat wij vandaag geen signalen zien die wijzen op een achteruitgang.

Voor de huidige testmethodes moet ik verwijzen naar het Volkswagenconcern, aangezien wij op dat vlak niet de verantwoordelijkheid dragen voor de vorm van de *testing* die wordt toegepast, bijvoorbeeld wat wel en niet mag worden gebruikt. Dat wordt dan ook mee gedefinieerd door de KBA. De vertegenwoordiger van het Volkswagenconcern zal u daarop echter een afdoend antwoord kunnen geven als hij naar hier komt.

Wat de impact van RDE betreft, kunnen wij daar vandaag moeilijk op antwoorden.

Wij ondersteunen dergelijke situaties, maar de condities waarin de metingen, de *real driving emissions*, zullen worden uitgevoerd, zijn zeer belangrijk. Volvo heeft dat zeer goed naar voren gebracht. Het is belangrijk dat men weet welke de condities zijn, bijvoorbeeld wat de weersomstandigheden, de rij-omstandigheden betreft, rijdt men vlak, rijdt men een helling op, rijdt men een helling naar beneden, het rijgedrag van de personen. Het is enorm belangrijk dat op dat vlak duidelijke parameters worden geschapen. Die zijn vandaag nog niet zo duidelijk, dus er is zeker nog wat werk voor de Europese mandatarissen om daar meer duidelijkheid in te scheppen om gelijkaardige discussies in de toekomst te vermijden.

Ik hoop dat ik hiermee afdoende op uw vragen heb geantwoord.

Monsieur Nollet, vous m'avez demandé comment nous assumions la responsabilité. Nous sommes une entité qui assemble des activités selon une prescription qui a été définie par la maison mère Audi AG. Au sujet de la façon de monter des

pièces, le service *Design & Development*, *Technische Entwicklung*, en Allemagne, développe techniquement le produit et nous donne les prescriptions pour l'assemblage des pièces. Nous montons environ 4 000 pièces différentes pour une voiture. Il y a une partie tôlerie où on monte, on soude des tôles que nous recevons de l'extérieur, de Ingolstadt, de Györ ou de Hanovre. Nous soudons les pièces, ensuite nous mettons une couche de peinture contre la corrosion et une couche de peinture qui donne la couleur, pour finalement donner une couche de vernis pour protéger les autres couches. Enfin, nous montons les pièces, selon un ordre défini avec l'Allemagne, sur une chaîne de montage.

Les pièces que nous utilisons sont d'abord achetées par l'Allemagne auprès de différents fournisseurs dans le monde. Les pièces ne proviennent pas toutes d'Allemagne. Une partie vient d'Allemagne, une partie d'Espagne, une partie de Tchéquie, une partie de Turquie. Il y a même des pièces qui viennent de Chine, par exemple les lave-glaces.

Nous avons des prescriptions pour le montage des pièces avec des écrous, avec des vis. Les vis doivent avoir un certain serrage en fonction du contrôle d'angle. Cela est prescrit par l'Allemagne. Nous, en tant qu'entité à Bruxelles, devons garantir que nous respectons ces prescriptions. Une fois la voiture complète, nous passons par des tests généraux. On réalise une géométrie de la voiture, on place les roues. La voiture entre ensuite dans une banque d'essai où nous faisons un premier test de roulage. Nous ne mesurons pas les émissions, cela est fait en Allemagne. Nous contrôlons la conformité des freins aux normes prescrites. Nous faisons un test d'étanchéité à 100 %. Toutes les voitures vont sur une piste d'essai pour le contrôle des vibrations et de la fixation des pièces.

Finalement, la voiture est présentée sur une chaîne. On détermine alors si elle est conforme et acceptable pour la livraison à Audi AG, qui décidera ensuite de la mettre à la disposition du client.

J'en viens à la responsabilité vis-à-vis des clients. J'ai dit que nous étions une entité d'assemblage. Les contacts ne passent pas par Audi Bruxelles, mais sont établis par les responsables régionaux. En ce qui concerne la Belgique, il s'agit de l'importateur D'Ieteren. D'autres personnes sont responsables pour l'Allemagne et entrent directement en contact avec la clientèle. Les problèmes de garantie ou d'ordre juridique sont traités par ces entités. Il est clair que les garages prennent aussi leurs responsabilités. Par exemple en Belgique, ils sont liés à D'Ieteren, mais nous n'avons pas de contacts directs avec eux.

J'espère avoir répondu à vos questions.

Mevrouw Detiège, u hebt gesproken over het aantal versies diesel A1 met bepaalde software. Wij kunnen niet uitsluiten dat bepaalde motoren gebouwd werden met een soort optimaliserende software, maar dat is voorwerp van het lopend onderzoek. Ik denk dat wij het onderzoek moeten afwachten om te weten of een en ander al dan niet in orde is. Ik wens er toch nog eens op te wijzen dat wij geen wagens exporteren naar de USA, waardoor wij in de kwestie in de USA dan ook niet betrokken zijn.

U stelde ook vragen over het in zee gaan met Volkswagen en over imagoschade.

Welnu, er is geen vertrouwensbreuk tussen Audi en Volkswagen. Ik ben zelf 37 jaar werkzaam binnen de Volkswagen Group en ik ben nog altijd fier dat ik voor de Volkswagen Group werk, waarbij ik vooral voor Audi werk. Er is een vaststelling gebeurd en het onderzoek moet uitwijzen of die vaststelling al dan niet gegrond is. Er zijn veel goede zaken binnen de Volkswagen Group en ik vind dat we die ook niet mogen vergeten. Om die reden is er dus zeker geen vertrouwensbreuk. Ik zie ook niet in dat het imago daardoor schade lijdt. Momenteel is ook binnen de Volkswagen Group niet erkend dat er massieve inbreuken zijn begaan door het voorval waarvan vandaag sprake is.

Een van de vragen luidde wanneer wij op de hoogte gebracht werden.

Dat gebeurde op de dag waarop wij een vijftigjarige vierden in de onderneming in september. Ik heb de informatie via de media gekregen. Kort daarop hebben de Volkswagen Group en de Audi Group ons management over het voorval geïnformeerd. Er werd heel duidelijk gesteld dat de Volkswagen Group al het nodige zal doen en alle middelen ter beschikking zal stellen om transparantie te creëren en klaarheid te brengen in de situatie en ook om mee te werken met alle openbare instanties om duidelijkheid te verschaffen in wat er mogelijk verkeerd is gelopen en hoe in de toekomst dergelijke problemen zullen worden aangepakt.

La **présidente**: Y a-t-il encore des questions ou des réactions? Cela n'a pas l'air d'être le cas.

Ik wil u bedanken omdat u deze namiddag bij ons aanwezig kon zijn om te antwoorden op sommige van onze vragen.

Ik kijk ernaar uit om in de toekomst ook de mogelijkheid te hebben om Volkswagen AG te ondervragen.

Les auditions se terminent à 16.57 heures.
De hoorzittingen eindigen om 16.57 uur.





CORPORATE
PRESENTATION

1965-2015

50

VOLVO CAR GENT

Designed Around You – Since 1927

”Cars are driven by people. The guiding principle behind everything we make at Volvo, therefore is – and must remain – safety.”

Assar Gabrielsson & Gustaf Larson,

the founders of Volvo



Core values

Nils Bohlin, 1959
Inventor of the 3-point safety belt – saved
> 2 million lives (*conservative estimate)







Safety



Quality



Environment

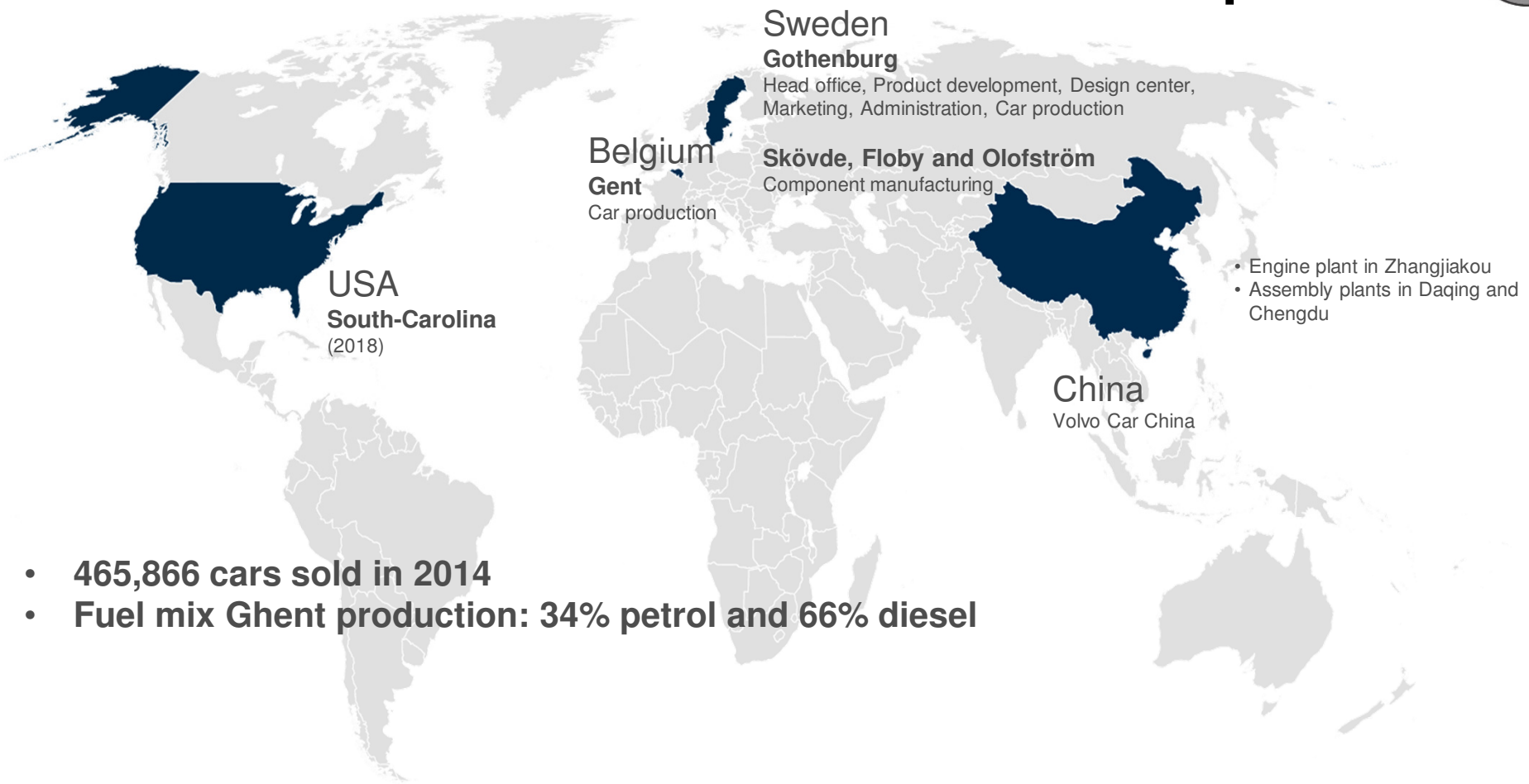
Environment



Manufacturing (Ghent)

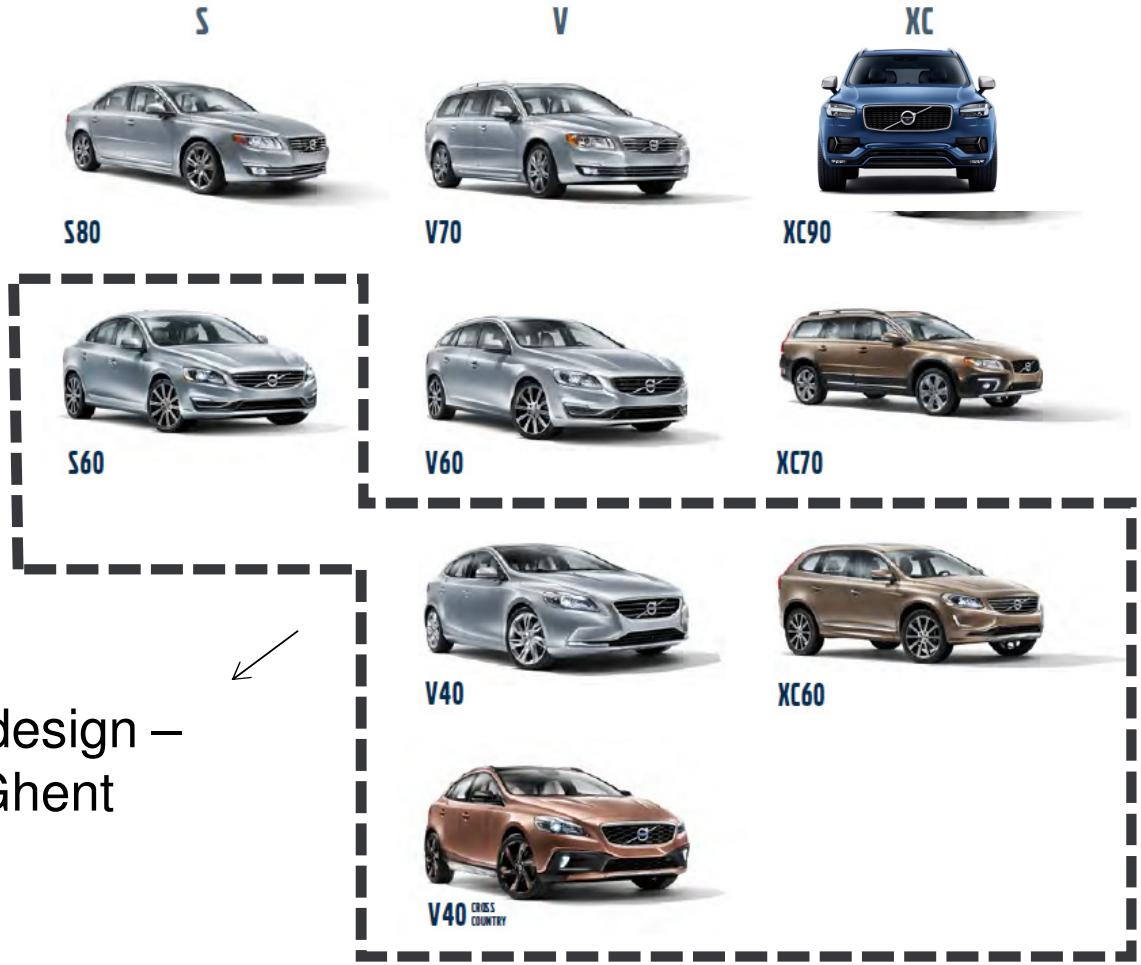
- Clean processes using the best available technologies,
- Solvent free topcoat paint process – world benchmark (waterborne paints),
- Three wind turbines (more planned) fulfilling up to 15% of all electricity needs; remainder is green electricity (meaning: all electricity comes from renewable sources).
- Infrastructure works ongoing to install a hot water pipeline from Stora Enso to Volvo Cars, reducing CO2 emissions with 40%.
- Ongoing efforts to limit energy use and environmental impact.

The world of Volvo Car Group



- **465,866 cars sold in 2014**
- **Fuel mix Ghent production: 34% petrol and 66% diesel**

Model range



Swedish design –
Made in Ghent

Total VCC:
462,000

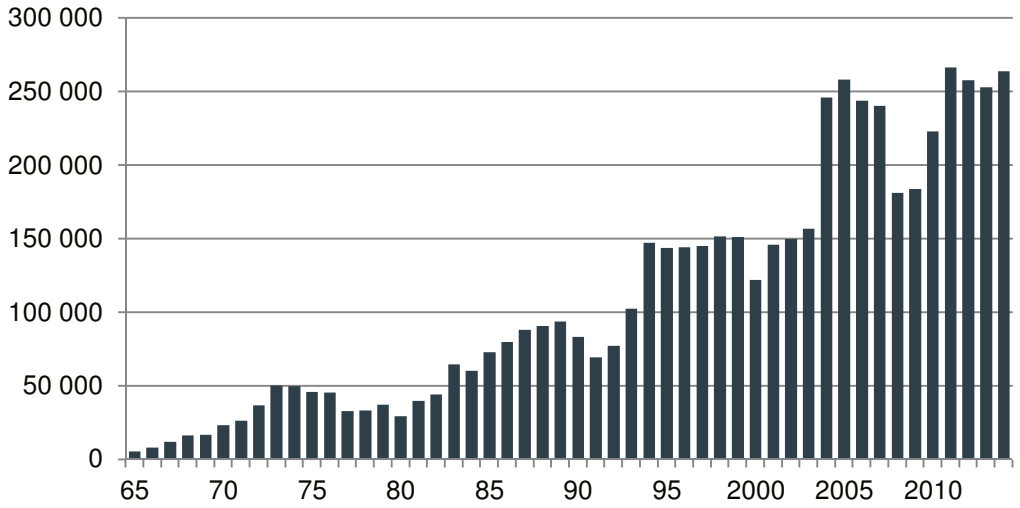
Of which in Volvo Car Gent:
264,200

Manufacturing footprint

- Scalable platform architecture: XC90 & next generation large cars in Torslanda
- Compact modular architecture: Next generation compact cars in Ghent



Key data









Small platform:

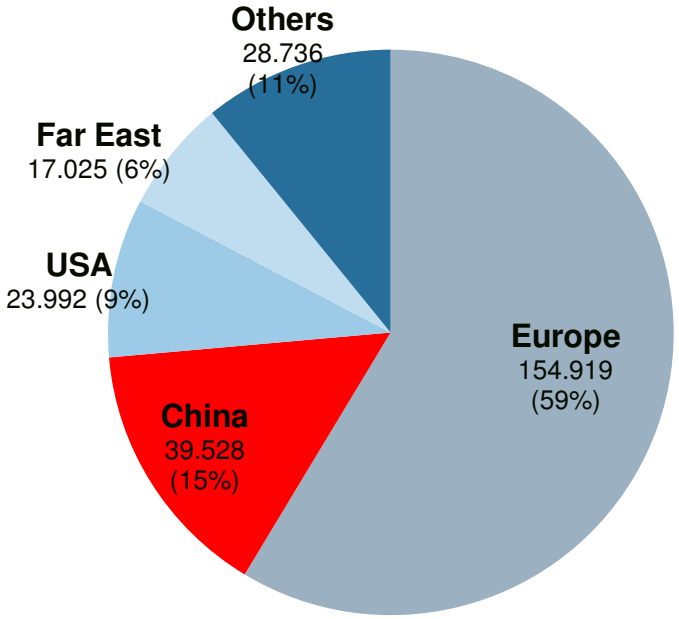
V40:	86.313
V40 Cross Country:	26.539
Total:	112.852

Large platform:

Volvo X60:	129,132
Volvo S60:	22,216
Total:	151,348

Key data

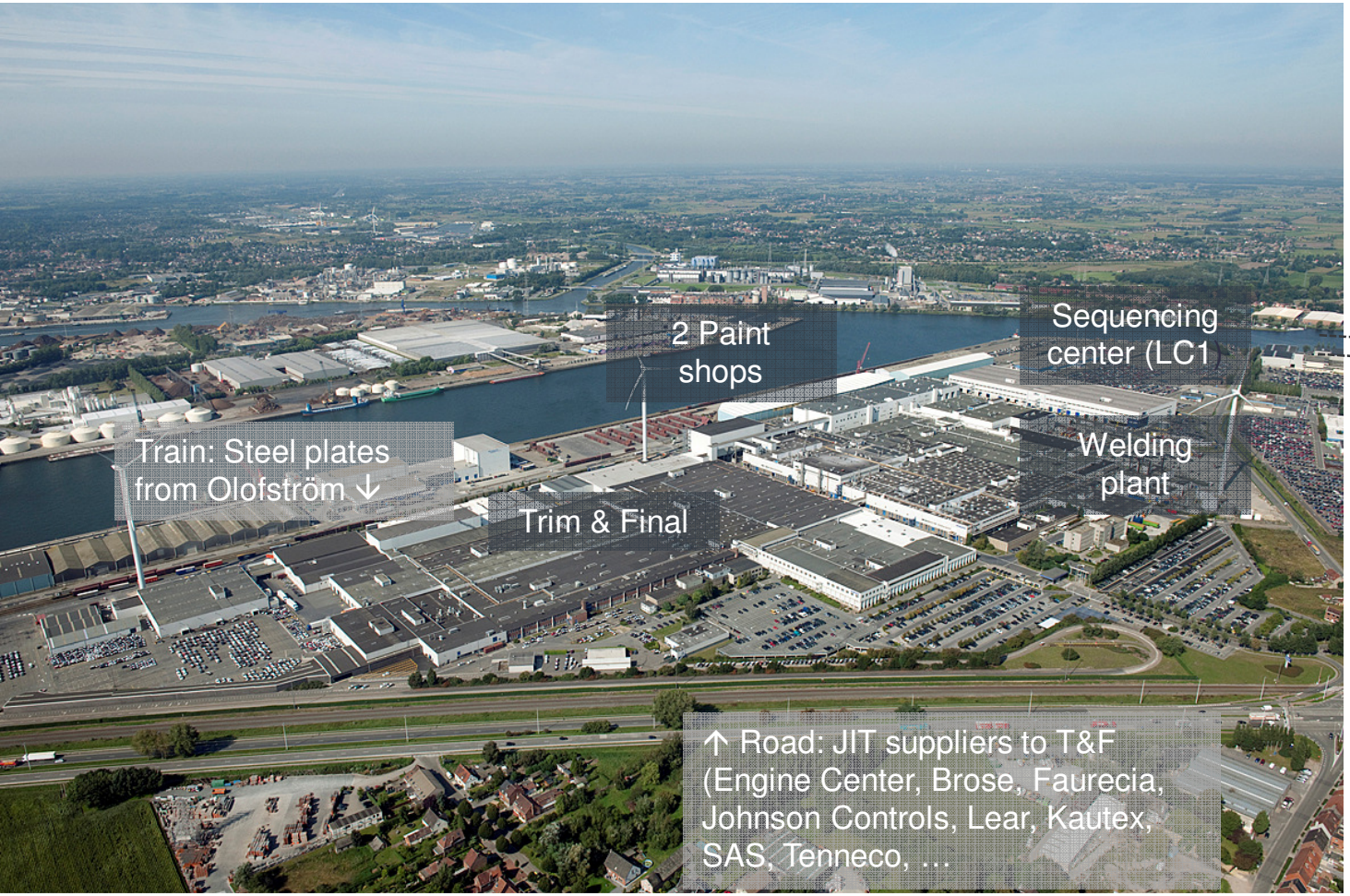




5300 employees

- … working in 3 shifts
- … building a car every minute
- … or 1200 cars per day
- … which we export to every part of the world

Location



Maritime canal Ghent-Terneuzen

Mercatordock

↑ Ship: Eurobridge Gothenburg-Ghent – (batch material from Sweden; finished cars to and from Sweden).

Supplier Park

Environment

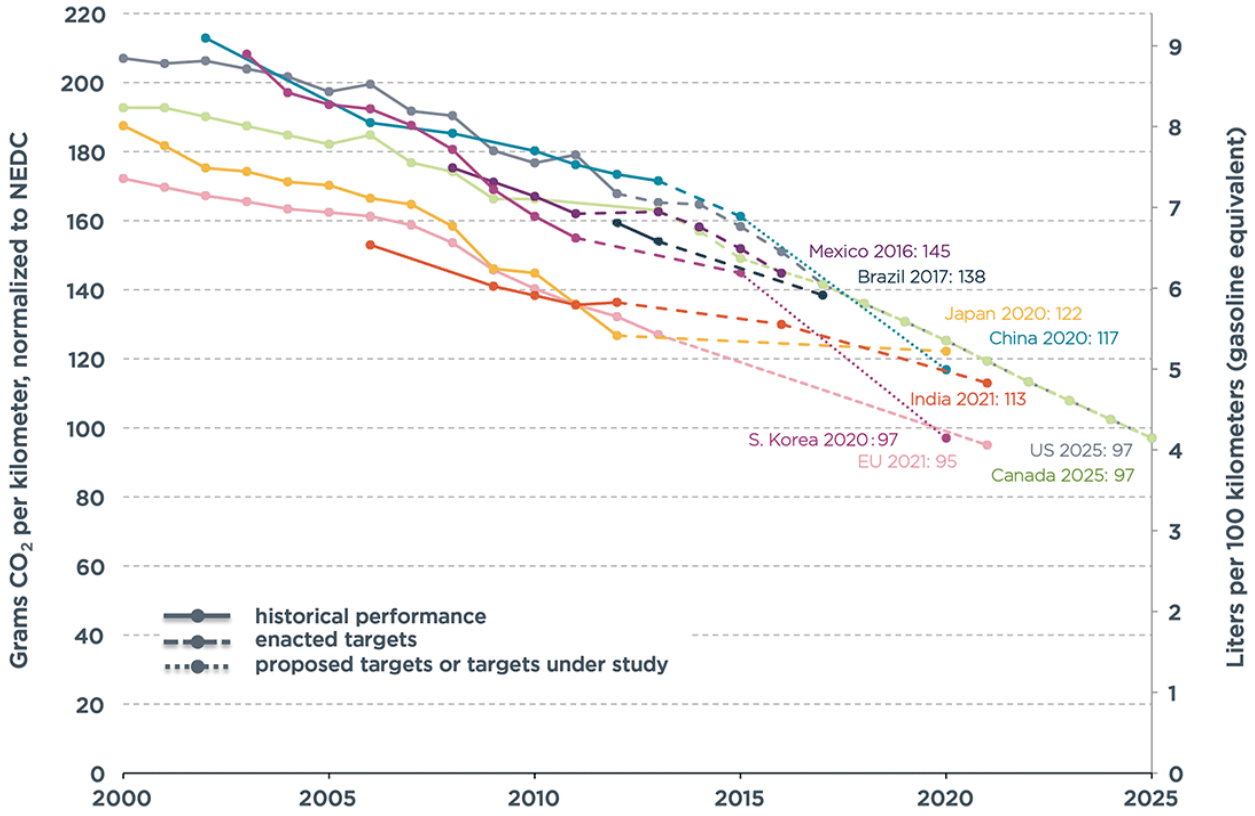
People’s health, energy efficiency and resource efficiency drives our focus on the environment - We will continue to design our products to be a part in a sustainable future.

- Energy efficiency
- Electrification
- Alternative fuels



CO_2 reduction – EU most stringent legislation in the world

http://www.theicct.org/sites/default/files/ICCT_PVStd_Aug2011_web.pdf



Volvo Cars: EU average CO_2 reductions, gr/km:

2008: 182 gr
2009: 173 gr
2010: 157 gr
2011: 151 gr
2012: 143 gr
2013: 131 gr
2014: 127 gr

Although fleet targets in different regions are not directly comparable (different tests / market conditions), it is clear that the EU targets for 2020 are among the most stringent in the world. ICCT: EU's target of 95g CO2/km, USA 121g CO2/km; Japan 105g CO2/km; China 117g CO2/km.

Our cars – CO_2 emissions

All-new XC90



49 – 186 gCO_2/km

V60



48 – 163 gCO_2/km

S60 Cross-Country



110 – 198 gCO_2/km

S80



102 – 149 gCO_2/km

XC70



115– 202 gCO_2/km

V70



108 – 156 gCO_2/km

V60 Cross-Country



110 – 198 gCO_2/km

S60



96 – 161 gCO_2/km

XC60



117– 197 gCO_2/km

V40



82 – 137 gCO_2/km

V40 Cross-Country



96 – 149 gCO_2/km

Fuel mix



	Global	EU	Belgium
Hybrid	1%	1%	2%
Gasoline	42%	7%	5%
Diesel	57%	92%	93%

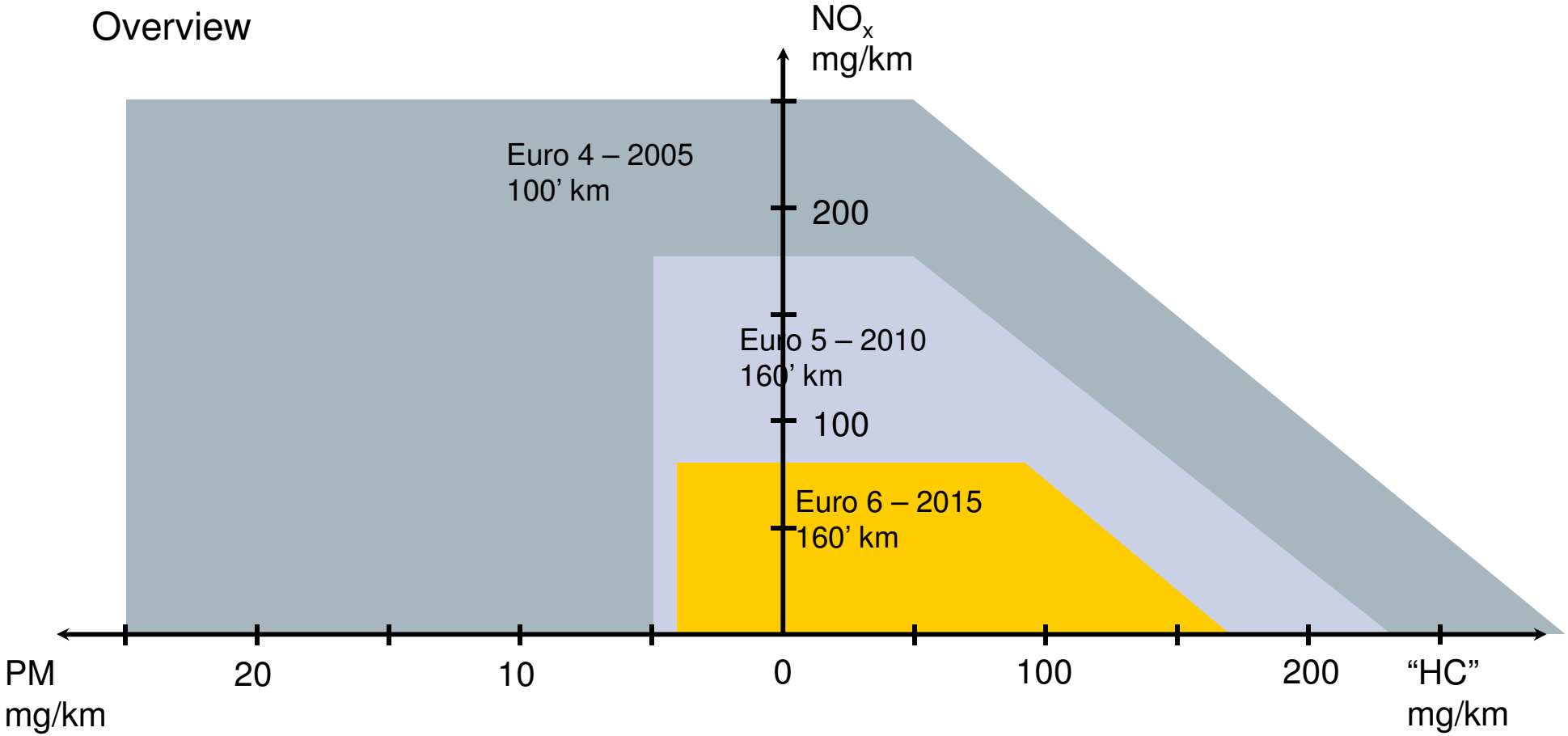
Diesel

- Volvo Cars diesel market share at >90% in Belgium / EU and >50% globally
- Higher energy content, lower CO_2 emissions by 20% vs petrol – Important for CO_2 average
- Diesel Particulate Filters (DPF) and Lean NOx trap (LNT) on all diesel cars in EU
- Real Driving Emissions test method in EU from 2017 – supported by Volvo Cars



Diesel exhaust emission limits

Overview



Electrification and CNG

- Electrification 1% market share globally – Volvo Cars is going all-in, e.g. XC90T8 twin engine
- Volvo architectures SPA and CMA designed with electrification in mind from the start
- Electrified cars will be 10% of global volumes medium term - electric volumes fivefold increase
- A fully electric Volvo car on SPA by 2019
- V60 CNG and V70 CNG offer – Approximately 20% lower CO_2 emissions vs petrol



Current offer



VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE	
Year of introduction	2015
Electric motor power (kW)	65
Driveline max power (kW)	65 + 235
0–100 Km in seconds	5.6

VOLVO S60L T6 TWIN ENGINE	
Year of introduction	2015
Electric motor power (kW)	50
Driveline max power (kW)	50 + 175
0–100 Km in seconds	5.6

VOLVO V60 D6 TWIN ENGINE	
Year of introduction	2012
Electric motor power (kW)	50
Driveline max power (kW)	50 + 162
0–100 Km in seconds	6.0

VOLVO V60 D5 TWIN ENGINE	
Year of introduction	2015
Electric motor power (kW)	50
Driveline max power (kW)	50 + 120
0–100 Km in seconds	6.9

Future Mobility

- Autonomous driving and Connectivity

- Drive Me – Autonomous Drive Pilot
  - World-first project on public roads
  - 100 self-driving Volvo cars in real traffic
  - >50 million € investment
  - Co-operation with Swedish authorities
  - Project start 2013, real traffic test in 2017

- How to improve traffic efficiency and road safety
- Infrastructure aspects
- Suitable traffic situations
- Customer expectations on autonomous vehicles
- How road users interact with self-driving cars
- Legal aspects


VOLVO



Audi
Vorsprung durch Technik

Audi Brussels

Patrick Danau,
Directeur Général
Algemeen Directeur

Audi binnen de Volkswagen Groep

Audi

























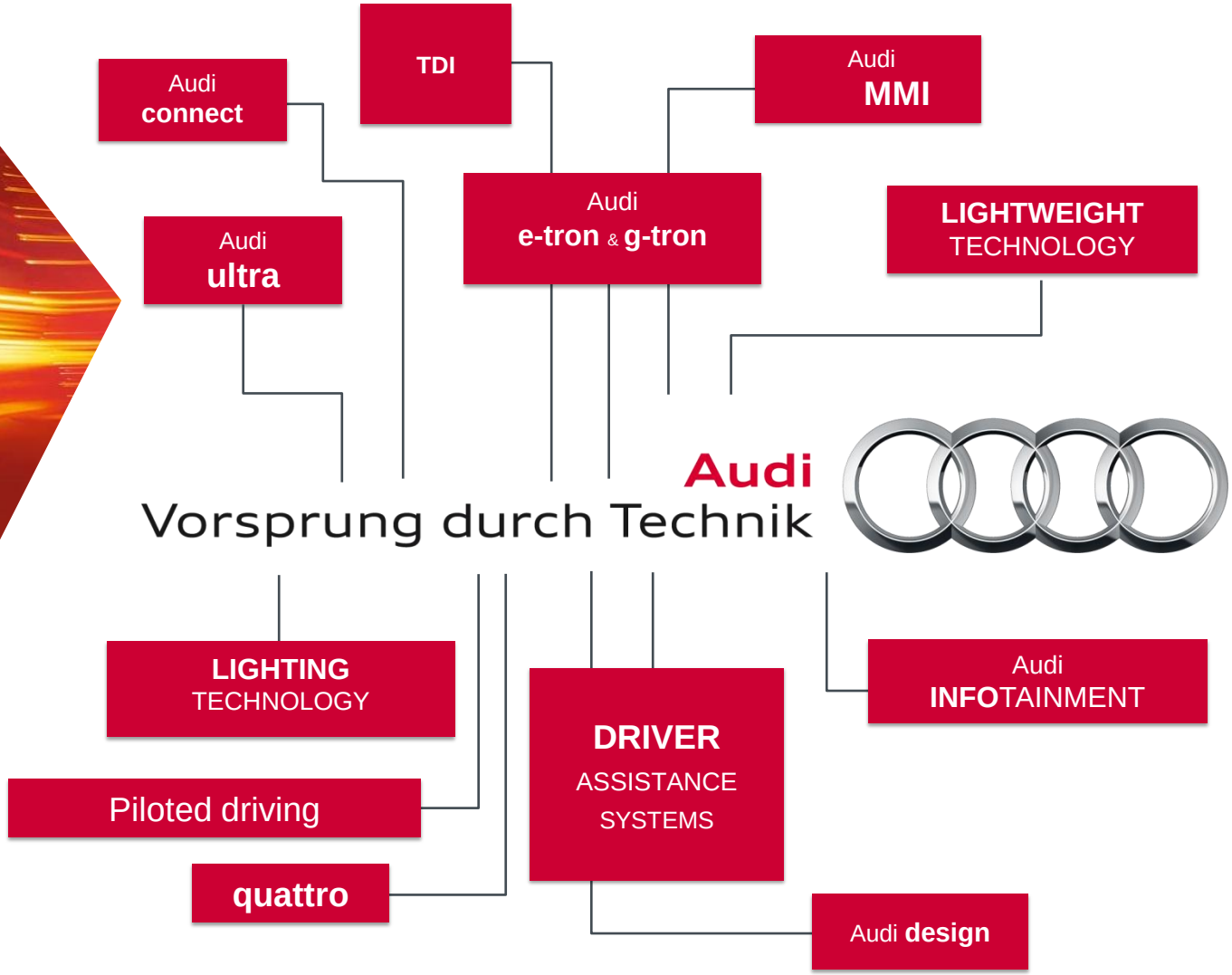
AUDI AG: Au cœur de notre marque



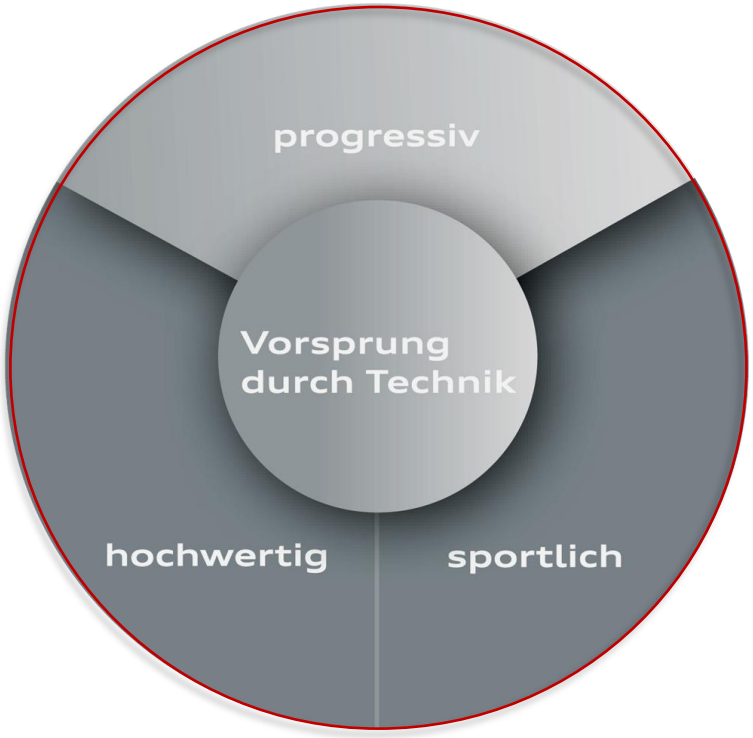
Vorsprung durch Technik

L‘avance par la technologie est au cœur de notre marque.
L’avance par la technologie est notre impulsion, notre motivation et notre but.
L’avance par la technologie est l’attitude qui nous pousse à prendre l’initiative.

AUDI AG: Technologiën van de toekomst



AUDI AG: Waarde van het merk



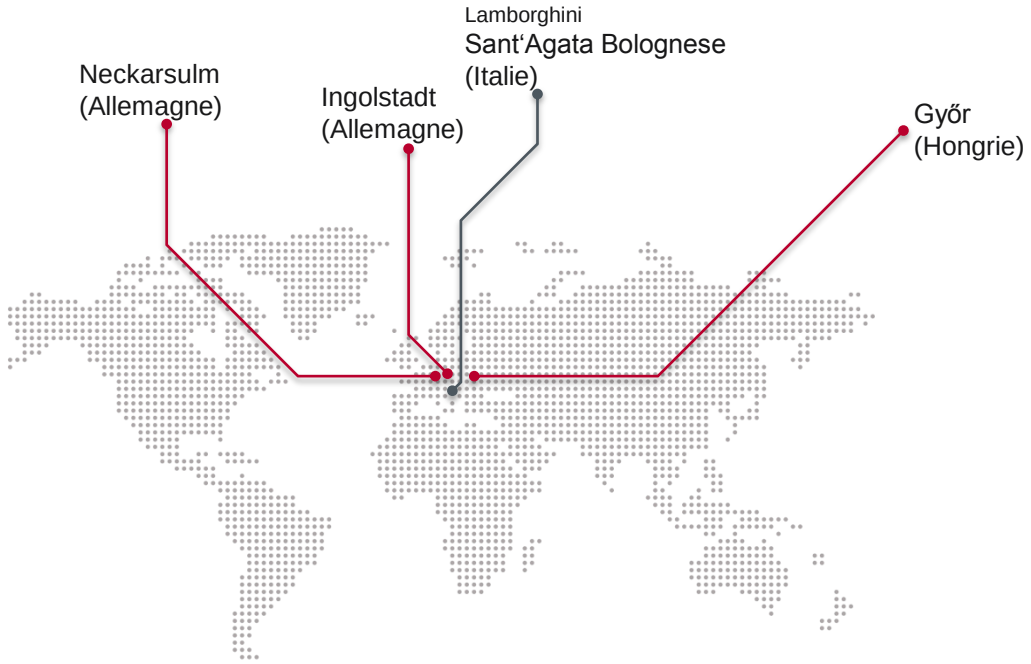
Innovatieve t**echniek**, visionair **design** en een onberispelijke **kwaliteit** hebben van Audi één van de topmerken binnen de automobielindustrie gemaakt.

Ons doel:

Klanten over heel de wereld begeesteren.

Sites de production du groupe Audi en 2000

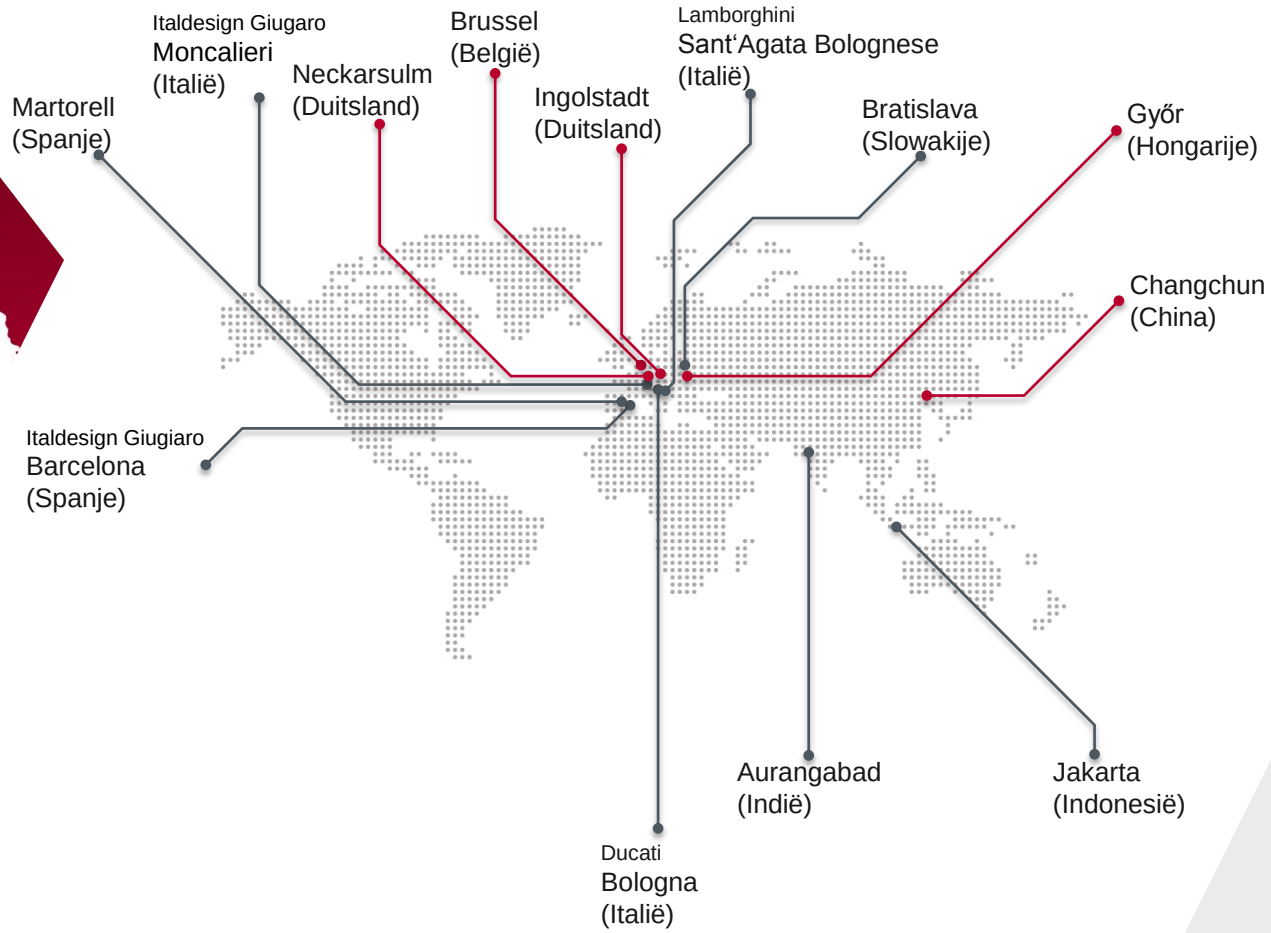




Audi
Vorsprung durch Technik

Productiesites Audi-groep in 2012

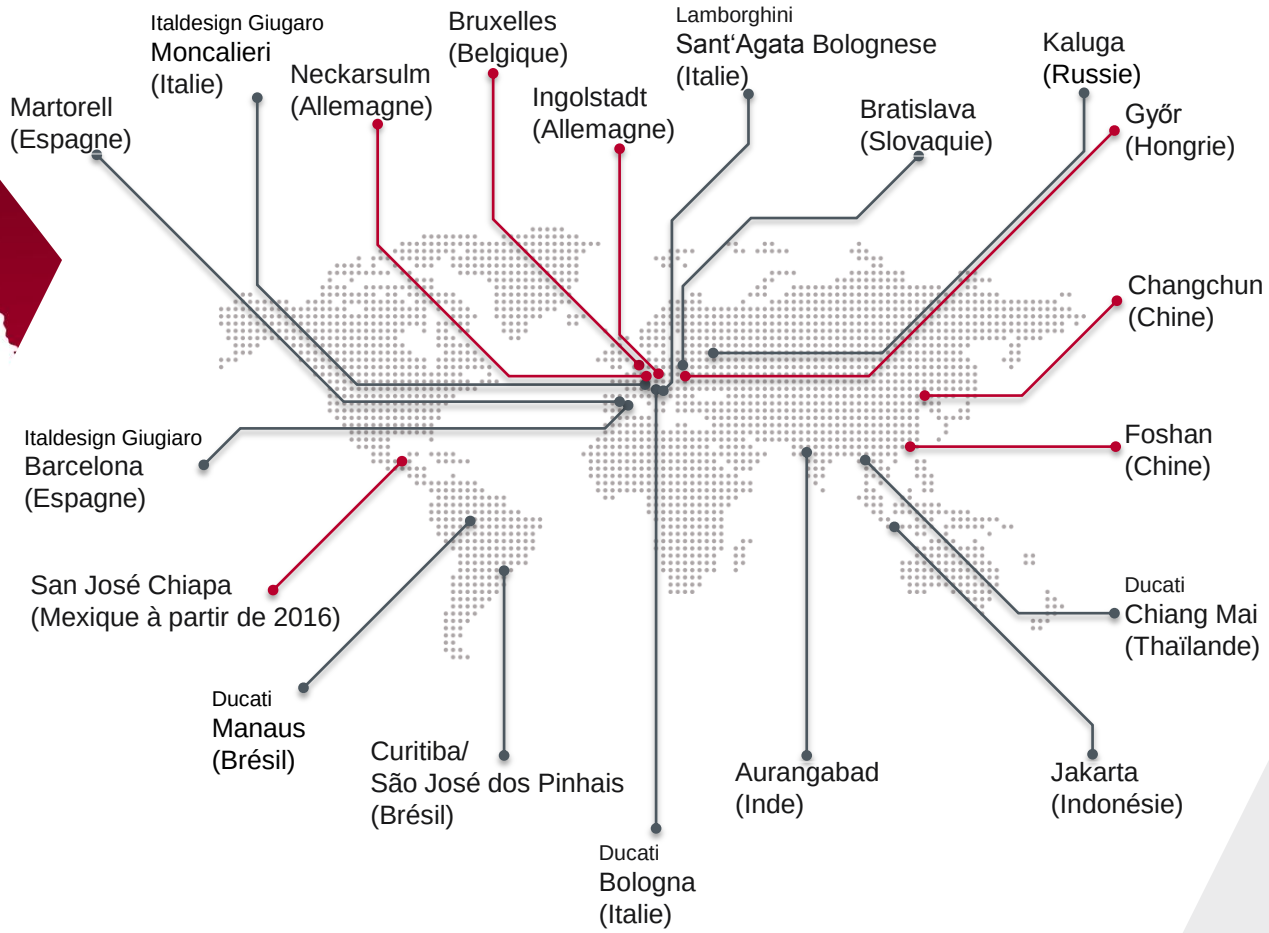




Audi
Vorsprung durch Technik

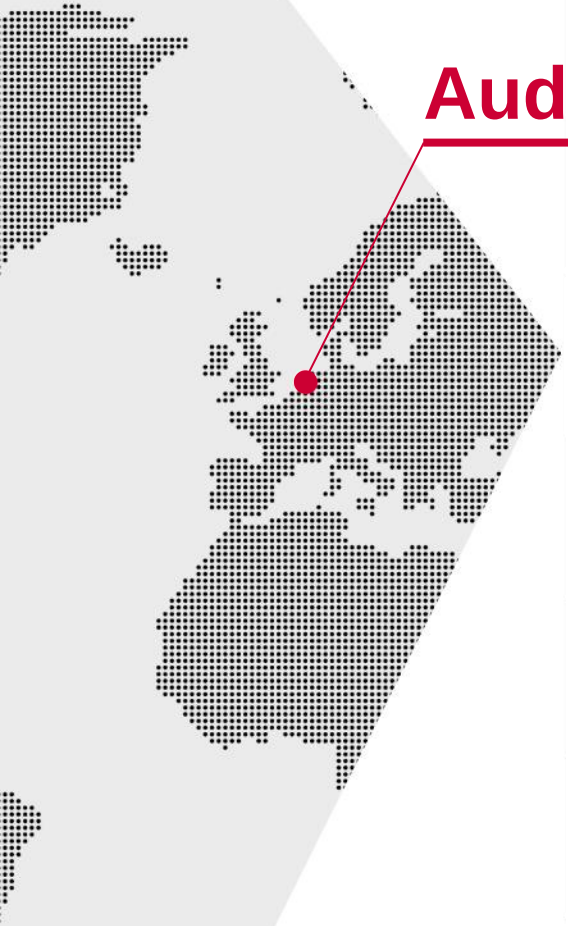
Sites de production du groupe Audi en 2015





Audi
Vorsprung durch Technik

AUDI AG: 100% eigenaar van AUDI BRUSSELS S.A./N.V.



Audi Brussels S.A./N.V.

Basisinformatie

- Oppervlakte: **540.000 m²**
- Medewerkers: **2.528** (situatie op: 31.12.2014)
- Productie 2014: **115.378 wagens**
- **Audi A1**, A1 Sportback, S1, S1 Sportback

Audi
Vorsprung durch Technik

AUDI BRUSSELS S.A./N.V.









mission, vision et valeurs

mission Nous construisons une voiture compacte, Audi, de qualité premium qui fascine nos clients autant que nous.

vision Nous sommes le site de production le plus performant au sein de l'Europe

valeurs

> Nous sommes humain et loyal

> Nous sommes courageux

> Nous sommes ambitionnés

> Nous sommes orientés vers le succès

> Nous assumons nos responsabilités

Audi
Vorsprung durch Technik

AUDI BRUSSELS S.A./N.V.



1949



1954



1970



2007

Geschiedenis van de site in Vorst

1949 Oprichting van het bedrijf door D'Ieteren Frères S.A./N.V. in Vorst (stichter: Pierre D'Ieteren)

1954 Productie van de eerste VW-kevers in Vorst

1970 Integratie in de Volkswagen Groep

2007 Integratie in AUDI AG

2010 Opstart van de productie van de Audi A1

vandaag Audi Brussels is de exclusieve producent van alle modellen van de A1-familie voor alle markten wereldwijd

Audi
Vorsprung durch Technik

Investissements pour la période 2007-2015



690 millions d’euros

- modèles
- infrastructure
- membres du personnel

Perspective:

100 millions euros/an

Audi
Vorsprung durch Technik

Investeringen: Ergonomie



Investissements: Centre Médical

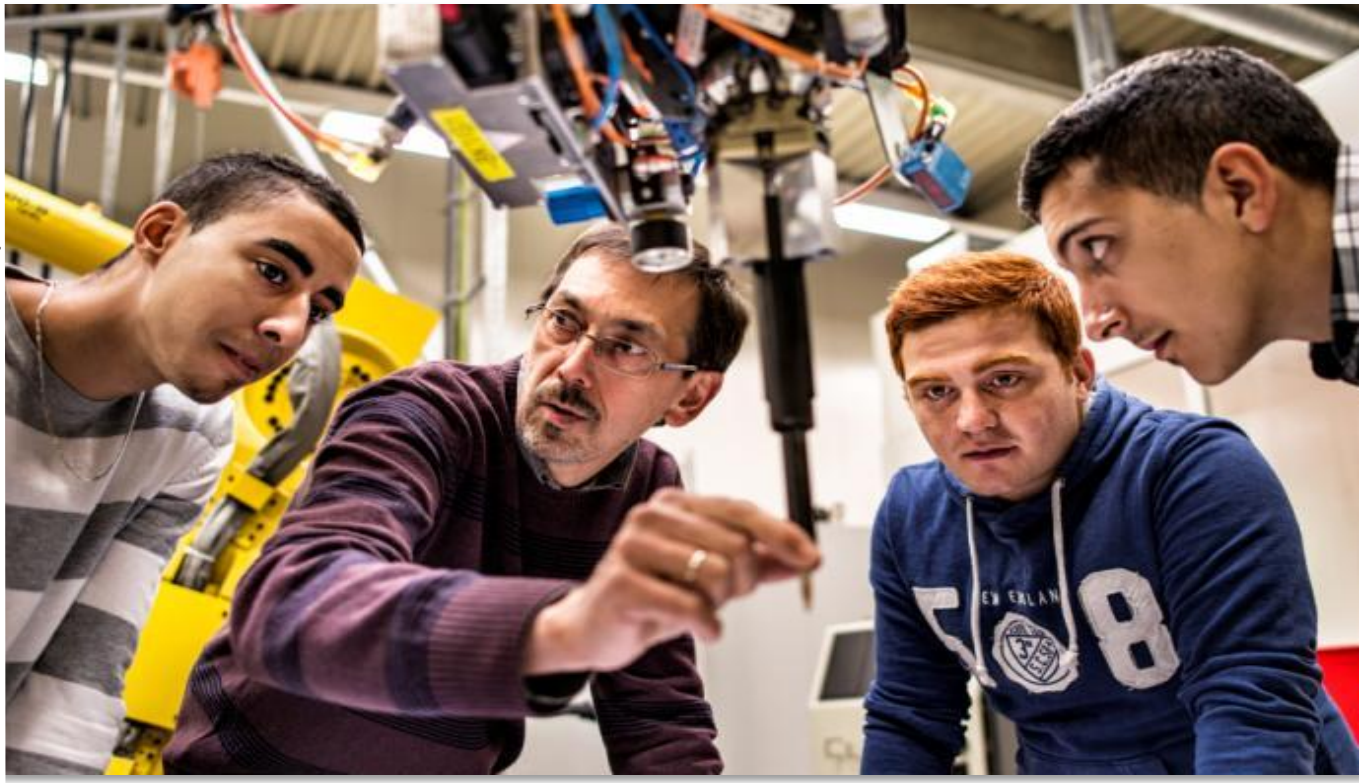




Investeringen: Opleidingen



Investissements: Formation en alternance



Onderscheidingen: Employer of the year 2013



Audi
Vorsprung durch Technik

Distinctions: Randstad Award 2014



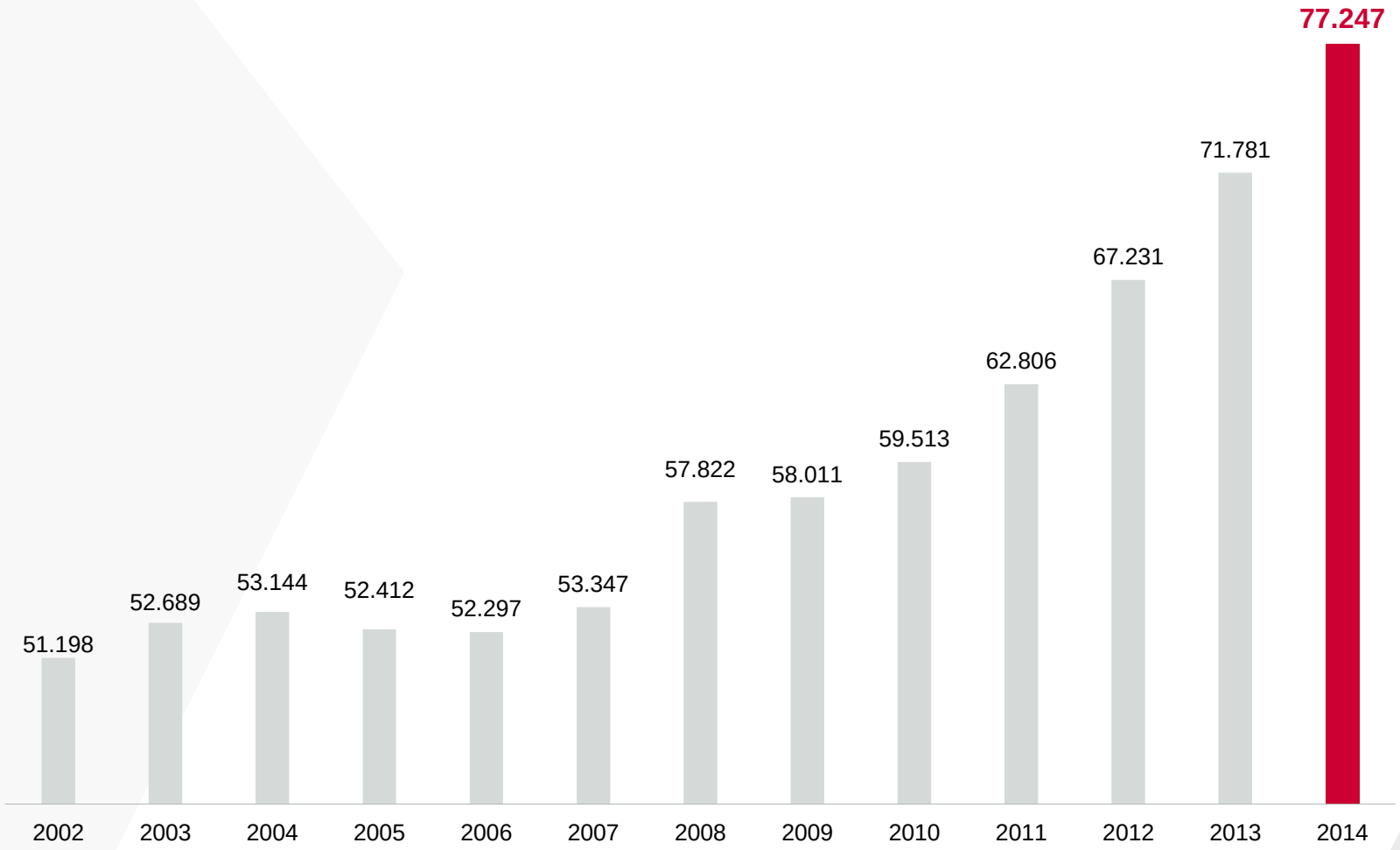
Onderscheidingen: HR Ambassador 2014





Groupe Audi: Nombre d’employés entre 2002–2014

En moyenne



Audi Brussels, novembre 2015

Audi
Vorsprung durch Technik

Personnel AUDI BRUSSELS S.A./N.V.

Situation au 31 octobre 2015

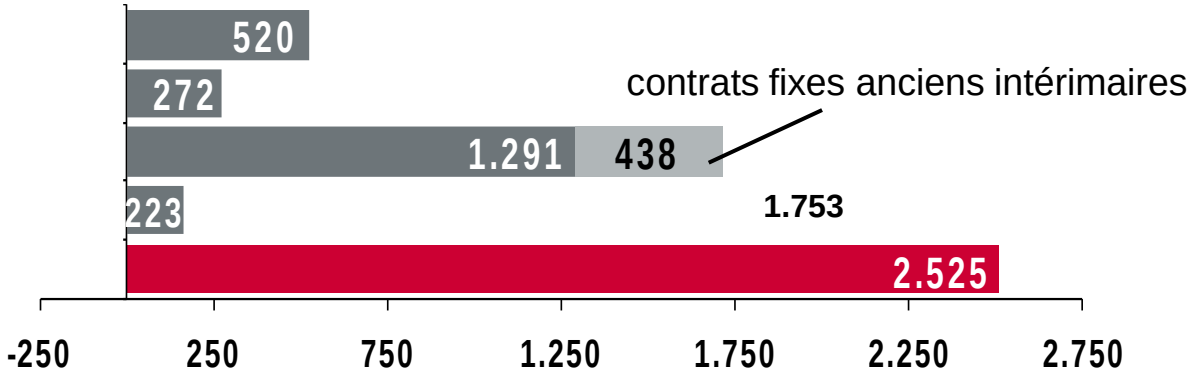
employés

ouvriers indirects

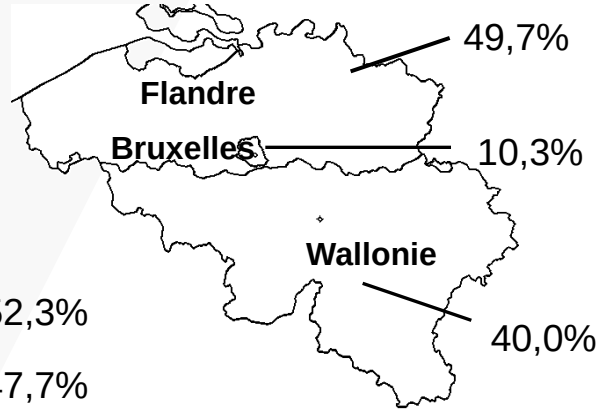
ouvriers directs

intérimaires

effectif Audi Brussels
(hors intérimaires)



provenance du personnel



FR 52,3%

NL 47,7%

âge ⌀ 44,0 ans

ancienneté ⌀ 19,6 ans

femmes 6,1%

Audi
Vorsprung durch Technik

Verantwoordelijkheden



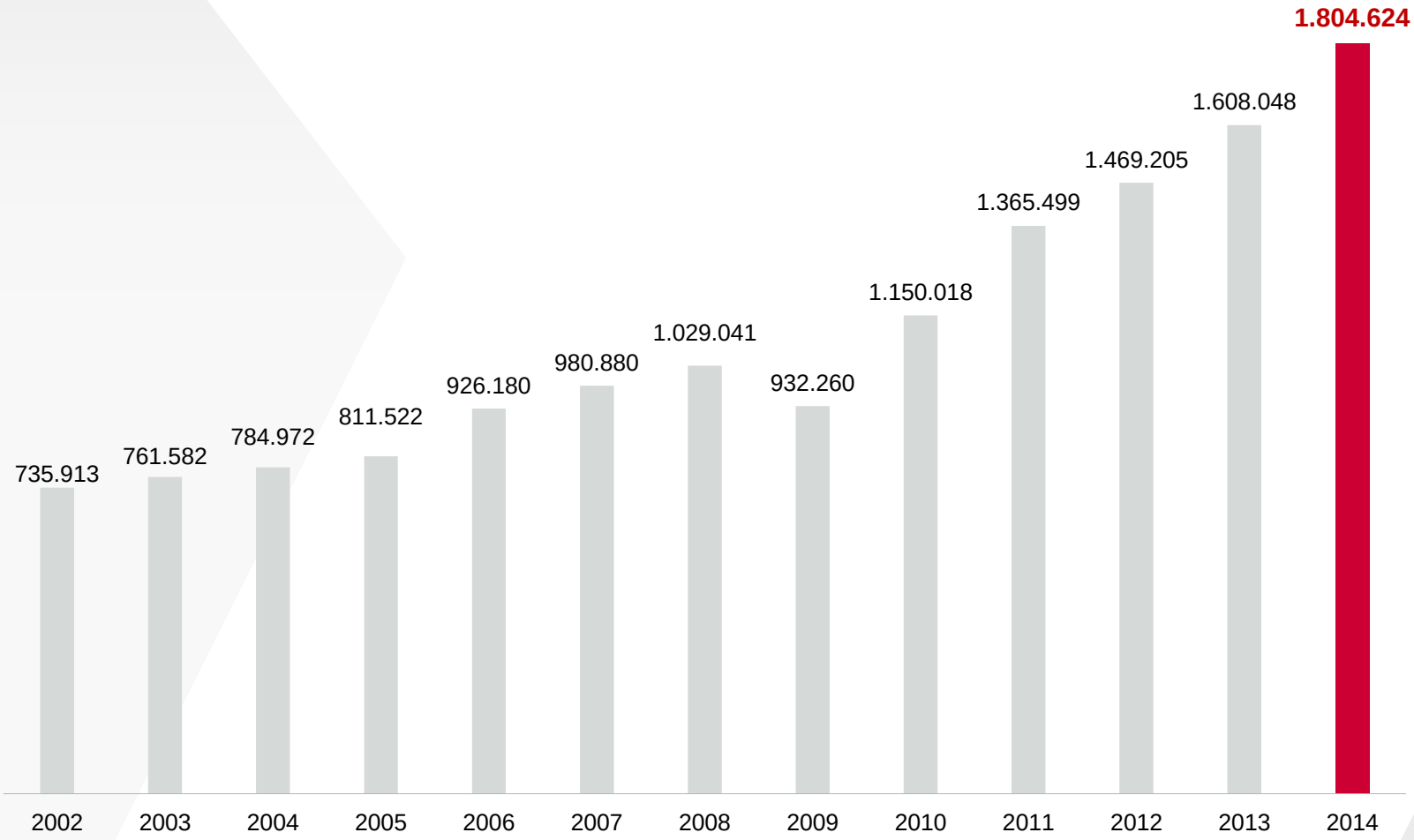
Ontwikkeling Producten	Opbouw leveranciers → Productie-voorbereiding	Serie-productie	
Marktonderzoek			Verkoop
AUDI AG/ VW-concern		Audi Brussels	BE D'leteren
Technische Ontwikkeling	aankoop → Productie/ VSC	Karrosserie, Schilderij, Montage, Log./Q/VSC, Financiën, Personeel	D
Verkoopsafdeling/Marketing			F



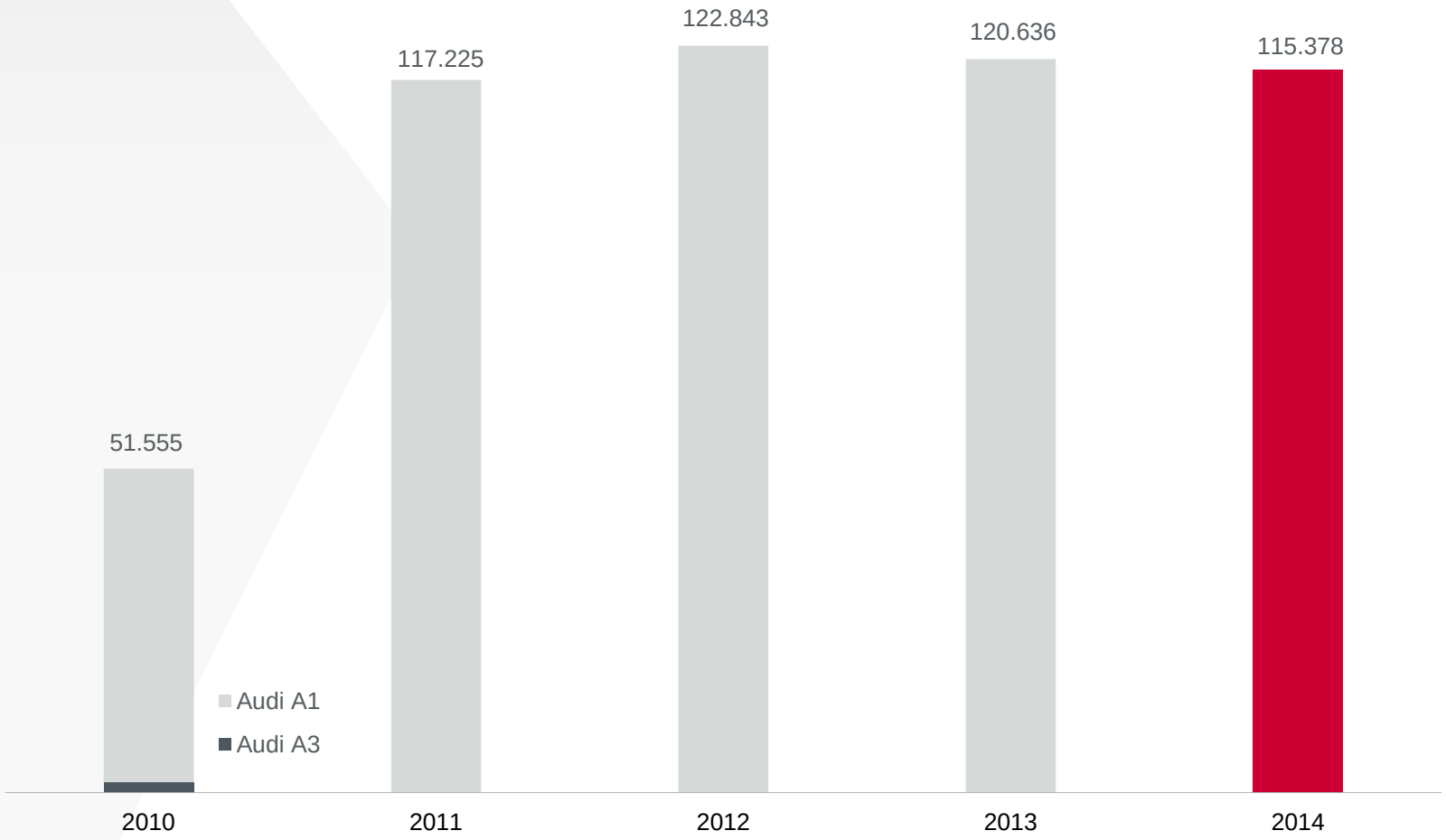
Audi
Vorsprung durch Technik

Audi: Chiffres de production pour la période 2002–2014

Segment automobile



AUDI BRUSSELS S.A./N.V.: chiffres de production 2010-14



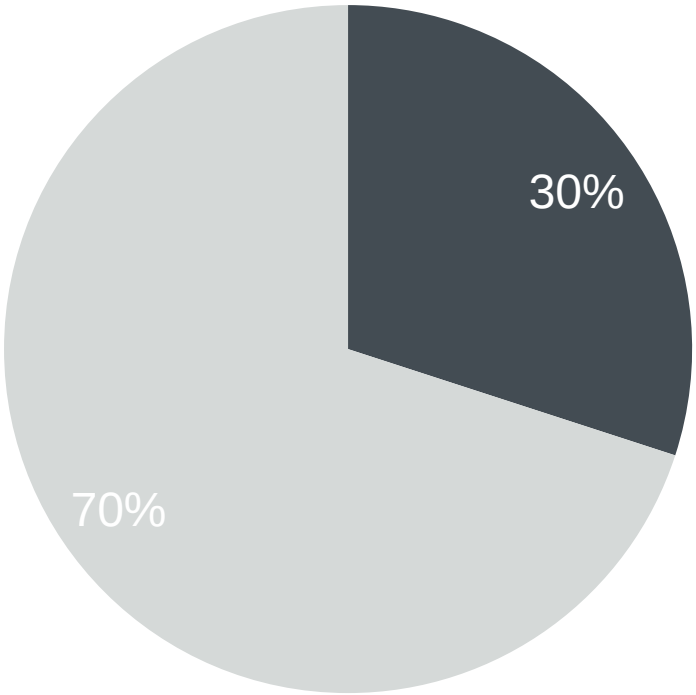
Audi
Vorsprung durch Technik

AUDI BRUSSELS S.A./N.V.





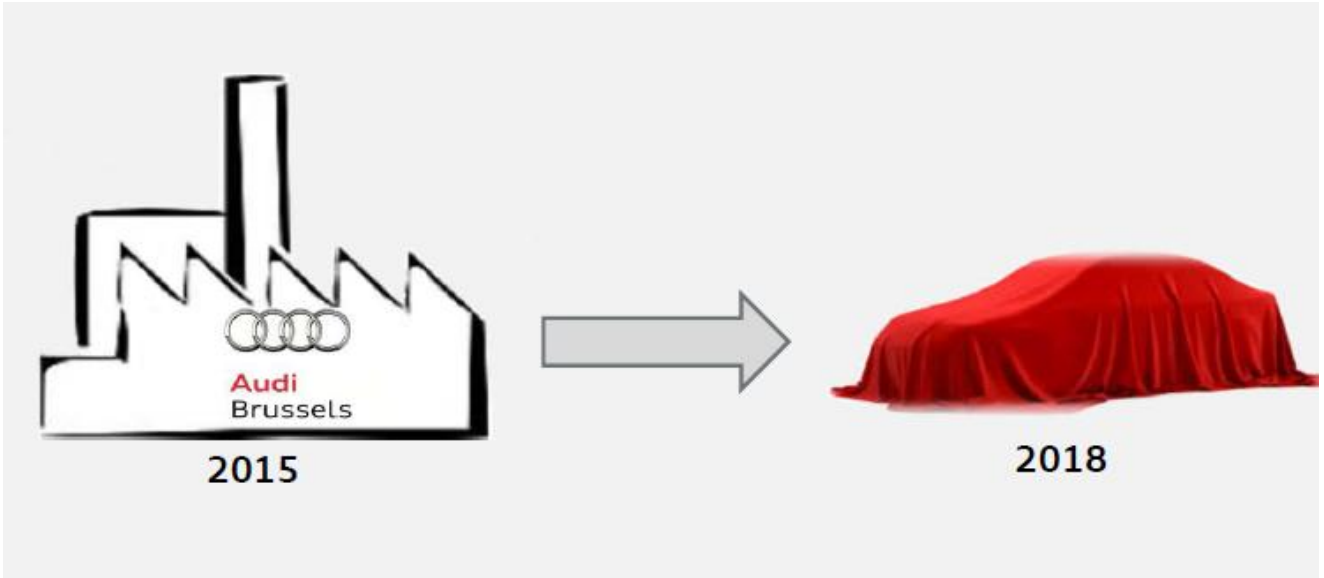
Productie volgens model (jaar 2014)



Audi
Vorsprung durch Technik

Audi Brussels prépare son avenir

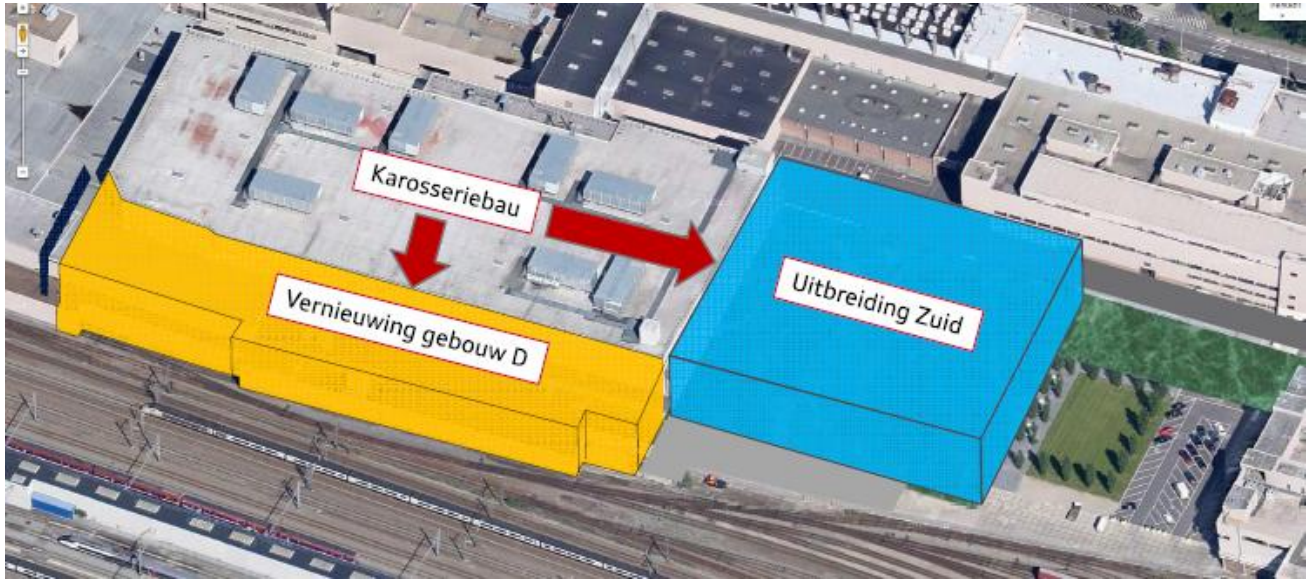
Quel sera le successeur de l'Audi A1?



Audi
Vorsprung durch Technik

Audi Brussels werkt aan haar toekomst

Karrosserie



Audi
Vorsprung durch Technik

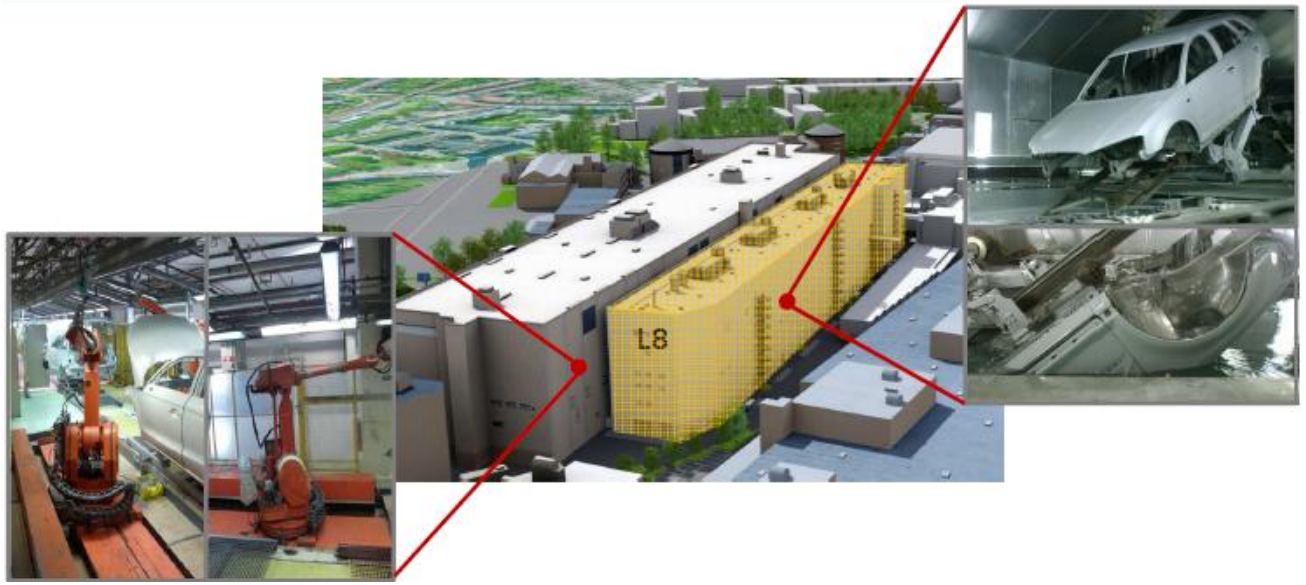
Audi Brussels werkt aan haar toekomst

Karrosserie



Audi Brussels prépare son avenir

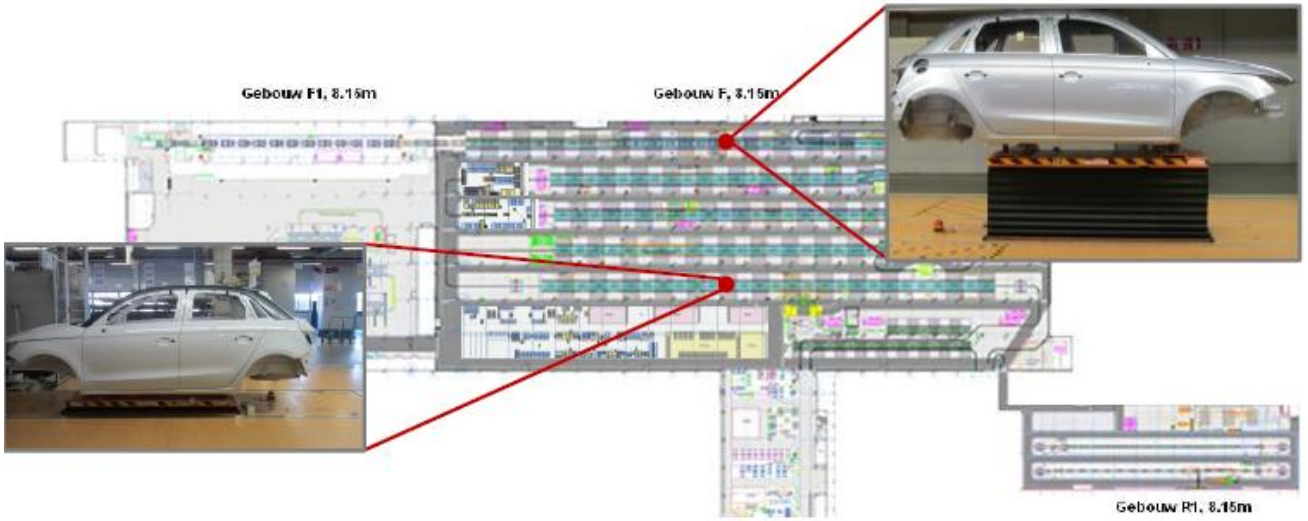
Atelier de peinture



Audi
Vorsprung durch Technik

Audi Brussels prépare son avenir

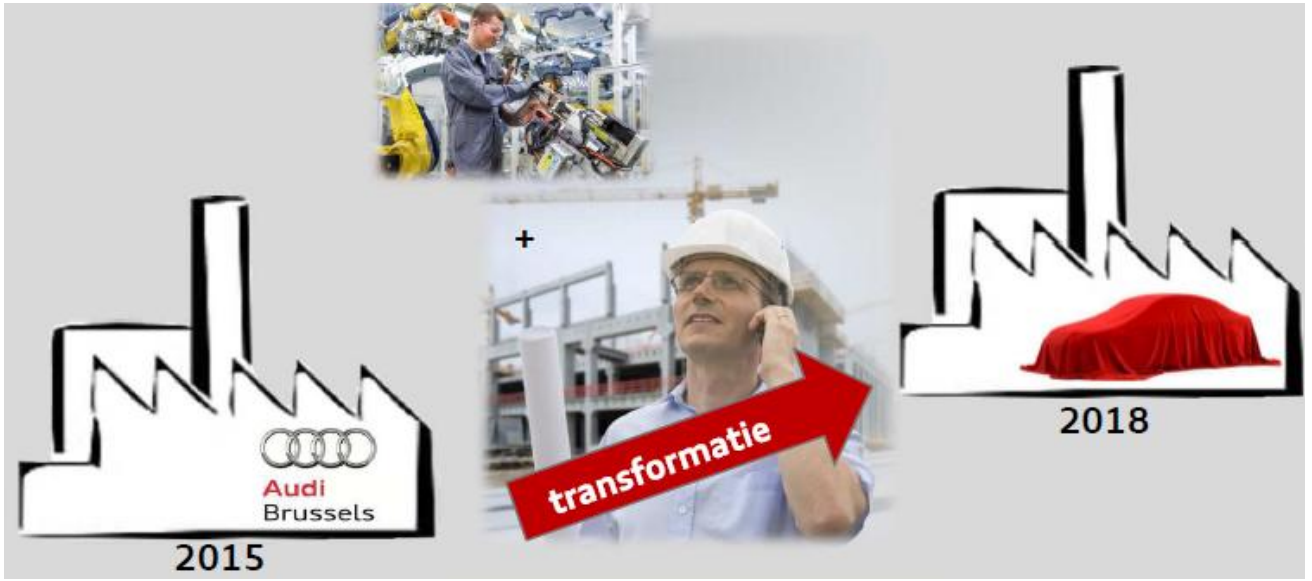
Atelier de Montage



Audi
Vorsprung durch Technik

Audi Brussels werkt aan haar toekomst

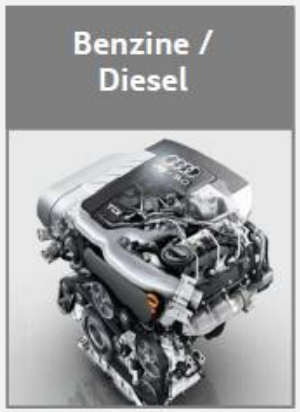
Transformatie



Audi Brussels werkt aan haar toekomst

Antwoorden op de mobiliteit van morgen









Duurzaamheid:
ecologie, economie en maatschappij in harmonie



Produkt: Audi e-tron, Audi g-tron, Audi ultra, efficiëntie, Audi e-fuels, lightweight

Milieubescherming: watermanagement, energie-efficiëntie, optimaal gebruik van middelen, Green IT, hernieuwbare energie, Audi Milieu-stichting, zonnenpanelen, warmtepomp, internationaal woudproject in het Zoniënwoud

Medewerkers: verenigbaarheid beroep en familieleven, flexibiliteit, medische zorgen, opleidingen

Audi e-tron



- Audi e-tron est le pôle en matière d'électromobilité au sein du groupe Audi
- La technologie e-tron sera, à moyen terme, un pilier important du groupe Audi
- L'Audi A3 Sportback e-tron a une autonomie de 50 km en mode électrique
- Le moteur thermique (moteur à essence) donne à l'Audi A3 Sportback e-tron une autonomie totale de 900 km

Audi g-tron





- Klimaat-vriendelijk rijden met het CO2-neutraal gas “Audi e-gas” (power to gas)
- Productie van “Audi e-gas” in het Noorden van Duitsland (Werlte)
- Het project kadert in de e-fuels-strategie van Audi
- Audi g-tron is de laatste stand van technologie voor CNG
- Verbruik tussen 3,2 en 3,3 kg gas per 100 kilometer

Projets de responsabilité sociétale






Engagement social

- Soutien financier pour associations caritatives
- Don de matériel informatique à des écoles
- Préparation d'un projet pour des refugiés

Engagement culturel

- Soutien financier pour des associations culturelles

Engagement sociétal

- Coopérations avec des associations de riverains
- Coopérations avec la Commune de Forest

Rondleidingen: jaarlijks 15.000 bezoekers



Audi
Vorsprung durch Technik



Audi
Vorsprung durch Technik

Bedankt.
Merci beaucoup.
Danke.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

MAANDAG 23 NOVEMBER 2015

Voormiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

LUNDI 23 NOVEMBRE 2015

Matin

_____

La séance est ouverte à 10.04 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De vergadering wordt geopend om 10.04 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Audition de M. Sven Kunath, représentant de Volkswagen AG
Hoorzitting met de heer Sven Kunath, vertegenwoordiger van Volkswagen AG

La **présidente**: Chers collègues, je tiens d'abord à tous vous remercier ainsi que les membres du personnel d'avoir mis tout en œuvre pour rejoindre la capitale ce matin.

Je sais que ce n'est pas une chose aisée et que les temps sont incertains. Je pense tout de même que notre Parlement, comme haut lieu de la démocratie et symbole fort, se doit de continuer son travail, se doit de faire ce que nous voulons faire notamment ce matin: avoir une transparence autour de la problématique qui nous concerne dans cette commission spéciale.

Ich freue mich dann auch ganz besonders, dass wir in diesem Rahmen jemand aus Wolfsburg für uns gewinnen haben können, um heute Morgen zum Sonderausschuss der Kammer zu kommen. Dafür meinen herzlichen Dank.

L'exposé qui va nous être présenté, comme les présentations de la semaine passée, se fera en allemand. Pour cela – et je salue le service des traducteurs –, nous avons pu avoir des traducteurs pour le français et pour le néerlandais. Vous verrez bien au niveau des canaux. L'allemand, c'est le canal 3.

Nous avons une longue journée devant nous. Ce matin, l'audition de VW producteur et, cet après-midi, la série d'auditions qui débutera à 14 h 00.

Ik denk dat ik alles gezegd heb en dat wij kunnen starten met de hoorzitting, avec l'exposé que nous ont proposé les responsables de Volkswagen.

Meine Herren, ich gebe Ihnen das Wort für eine kleine Einleitung und anschließend werden die Kommissare des Sonderausschlusses noch einige Frage an Sie richten, aber das ist Ihnen im Vorfeld schon erklärt worden.

Sven Kunath: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Frau Vorsitzende, erst mal einen schönen guten Morgen von meiner Seite. Ich danke Ihnen für die Gelegenheit, hier heute einige Ausführungen machen zu dürfen zu den Inhalten der beiden Themenbereichen, die uns heute beschäftigen, Werte CO2 und NOx, vielleicht zum Inhalt der letzten Slides, die ich Ihnen vortragen darf.

Zunächst möchte ich mich Ihnen einmal als Person selbst vorstellen, damit Sie auch einen Eindruck haben, welche Aufgaben ich im Headquarter in der Volkswagen AG wahrnehme, und in welchen Bereichen ich arbeite, wo meine Verantwortlichkeiten liegen. Ich denke, es ist ganz wichtig, um zu verstehen, welche Antworten ich überhaupt geben kann.

Darüberhinaus will ich Ihnen gerne ein paar Zahlen, Daten und Fakten zum belgischen Automobilmarkt geben, aber bezogen auf die Marke Volkswagen Pkw, für die ich verantwortlich mich zeichne. Darüberhinaus dann einige grundliegende Informationen zum aktuellen Stand des Themas NOx und CO2, soweit der uns vorliegt, Stand letzten Freitag. Und auch einige Maßnahmen, die wir bereits im belgischen Markt dazu umgesetzt haben. Vielleicht generell mein Hinweis, alles, was ich Ihnen heute sagen werde, ist natürlich nur dem aktuellen Stand geschuldet. Das, was ich Freitag in meiner Funktion als Kenntnis erlangt habe, da die internen und externen Untersuchungen ja weiter angehen, wird es immer wieder täglich noch neue Informationen geben können. Also, der Bezug ist auf Freitag

letzter Woche.

Beginne ich mal mit meiner Person.

Mein Name ist Sven Kunath. Ich leite den Verkauf, also arbeite im Vertrieb, für die Marke Volkswagen Pkw, für die Region Südwesteuropa. Mein Arbeitssitz ist in Wolfsburg, also in der Zentrale, im Headquarter. Und ich bin dort die zentrale Kontaktperson für den operativen Vertrieb des belgischen Importeurs D'Ieteren. Das heißt, D'Ieteren selbst führt bei Ihnen im Land ja operativ den Vertrieb durch und das Marketing und all das, was im Rahmen des Verkaufs der Fahrzeuge anfällt. Ich versuche, über die Zentrale die Firma D'Ieteren zu unterstützen in ihren Verkaufsbemühungen. Wenn Sie so wollen: wir kaufen Fahrzeuge von der Produktion, um sie weiterzuverkaufen an den Importeur D'Ieteren.

Um Ihnen einen Eindruck zu geben von der Organisation der Volkswagen AG: Wie Sie wissen sind wir in zwölf unabhängige Marken organisiert, die unabhängigen Mark-AG'en. Eine davon, die zentrale Marke, ist die Marke Volkswagen Pkw. Für diese Marke arbeite ich. Diese Marke Volkswagen Pkw hat natürlich eine Organisationsstruktur.

Der Chef und der CEO der Marke Volkswagen Pkw, ist Herr Doktor Diess, der im Vorstand verantwortlich zeichnet für die ganze Marke Volkswagen Pkw weltweit. Unter Herrn Doktor Diess ist für das Ressort Vertrieb und Marketing Herr Stackmann zuständig. Das ist, wenn Sie so wollen, mein oberster Vertriebschef. Unter Herrn Stackmann ist für den Vertrieb und Verkauf Europa Herr Doktor Specht zuständig. Das ist mein direkter Vorgesetzter. Unter Herrn Doktor Specht bin ich verantwortlich für den Verkauf in Europa Südwest und damit auch verantwortlich für den Kontakt und die Unterstützung des operativen Importeurs D'Ieteren im belgischen Markt.

Erlauben Sie mir Ihnen ein paar Zahlen zum belgischen Automobilmarkt zu präsentieren, und auf die Situation der Marke Volkswagen Pkw in diesem belgischen Automobilmarkt näher einzugehen. Sie können hier oben die Abteilungen sehen, und die Entwicklungen der Jahre 2010 bis 2015, bis auf den aktuellen Stand. Wenn wir uns die Zulassung der Marke anschauen, den Marktanteil der Marke Volkswagen Pkw, so sehen Sie, dass wir immer so um den 10% Marktanteil im belgischen Markt erreichen konnten. In 2010 sieht man etwas weniger, in 2011 etwas mehr. Vom Ranking her waren wir entweder auf Platz zwei oder auf Platz eins der Zulassungsstatistik der belgischen Markt. Also ein wichtiger Player. Im aktuellen Jahr, wenn wir uns Oktober anschauen, stehen wir auf Platz zwei hinter Renault.

Wenn Sie sich ansehen, welche Art von Fahrzeugen wir maßgeblich in unserem Verkaufsportfolio haben, und womit wir unser Volumen auch tragen im belgischen Markt, ist es nicht verwunderlich, dass wir sehr stark über die Golf Familie verkaufen. Das heißt, die Golf Limousine, Golf Variant, und Golf Sportsvan mit 37% unserer Verkäufe. Das wird gefolgt von dem Polo mit zirka 20% Verkäufen, die wir im belgischen Markt realisieren. Und jetzt noch zirka 15% Passat, das heißt der Passat, Passat Limousine und Passat Variant. Die neue Version ist die B8.

Wenn wir es noch ein bisschen weiter herunterbrechen, dann sehen Sie in welchen Kanälen wir maßgeblich verkaufen im belgischen Markt. Dann sehen Sie hier, dass wir einmal einen Privatkundenanteil haben von zirka 48,5%, aktuell, und einen gewerblichen Anteil von 51,5%, also zirka hälftig. Das war nicht immer so, sondern unterlag einer Evolution über den letzten Jahren. In 2010 können Sie sehen, waren noch zirka 60% Privatkundenverkäufe und nur 40% Flottenverkäufe, also an gewerblichen Kunden. Dieser Markt ist gestiegen im Verhältnis zum Privatanteil.

Im Gegenzug, und das ist ein Spezifikum für den belgischen Markt, ist unser Anzahl an Dieselmotorisierung gesunken. Und zwar wurde im Jahre 2010 im Privatmarkt noch über 80% Fahrzeuge mit Dieselmotorisierung verkauft, heute ist es nur noch 60%. Und im Benzinbereich gibt es dann natürlich eine Steigerung. Das ist deswegen sehr verwunderlich, weil normalerweise Flotten sehr stark zu Dieselmotorisierung tendieren. Aber auf Grund des belgischen Marktes und der belgischen geografischen Lage stellen sich die Laufleistungen für einen Benzinmotor oftmals besser dar als für Dieselmotoren.

Gehen wir auf die Organisation von Volkswagen in Belgien ein, dann sehen wir, dass wir, also die Marke Volkswagen Pkw, in Belgien 135 Händler mit Verkauf- und Service-Geschäft haben. Davon sind 10 Händler nur mit einem reinen Service-Geschäft der Marke Volkswagen Pkw ausgestattet. Von den Händlern, die auch Verkaufsrechte von uns haben, ist zirka die Hälfte, also ungefähr 60 Händler, ausschließlich für die Marke VW Pkw im belgischen Markt tätig. In diesen Händlerbetrieben arbeiten derzeit ungefähr 3.300 Mitarbeiter für die Marke VW Pkw. Das ist

noch ohne den Importeur D'leteren gerechnet. Das sind also nur die Handelsbetriebe. Ich will damit zeigen, dass wir im belgischen Markt unseren Kunden ein sehr dichtes Netz anbieten und damit auch sehr nah an unseren Kunden im belgischen Markt sind.

Kommen wir zum ersten Teilbereich dessen, was hier heute Gegenstand der Untersuchung ist, nämlich das Thema NOx.

Ich möchte auch bewusst das Thema NOx und CO2 separat behandeln und trennen, weil es sind zwei getrennte Tatbestände.

Allgemein betrifft das Thema NOx derzeit 3- und 4-Zylinder-Dieselmotoren des Typs EA189. Das ist eine interne Bezeichnung für einen Entwicklungsauftrag, das heißt eine interne Kennzeichnung einer bestimmten Motorisierung, die wir entwickelt haben. In dieser Motorisierung ist eine Software installiert, die im Prüfstandsbetrieb die NOx-Werte optimiert. Das haben wir am 22. September 2015 mit einer Pressemitteilung auch öffentlich gemacht. Weltweit sind etwa 11 Millionen Fahrzeuge davon betroffen. Davon sind rund 8,5 Millionen Fahrzeuge allein in Europa, und 5,6 Millionen davon sind der Marke VW Pkw zuzuordnen.

Ein Maßnahmenplan wurde am 7. Oktober dem deutschen Kraftfahrbundsamt (dem KBA) vorgelegt und wurde von diesem auch akzeptiert. Den müssen wir aber noch nacharbeiten. Das heißt, wir werden technische Lösungen entwickeln, um diese Thematik 100% zu lösen. Dabei wird angestrebt, dass diese technische Lösung in keinem Fall einen Einfluss haben soll auf Verbrauch und Fahrleistung des Fahrzeuges. Das soll heißen, nach technischer Lösung und Durchführung der technischen Serviceaktion, ein Recall, werden diese Fahrzeuge wieder 100% den Eigenschaften als auch den gesetzlichen Anforderungen genügen.

Wichtig ist hier anzumerken, auch im Richtung des Verbrauchers und des Kunden, das diese Fahrzeuge zu 100% technisch sicher und fahrbereit sind. Das hat das KBA auch mehrfach ausdrücklich bestätigt. Damit keine Gefahrenlage für den Nutzer besteht.

Wenn wir dieses Thema nun auf den belgischen Markt beziehen, dann sind nach derzeitigem Kenntnisstand 179.616 Fahrzeuge im belgischen Carpark potentiell betroffen. Davon sind 8% mit dem 1,2l TDI ausgestattet, 59% mit dem 1,6l TDI und 33% mit dem 2,0l TDI. Also, der 1,6l TDI ist der meistbetroffene Motor im belgischen Markt.

Von diesen betroffenen Fahrzeugen befinden sich aktuell noch 124 Fahrzeuge im Importeurslager von D'leteren. Alle anderen Fahrzeuge sind bereits in Kundenhand.

So, was haben wir nach dem 22. September getan, nachdem das Thema nun klar und offiziell bekannt war? Unser Ziel war immer Schutz des belgischen Kunden. Unser Ziel war immer sehr schnell und sehr transparent zu informieren, was wir aktuell an Stand hatten. Deshalb haben wir bereits am 25.09.2015 eine zentrale Website in Belgien eingerichtet, sowohl unter www.customercare.dieteren.be wie auch auf der www.volkswagen.be-Seite konnte sich der Kunde jederzeit zum aktuellen Sachstand informieren. Alle Informationen, die uns tagtäglich erreicht haben, wurden dort am gleichen Tag noch veröffentlicht. Dort was es als Verbraucher auch möglich, sich über seine Fahrgestellnummer die Information zu holen, ob man betroffen ist, oder ob man nicht betroffen ist.

Am 26. September haben wir zusammen mit dem Importeur D'leteren beschlossen, einen Verkaufsstopp auszusprechen. Das heißt, das keine weiteren Fahrzeuge mit EA189-Motor in den belgischen Markt mehr kommen oder zugelassen werden. Dieser Verkaufsstopp gilt bis heute an.

Am 28.09.2015 haben wir Kunden, die ein Fahrzeug mit EA189-Motor bestellt haben, aber noch nicht ausgeliefert bekommen haben, das Angebot gemacht, dass sie diese Bestellung tauschen können, und zwar preisgleich, zu einem EU6-Motor der aktuellen Generation. Dieses Angebot haben auch einige Kunden angenommen, das fällt zu unseren Lasten.

Darüber hinaus, wie Sie wissen, stehen wir in enger Abstimmung mit dem Kraftfahrbundesamt, um technische Lösungen zu erarbeiten, die diesen Umstand beseitigen. Ziel ist ab Januar 2016 unseren Kunden eine natürlich kostenlose Reparatur anzubieten, und zwar im Rahmen einer Service-Aktion. Ziel ist auch dieses Verfahren für den Kunden möglichst angenehm zu gestalten. Das Fahrzeug zu Mindestbetrieb zu bringen, eine Ersatzmobilität gewährt zu bekommen, auch vielleicht darüber hinausgehend dieser Services noch weitere Update-Services zu installieren, und unsere Kunden schadlos von weiteren Unangenehmlichkeiten zu halten, das muss und das ist unser Ziel. Darüber hinaus wird der Handel die Kunden sehr umfangreich betreuen und alle Eventualitäten sehr individuell auf den Kunden

abstimmen.

Das ist unser Ziel im nächsten Jahr. Es soll für den belgischen Kunden möglichst einfach, komfortabel und schnell sein.

Nach aktuellem Sachstand, das ist die aktuelle Abstimmung mit dem KBA, sieht es danach aus, das ist, wie gesagt, sieht es danach aus, das ist noch nicht bestätigt, das wir sowohl für den 1,2l-Motoren als auch für den 2,0l-Motor ein reines Software-Update benötigen, das wir aktuell entwickeln. Das würde bedeuten ein Werkstattaufenthalt von maximal 1 Stunde für ein Software-Update. Das wäre es dann. Danach ist das Fahrzeug 100% wieder gesetzeskonform. Beim 1,6l TDI-Motor, wie Sie vorher auch gesehen haben, ist dieser auch das größte Volumen des belgischen Marktes, bei diesen Motoren wird es wohl eine kleine Hardware-Änderung geben müssen. Diese ist im Bereich des Luftdichtemessens. Auch das wird gerade zusammen mit dem KBA sehr detailliert erläutert. Das wird auch einen kleineren, kürzeren Werkstattaufenthalt innehalten, wenn auch darüber hinaus noch ein Software-Update aufgespielt werden müsste und eben dieses kleine Bauteil verändert werden müsste. Das wäre kein größerer Aufwand.

Das ist der aktuelle Sachstand, ist aber noch nicht vom KBA bestätigt.

Kommen wir zum zweiten Thema: CO2.

Das hat uns hier am 03.11., am 3. November, so zu sagen, öffentlich, über Ad-hoc-Meldungen der VW AG auch erreicht. Es betrifft 3- und 4-Zylinder-Dieselmotoren und einige Benzinmotoren. Hier aber geht es um die EU6-Motoren, also nicht die EA189, die EU5 zugeordnet sind. Das ist ein komplett anderes Thema.

Das betrifft im Augenblick maximal rund 800.000 Fahrzeuge. Und hier geht es darum, dass uns zutreffende CO2-Angaben, die im Rahmen der Prüfzyklen gemacht worden sind, und auch Katalogwerte möglicherweise nicht übereinstimmen mit den Prüfwerten. Das ist aktuell noch in Überprüfung. Es betrifft 1,4l-, 1,6l- und 2,0l-Diesel-Motoren seit dem Baujahr 2012 und wenige Benzinmotoren. Auch hier wichtiger Punkt für den belgischen Verbraucher, diese Fahrzeuge sind weiterhin technisch sicher und fahrbereit. Das hat das KBA mehrfach bestätigt. Es gibt keine Gefährdungslage.

Auch hier haben wir diverse Maßnahmen eingeleitet. Zunächst einmal, wie viel Fahrzeugen in Belgien sind davon betroffen? Nach aktuellem Sachstand von Freitagabend sind es 44 spezifische Modellkodes. Modellkodes heißt, eine Kombination aus Marke, Modell, Motor und Getriebe. Es ist kein Thema, das komplett für ein Golf gilt. Es gilt nur für eine bestimmte Motorisierung mit einem bestimmten Getriebe.

Aktuell davon betroffen sind zirka 18% des aktuellen Angebotsportfolios in Belgien, das wir verkaufen bei der Marke VW Pkw. Um Ihnen mal einen Eindruck zu geben, wie dynamisch diese Entwicklung auch bei uns ist und wie stark die Untersuchungen auch vorangehen, erst Donnerstag letzter Woche lag diese Zahl noch bei 36% des Angebotsportfolios. Und täglich, wir haben neue Informationen wieder an den Tag gelegt und neue Erkenntnisse gewonnen. Das Ganze ist sehr dynamisch.

Betroffen davon sind im Angebotsportfolio 5% Polo, 10% Golf und sehr stark betroffen ist der Passat, über den 2-Litermotor.

Bislang wurden in Belgien für diese Motorisierung, die dort aufgeführt sind, zirka 3.800 Fahrzeuge produziert, wovon die größte Zahl knapp 2.800 auf den Passat entfällt und der Rest verteilt sich dann auf Golf, Tiguan und Polo, wie Sie ja hier sehen können.

Auch hier haben wir Maßnahmen eingeleitet, um möglichst schnell zu reagieren. Weiterhin war unser Ziel, den Kunden zu schützen und möglichst transparent und schnell zu informieren nach dem Sachstand, der uns vorlag. Auch hier haben wir die bestehende Customer Care-Seite, die wir ja auch schon bei NOX eingerichtet hatten, am 10. November ergänzt um die Thematik CO2, haben dort alle Informationen eingestellt, die den Kunden informieren sollten über die betreffende Sachlage. Noch hier war der Kunde in der Lage, über eine Eingabe seiner Fahrgestellnummer, herauszufinden, ob sein Fahrzeug oder sein spezifisches Modell betroffen ist oder nicht. Wir haben daraufhin am 5. November, das war 2 Tage nach Veröffentlichung des Themas, auch ein Verkaufstopp in Belgien ausgesprochen für al die Fahrzeuge. Wie Sie sich vorstellen können, war das keine einfache Entscheidung wenn es um knapp 40% des Angebotsporfolios geht. Aber diese Entscheidung haben wir getroffen pro Kunden und pro Schutz des Kunden, und dieser Verkaufstopp hat angedauert bis letzten Freitag. Da gebe ich letzten Freitag, weil letzten Freitag wir einen großen Teil der Fahrzeuge, die ursprünglich betroffen waren, wieder aus dem Portfolio

herausnehmen konnten, die nicht betroffen sind. Wichtig zu betonen ist hierbei, dass es bei der CO2-Thematik es um kein technisches Problem geht. Das Fahrzeug ist weiterhin technisch einwandfrei und sicher. Da wird es auch keine technische Maßnahmen geben, noch keinen Rückruf. Hier geht es alleine um eine zulassungsrechtliche oder zulassungstechnische Fragestellung. Alle Modelle werden aktuell überprüft und werden aktuell getestet und auf Auffälligkeiten hin untersucht. Soll heissen, ob es eine Abweichung gibt zum aktuellen Test, Ergebnis und dem ursprünglich bei Homologation und Typ-Zulassung festgestellten Wert. Alle betroffenen Fahrzeuge, das ist abgestimmt mit dem KBA, behalten ihre Typgenehmigung unter dem Vorbehalt, dass eben eine Korrektur des korrekten Wertes in Nachgaben durchgeführt wird. Doch diese Werte müssen aufwendig ermittelt werden. Um eben ein Gefühl dafür zu geben, wie lange es dauert, für die einzelnen Motor-Getriebekombinationen einen korrekten Wert zu ermitteln, es dauert mindestens 6 Tage für ein einzelne Modell. Und dann müssen die Werte auch noch mit einem dritten technischen Prüfdienst weiter verifiziert werden. Das ist eine große Aufgabe, eine Aufgabe, die andauert, an den wir mit Hochdruck arbeiten mit allen unseren Kapazitäten. Aber im Augenblick können wir noch nicht sagen, wie lange es dauert.

Und dann müssen die Werte auch noch mit einem dritten prüftechnischen Prüfdienst weiterhin identifiziert werden. Das ist eine sehr grosse Aufgabe, eine Aufgabe, die andauert, an der wir mit Hochdruck arbeiten mit all unseren Kapazitäten, aber im Augenblick können wir noch nicht sagen, wie lange es dauert. Eigentliches Thema is natürlich das Thema CO2, da es auch sehr stark verlinkt ist mit dem Thema Fahrzeugbesteuerung. Wir haben am 6.11 meines Wissens an alle 28 EU-Finanzministern einen Brief gesendet von Herrn Müller, unserem Vorstandsvorsitzenden, in dem er klar zum Ausdruck gebracht hat, dass die Volkswagen-AG gewillt is, steuerliche Mehrbelastung zu übernehmen und die Kunden nicht mit dieser steuerlichen Mehrbelastung zu belasten. Und wir stehen deshalb in Kontakt mit allen Steuer- und Finanzbehörden EU-weit, um ein Prozess abzustimmen, das wenn es zu steuerlichen Mehrbelastungen kommen sollte, diese möglichst direkt mit der Volkwagen-AG abgewickelt wird und nicht über dem Prozess der Kunden gehen muss. In wie weit uns das gelingt ist noch offen, aber in jedem Fall steht die Zusage der Volkswagen-AG diese Mehrbelastung zu tragen.

So, so weit das war meine Ausführung zum aktuellen Sachstand.

Ich hoffe, das hat einige Einblicke und auch einige Legitimation geben können, was derzeit bei uns im Unternehmen an Untersuchung geleistet wird, welche Ergebnisse wir bislang schon haben, wie der Sachstand zu den aktuellen technischen Maßnahmen ist und wie die Relevanz für den Belgischen Markt hierfür ist. Ich bedanke mich erstmals auch für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich jetzt auf Ihre Fragen.

Danke sehr.

La **présidente**: Gut, vielen herzlichen Dank für diese Ausführungen.

Ik stel dus voor dat wij zoals gewoon vooruitgaan.

Je demanderai à ceux qui le souhaitent de me faire part de leur prise de parole. Je leur accorderai la parole dans l'ordre dans lequel ils me l'auront demandée.

Wie wenst het woord te nemen? Mijnheer Klaps, mevrouw Detiège, M. Nollet, Mme Cassart, mijnheer Van den Bergh, M. de Lamotte et M. Clarinval.

Mijnheer Klaps ik geef u het woord.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, meine Herren, herzlichen Dank für die Auseinandersetzung, meine Fragen werde ich leider auf niederländisch stellen.

Ik heb een hele reeks technische vragen, een aantal ervan werd reeds beantwoord in uw toelichting, waarvoor dank, maar er blijven toch heel veel vragen over.

Wij hebben het voorbije weekend vernomen dat een aantal 3.0 TDI's van 2009 en jonger ook door het EPA bekeken wordt. Volgens mijn cijfers zou Volkswagen hebben toegegeven dat 85 000 wagens met 3.0-motoren betrokken zijn. Kunt u iets meer vertellen over de jongste stand van zaken? Is dat een definitief cijfer of is er nog een evolutie? Wat zal daarmee nog gebeuren?

Specifiek voor de 3.0 TDI-motor zou het gaan om een *auxiliary emission control device*, dat in principe op een legale manier de uitstootbeperking uitzet wanneer er meer vermogen nodig is. Het EPA lijkt te denken dat er mogelijk misbruik is bij de frequentie dat het systeem wordt geactiveerd en dat lijkt Volkswagen ondertussen ook te

erkennen. Die motoren zouden tot negen keer te veel NOx uitstoten. Een woordvoerder van Audi stelde dat die technologie wel legaal is in Europa, maar niet correct werd gemeld bij de autoriteiten in de Verenigde Staten. De prijs om dat te corrigeren, zou in de *double-digit millions of euros* lopen. Wat is uw reactie op die stelling?

Dan is er het cijfer van 800 000 wagens, dat u vernoemd hebt in verband met CO_2, waarvan de helft nog op de markt moet komen, en het feit dat het onderzoek naar wagens die ouder zijn, nog wordt gevoerd. Ook daar weer, wat denkt u van dat cijfer? Is dat definitief of kunnen wij ons daar nog aan stijgingen verwachten? Ook daar spreekt men van een verbruik dat 18 % hoger ligt dan aangegeven.

Ook de drie- en viercilinderdieselmotoren van Blue Motionmodellen bij Polo en Golf zijn blijkbaar getroffen. Dat zijn nu net de motoren die gekocht worden door klanten die heel veel belang hechten aan het leefmilieu. In verband met die Blue Motionmodellen zitten wij met een extra factor, met mensen die een milieuvriendelijke auto willen kopen. Vindt u niet dat zij nog meer bedrogen zijn dan andere klanten? Moet er geen extra geste gebeuren voor die klanten?

Ik ben blij met uw mededeling dat eventuele fiscale aspecten voor uw rekening genomen zullen worden. We zullen nog moeten zien hoe dat in de praktijk uitgewerkt zal worden, maar het engagement is alleszins zeer duidelijk.

Wij hebben vernomen dat Volkswagen in het Verenigd Koninkrijk een extra tegemoetkoming zou geven aan de klanten voor de modellen Touareg en Sharan, om hun marktaandeel in stand te houden. Zijn er ook in België gelijkaardige acties gepland?

Wat het testprogramma betreft, uiteraard test u, zoals alle merken, uw wagens op emissies onder werkelijke omstandigheden in het ontwikkelings- of onderzoeksprogramma. Uit die tests – de verschillen zijn groot – moet toch gebleken zijn dat de uitstoot een veelheid bedroeg van de wettelijk toegestane norm? Ik kan het mij niet anders voorstellen dan dat heel veel mensen binnen de groep, in het engineeringproces, dat geweten moeten hebben. Voor zover wij nu weten, worden slechts een paar mensen binnen de groep Volkswagen daarop persoonlijk aangesproken. Hoe zit dat precies in uw organisatie?

Wij hebben ook vernomen dat uw investeringsplannen voortaan over periodes van drie jaar, in plaats van vijf jaar, zullen gaan. Heeft dat een impact op het investeringsplan tot 2019, waarvoor in principe in ongeveer 85 miljard euro voorzien was? Het investeringsbudget is voor volgend jaar al met een miljard ingekort, maar wat geeft dat voor de toekomst en welke effecten zal dat hebben op de Europese fabrieken van Volkswagen?

Wij horen van alles over mogelijke schadevergoedingen die Volkswagen zal moeten betalen. Barclays heeft het over 25 miljard euro aan boetes en andere kosten. Credit Suisse rekende voor dat het 87 miljard dollar zou worden. Fitch heeft uw kredietwaardigheid verlaagd. In de Verenigde Staten zal er waarschijnlijk een zeer zware vervolging komen, wegens overtreding van de Clean Air Act. Men spreekt van een boete van 18 miljard dollar, voor de Verenigde Staten alleen. De som loopt dus zeer hoog op. De kosten die u zelf hebt berekend, komen uit op 6,7 miljard voor het NOx-probleem en twee miljard voor het CO_2-probleem, waardoor u een kwartaalverlies zult moeten rapporteren.

Dat is echter een schijntje van de totale bedragen die daar worden genoemd. Is het niet riskant dat de provisie die u neemt in verhouding zo laag is? Wat met die 20 miljard euro aan kortlopende overbruggingskredieten waarover u momenteel met de banken onderhandelt? Is die bestemd voor extra provisie of voor andere zaken? Met andere woorden, hoe ziet uw financiële situatie eruit met de huidige ernstige bedreigingen?

Wij hebben ook gehoord dat Duitse klanten korting zouden krijgen bij de aankoop van een nieuwe wagen in plaats van een herstelling van bestaande oudere voertuigen. Overweegt u iets dergelijks ook voor andere klanten in Europa en met name in België?

Uw CEO, de heer Müller, heeft aangekondigd dat Volkswagen 100 miljoen extra zal toevoegen aan het budget voor alternatieve aandrijflijnen. Wij juichen dat toe. Kunt u ons meer details geven over hoe dat budget precies zal worden verdeeld over verschillende projecten?

Wij hebben al iets gehoord over elektrische voertuigen. Enkele jaren geleden kregen we echter veel signalen uit uw industrie dat elektrische auto's onvoldoende aansloegen om een fundamenteel verschil te maken. Is er iets veranderd in uw analyse van het potentieel van elektrische voertuigen?

In de Verenigde Staten krijgen getroffen klanten in

afwachting van de aanpassing van hun wagen 1 000 tot 1 250 dollar schadevergoeding en nog een aantal andere voordelen, zoals drie jaar gratis pechbijstand. Is dat iets dat u ook voor Europa plant? Ook in Duitsland wordt er schadevergoeding geëist door Bundesverbraucherschutz-minister Maas. Hebt u daarop al een reactie klaar?

U hebt in Duitsland een heel grote mediacampagne gevoerd met excuses aan de bevolking. In de media buiten Duitsland merken we daarvan echter heel weinig. Is er in iets gelijkaardigs voorzien voor de rest van Europa? Is er een reden waarom u dat enkel in Duitsland doet?

Volgens het Duitse ministerie van Verkeer zouden bij 540 000 getroffen Duitse auto's onderdelen moeten worden vervangen. Dat is veel ingrijpender dan een softwareaanpassing. Volgens *WirtschaftsWoche* zouden voor de 1.6-motor, naast een software-update, echter sensoren van 10 euro in de luchtfilter volstaan. Als het probleem met 10 euro zou kunnen worden opgelost, waarom is dat dan voordien nog niet toegepast?

U hebt al een aantal vragen beantwoord, ik heb echter nog een technische vraag. Welke legale technieken gebruikt Volkswagen eigenlijk om de NOx te verminderen in de verschillende modellen? Wij weten dat er uiteraard een aantal legale methodes bestaat, maar er bestaan verschillende technische methodes voor, zoals EGR, SCR, AdBlue enzovoort. Welk systeem past Volkswagen momenteel toe en waarom?

Van uw collega's hebben wij al gehoord dat SCR met een urea tank heel moeilijk in te plannen is, omdat het platform van de auto daarvoor moet worden aangepast. Wij horen echter dat het in de Verenigde Staten voor een deel van de diesels toch zal worden toegepast. Als het daar kan, waarom kan het bij ons dan niet?

Ik heb nog een vraag over AdBlue.

Bij een vrachtwagen is het verbruik van AdBlue ongeveer 5 % van het dieselverbruik, 5 liter per 100 liter diesel dus. Kunt u daaromtrent vergelijkbare cijfers geven voor personenwagens? Zijn de verhoudingen gelijkaardig of helemaal anders? Dat is voor ons niet duidelijk.

Transport & Environment stelt ook dat autoproducenten SCR-systemen ontwerpen om minder effectief te zijn, om minder bijvulbeurten van ureum nodig te hebben dus. Wat vindt u van die stelling?

De beperking van de NOx-normen in de Europese Unie tot 80 mg/100 km voor dieselauto's mag vanaf 2020 nog met 50 % worden overschreden. De auto's zullen volgens de *real driving emissions* worden getest. Kunt u een indicatie geven van wat dit voor u voor de productiekosten zal betekenen? Ik veronderstel immers dat er nog serieuze aanpassingen aan de motor zullen moeten gebeuren.

NOx draagt bij aan het gat in de ozonlaag, aan zure regen, het is bijzonder schadelijk voor de gezondheid, het leidt tot chronische bronchitis, tot hartziekten, tot astma enzovoort. Volgens de Britse overheid zorgt NOx voor 23 500 doden per jaar in Groot-Brittannië alleen al. Voor Europa zijn deze cijfers uiteraard nog indrukwekkender.

Wat zal Volkswagen ondernemen om bij te dragen aan het herstel van de schade aan de volksgezondheid die is aangericht door het gebruik van sjoemelsoftware?

Ik heb nog een hele reeks vragen, maar ik wil de collega's ook het woord geven. Ik zal mij daarom tot deze vragen beperken.

La **présidente**: Merci pour votre sagesse, monsieur Klaps. Je ne doute pas que vous ayez encore d'autres questions.

Maya Detiège (sp.a): Dank u, collega.

Ik wil ook de mensen bedanken die speciaal naar hier gekomen zijn. Eerst was de vergadering afgeblazen maar nu bent u alsnog gekomen. Ik ben u er toch wel dankbaar voor dat er een signaal wordt gegeven door Volkswagen om alsnog met het Parlement in debat te gaan. Ik heb een aantal vragen die vooral voor de eigenaars van belang zijn, ook over uw plan van aanpak in België. Wij lezen heel veel over Amerika en Duitsland.

Ik heb tamelijk concrete vragen.

Ten eerste, wij hebben via de pers vernomen dat het niet alleen om dieselwagens maar ook om benzinewagens gaat. Het zou om ongeveer 98 000 benzinewagens gaan. Kloppen die cijfers? Over hoeveel van die wagens gaat het dan in België? Zijn de eigenaars van die benzinewagens op de hoogte? Het ging immers eerst altijd over diesel.

Ten tweede, het zou gaan over een 320 000 dieselwagens. Is er een plan van aanpak voor herstel? Men heeft daar immers drie fases in.

Wat het herstel betreft heb ik gezien dat er bijvoorbeeld in Amerika een schadevergoeding zou komen voor de gedupeerden. Het bedrag van 1 160 euro dat de Amerikaanse klanten krijgen bestaat uit 460 euro zuivere schadevergoeding en 700 euro te besteden bij Volkswagen om die software te veranderen. Kloppen die bedragen? Krijgen die eigenaars een vervangwagen? Dat zijn allemaal heel praktische vragen die mensen ons stellen. Hoe lang zal heel die terugroepactie duren in ons land? Een andere bekommernis is of dat bedrag voldoet. Op welke basis werd dat bedrag in Amerika berekend? Gaat u een gelijkaardig bedrag voorstellen aan de Belgische gedupeerden? Hebt u al zich op dit situatie? Dat was het luik herstel.

Iets anders wat ik heel veel hoor, is de bezorgdheid van mensen over het waardeverlies van de wagen. Uiteindelijk hebben zij toch herstellingen moeten doen en dan lijkt het logisch dat Volkswagen ook hiermee rekening houdt. Hebt u zicht op de gemiddelde waardevermindering van zo'n wagen? Hoe gaat u daarmee om? Zult u in een schadevergoeding voorzien of zal dat bij een overname gebeuren? Graag ook hierover wat meer uitleg.

Tot slot, als het gaat over de financiële impact van de eigenaars, wat is de invloed van de aanpassingen die nodig zijn op de prestaties van de wagen? Daar zal immers ook een impact op zijn. Hoe gaat u dit eventuele verschil vergoeden aan de eigenaars?

Dat zijn de drie vragen als het gaat over de financiering voor de gedupeerden.

Een andere vraag is of u onderhandelingen voert met de regering over het plan van aanpak, niet alleen over de elementen die ik zonet aanhaalde, maar in het algemeen. Ik doel dan bijvoorbeeld op het behalen van de normen en de procedure die zal worden toegepast om de wagens conform de Europese wetgeving te maken. Zo ja, is er daar al duidelijkheid over?

Tot slot, heb ik een vraag die ik vorige week in deze commissie ook aan de vertegenwoordiger van Audi heb gesteld, maar waarop geen sluitend antwoord kon worden gegeven. Die vraag zal ik daarom nu opnieuw aan u stellen. In sommige versies van de Audimodellen A1, A3, A4 en A6 zou een dieselmotor EA189 van Volkswagen geplaatst zijn. Zit in die wagens ook de bewuste software die de hoge uitstoot maskeert? Zo ja, zult u ook voor die eigenaars in een schadevergoeding voorzien en een plan opstellen?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Monsieur, vous nous avez donné une série d'informations. Je m'attendais à tout le moins à ce que vous preniez le temps de vous excuser!

Je ne cache pas avoir été surpris. J'avais aussi suivi ce qu'il s'est passé dans d'autres pays, aux États-Unis, en Grande-Bretagne. Quand les responsables de Volkswagen sont venus, ils ont commencé par s'excuser. Ici, peut-être que la Belgique ne mérite pas de recevoir ces excuses. Toujours est-il que beaucoup de clients ont été arnaqués par les stratagèmes qui ont été mis en place. Ils sont en droit de recevoir des excuses. Je parle des clients mais je peux aussi évoquer les États, qui ont mis en place des stratégies pour soutenir des types d'achats plus responsables que d'autres. Je parle aussi de la santé publique.

Pendant une série d'années, vous avez empoisonné la planète, vous vous êtes moqués de la santé publique. C'est jusqu'à quarante fois plus grave que les normes annoncées pour le NOx. Nous avons simplement ici des informations statistiques sur le nombre et le type de voitures touchées. Vous ne dites rien sur les causes profondes. Pourquoi un tel système a-t-il été rendu possible au sein de Volkswagen? Je voudrais, dans votre seconde intervention, que vous précisiez pourquoi il est possible d'arriver à une telle situation.

J'aimerais aussi que vous expliquiez pourquoi vous auriez souhaité ne pas venir. Je n'ai pas bien compris votre premier courrier datant de dix jours et nous expliquant que vous ne viendrez pas parce qu'il y a peut-être des dimensions judiciaires en cours, alors que dans d'autres pays vous étiez venu.

Vous nous avez présenté la situation actuelle de l'étendue sur le NOx et sur le CO_2. Dans quelle mesure peut-on être certain qu'il n'y a rien d'autre en plus, qu'il n'y a pas d'autres tests qui ont été contournés, d'autres éléments d'information? Y a-t-il encore des recherches qui sont effectuées sous d'autres dimensions? Cela pourrait être intéressant qu'on le sache, même si on a bien compris que vous n'avez pas encore tous les résultats sur le CO_2 et le NOx. Vous êtes encore relativement prudent pour bien juger l'étendue

dans l'espace, les types de véhicules concernés et dans le temps. Jusque quand faut-il remonter?

J'aimerais donc creuser avec vous la question de la chaîne de responsabilité. Qui dans l'entreprise savait quoi? Quand ces informations ont-elles existé et qui en a fait quoi à partir du moment où l'information commençait à exister? Il m'est très difficile de croire que, dans une entreprise comme celle de Volkswagen, seule une poignée d'ingénieurs ont élaboré cela en cachette. Ils l'ont fait en *in-house*. Ils ont très certainement eu des interactions avec Bosch ainsi qu'avec leurs dirigeants directs dans le service concerné. Pouvez-vous nous garantir qu'aucun membre du management n'était au courant, ne fût-ce qu'au point de départ, en 2007, quand le choix a été fait d'installer ce type de logiciel? Plusieurs articles nous démontrent que d'autres ingénieurs avaient prôné un autre système dont l'installation à l'époque coûtait 300 euros mais le choix avait été fait pour des raisons économiques – je suppose que vous les confirmerez – de ne pas installer ce système de catalyseur. Je n'en fais pas le détail car vous êtes beaucoup plus technicien que moi en la matière.

Votre ligne actuelle consiste à dire que seuls quelques ingénieurs ont été mis au courant historiquement. Je voudrais alors savoir comment se passe l'inspection à l'intérieur de Volkswagen. Laisse-t-on chaque service ou ces quelques ingénieurs développer ce qu'ils veulent? N'y a-t-il pas d'inspection interne? Je ne parle pas du contrôle externe car on a voulu le contourner. Je parle bien de l'inspection interne. Pour une telle entreprise comme Volkswagen, j'ai du mal à le croire. Pourriez-vous nous préciser comment fonctionnent les inspections internes?

J'ai encore une question qui me taraude plus spécifiquement. Pourquoi le logiciel sur le NO_X a-t-il également été placé en Europe, alors que les normes sont différentes de celles des États-Unis? On n'approuve évidemment pas mais on ne comprend pas la logique. Pourquoi a-t-il été installé tant aux États-Unis qu'en Europe? Ce n'est pas clair.

Vous semblez dire, mais peut-être ai-je pris des notes trop rapidement, que tout se passera relativement facilement via la mise à jour du logiciel. J'avais cru comprendre que, pour ce qui concernait certains moteurs, et notamment le 1,6 l, cela nécessitait d'autres interventions que simplement une mise à jour du logiciel. Pourriez-vous repréciser cet élément?

J'évoquais, comme d'autres collègues, la question des compensations. Aux États-Unis, 120 000 clients ont souscrit aux compensations: plusieurs centaines d'euros, cartes prépayées, vous l'avez évoqué aussi, assistance technique pendant trois ans. Pourquoi ces choses-là ne sont-elles pas évoquées dans notre pays? Peut-être est-il trop petit? Peut-être réserve-t-on cela à l'autre continent?

Autre question: je voulais savoir si la mise à jour du logiciel allait réduire la puissance des voitures concernées. Si oui, à hauteur de quel pourcentage? En effet, dans l'arnaque, certains clients plus que d'autres sont attentifs à cette question de puissance, ne fût-ce que quand ils souhaiteront éventuellement revendre leur voiture.

Vous dites que sur le volet CO_2, il n'y a rien à faire. Désolé, pour un client qui a acheté ce type de voiture parce que l'annonce sur le CO_2 était d'un point de vue écologique, d'un point de vue environnemental, plus positive que pour une autre voiture, vous vous arrangez juste avec l'État en disant que vous allez rembourser le volet fiscal et que le client ne devra pas payer. C'est une chose, cela concerne l'État. Mais le client lui-même, qui s'est fait arnaquer sur le volet CO_2, est en droit d'attendre à tout le moins aussi, si pas réparation – manifestement vous ne voulez rien faire sur ce volet-là – au moins compensation. Je voulais voir ce qu'il en était pour le volet client, au-delà de l'aspect fiscal sur la dimension CO_2.

Autre dimension: il a été dit que, en tout cas dans certains pays, dans certaines régions, Volkswagen avait organisé un chantage à la publicité. Il y a eu des articles de presse à ce sujet. Ils figurent dans le dossier que nous avons reçu au début de la commission. Confirmez-vous cela? La Belgique a-t-elle été touchée? Y a-t-il eu des démarches envers les organes de presse ou les autres médias avec lesquels une campagne de publicité pour Volkswagen était organisée? Y a-t-il eu une pression quelconque pour qu'ils ne diffusent pas ou pas au même moment, des informations sur le scandale en cours parce qu'il y avait des campagnes de publicité?

Pensez-vous que les autres marques de voiture soient concernées sur le volet NO_X comme sur le volet CO_2 ou êtes-vous les seuls mis en cause, vous étant embarqués dans des procédures en vue d'être le numéro 1 et de détrôner Toyota? Confirmez-vous que Volkswagen dispose de 43 lobbyistes affectés auprès des institutions européennes?

Voilà pour compléter les questions des autres collègues. La première intervention m'a laissé sur ma faim. En effet, nous disposons simplement de quelques informations, déjà reçues en grande partie, sur le nombre de voitures impactées.

Caroline Cassart-Mailleux (MR): Messieurs, je voudrais tout d'abord vous remercier de vous être présentés en notre commission.

Je suis consciente de l'enquête judiciaire en cours. Pour nous, il était important de vous auditionner eu égard au volet 'protection du consommateur' et d'entendre vos explications.

Certes, de nombreuses questions ont déjà été posées par mes collègues. Je ne les reposerai pas. Vous allez pouvoir répondre dans quelques instants à certaines d'entre elles.

Votre exposé m'apparaît prudent. D'après votre analyse, certaines informations vous font défaut. Pourriez-vous nous donner un agenda? Disposerez-vous d'ici 15 jours ou un mois des informations pour pouvoir gérer ce dossier au complet ou faudra-t-il attendre jusqu'au début 2016? Il faut être transparent dans ce dossier et nous dire les choses telles qu'elles sont.

Je suis sensible aux chiffres. Vous nous avez donné des chiffres en ce qui concerne le nombre de véhicules impactés. Ces chiffres sont différents de ceux transmis par D'Ieteren. Ces chiffres sont-ils réactualisés? S'il s'agissait de 100 voitures, je ne poserais pas la question. Je souhaitais vous entendre en la matière.

J'aimerais aussi connaître la nature de vos contacts avec les filiales et les importateurs. Les tenez-vous régulièrement informés des initiatives que vous prenez? Nous avions retenu la date du 7 octobre pour la présentation d'un plan. On parle souvent de la "culture VW". Comment se traduit-elle sur le terrain?

J'en viens maintenant au consommateur. Plusieurs questions ont déjà été posées à cet égard, mais ce volet est important, d'autant plus que notre commission s'occupe aussi de la protection du consommateur. Les voitures concernées seront-elles réparées et frappées d'une moins-value? Les conducteurs recevront-ils un véhicule de remplacement et seront-ils dédommagés? Il est grand temps que des réponses précises soient apportées en ce domaine, puisque trois mois se sont déjà écoulés depuis le début de l'affaire.

Le réajustement du logiciel n'affaiblira-t-il pas les performances des véhicules? Avez-vous déjà établi un calendrier de rappel? Je sais qu'un courrier a été envoyé au début octobre. Comment cela va-t-il se passer concrètement?

Je désirais vous interroger sur le KBA (autorité allemande de régulation du secteur automobile). Des analyses sont en cours à propos du NOx et du CO_2. Collaborez-vous avec cet organe indépendant? Le gouvernement allemand vous tient-il informé du suivi? Quand disposerons-nous d'un échéancier?

Enfin, selon certaines rumeurs, d'autres marques que VW auraient connu les mêmes problèmes.

Disposez-vous d'informations à ce sujet? Vous allez peut-être me répondre que c'est déjà pas mal que vous vous occupiez vous de VW. Je voudrais en tout cas connaître votre sentiment à cet égard.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank ook de heren omdat zij bereid waren hier enige toelichting te komen geven bij deze zaak, die een fraudezaak is — daar moeten wij geen doekjes om winden.

Er zijn al heel wat vragen gesteld. Ik zal mij tot een paar zaken beperken.

Ten eerste, naar de oorzaak van of de reden waarom de fraude is gebeurd, loopt het gerechtelijk onderzoek en op dat vlak zullen wij niet tussenbeide komen. De diepere oorzaak ligt echter natuurlijk bij de normen en de manier waarop die normen al dan niet zouden kunnen worden gehaald. Daarom is mijn eerste, misschien enigszins algemeen geformuleerde vraag, hoe u kijkt naar de normering die door de overheid wordt opgelegd, zowel voor de CO_2- als de NOx-uitstoot?

Er is momenteel op Europees niveau een debat aan de gang over de manier waarop die normering in de toekomst zal worden aangepast, ook om tot een meer realistische normering te komen dan de theoretische normering die in de labo's moet worden gehaald. Wat is uw visie ter zake? Hoe zullen die normen in de toekomst evolueren? Hoe kunnen ze realistisch worden ingevuld? Het feit dat naar frauduleuze oplossingen wordt gezocht, lijkt aan te geven dat er bepaalde problemen met die normen zijn. Graag dus uw visie ter zake.

Zoals door een aantal andere leden al werd

aangegeven, is een belangrijke bekommernis natuurlijk de consumentenbescherming, zijnde de bescherming van de mensen die de voorbije jaren wagens hebben aangekocht en die nu door de frauduleuze praktijken worden getroffen. Er wordt van bij het begin uitdrukkelijk gecommuniceerd dat er voor de klant geen enkele impact mag zijn. Bij die stelling staan toch nog wat vraagtekens. De toekomst zal het natuurlijk uitwijzen, maar er zijn vragen bij de manier waarop dat zal kunnen worden gerealiseerd. Immers, als aan de betrokken wagens aanpassingen moeten gebeuren, zullen deze vermoedelijk ergens een impact op hebben, hetzij op het verbruik, hetzij op het vermogen of het acceleratievermogen van de wagens, hetzij op de CO_2-uitstoot, wanneer de NOx-problematiek wordt aangepast, hetzij vice versa.

Een laatste en vierde element daarbij is de tweedehandswaarde. Indien een dergelijke wagen na een aantal jaar op de tweedehandsmarkt belandt, zal hij mogelijk in waarde dalen. Wij hebben al vernomen — andere leden hebben het ook al aangehaald — dat in de Verenigde Staties in compensaties wordt voorzien, namelijk 1 000 tot 1 250 dollar. Wordt ook voor Europa, en meer bepaald voor België, onderzocht wat het mogelijke waardeverlies van die wagens zou zijn en op welke manier dat verlies eventueel zal worden gecompenseerd?

Een andere element is het verplicht binnenbrengen van de wagens om de motoren aan te passen. Hoe zult u uw klanten zover krijgen en wat als een klant de wagen niet binnenbrengt? Op welke manier zal daarmee worden omgegaan? Ik vermoed dat het wellicht weinig problematisch zal zijn als de klanten bij de officiële dealers klant zijn, maar uiteraard is er ook een alternatiever circuit, zeker bij tweedehandswagens. In alternatieve garages en multimerkengarages zal de oproeping wellicht heel wat stroever verlopen. Graag uw mening over de manier waarop dit het beste verloopt de komende maanden.

Ik meen dat er qua communicatie nog wel wat verduidelijking en verbetering mogelijk is. Alle klanten, toch zij die getroffen zijn door het NOx-dossier, hebben tot nu toe een brief van D'Ieteren ontvangen waarin staat dat er een probleem is, maar dat men nog niet veel kan zeggen over het verloop van de verdere procedure. Ik heb daarbij twee vragen. Hoe verloopt de communicatie tussen Volkswagen en D'Ieteren? Wanneer kunnen de getroffen klanten extra informatie bekomen, en dit niet enkel via een website waarnaar zij zelf op zoek moeten gaan, maar ook rechtstreeks vanuit het bedrijf?

Tot zover, mevrouw de voorzitter, een aantal bijkomende vragen.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, je remercie tout d'abord notre interlocuteur pour sa présentation.

J'aborderai plusieurs questions.

En ce qui concerne la Belgique, vu la quantité de véhicules concernés, combien de temps faudra-t-il pour réaliser les mises à jour, les vérifications?

On a évoqué la problématique de la fiscalité. Vous avez indiqué que vous alliez mettre les choses à jour. Quelles sont les négociations entamées avec vos interlocuteurs des entités fédérées?

Par rapport à la norme de produit et donc par rapport aux prescriptions qui sont indiquées sur les *flyers*, les folders, la publicité et les catalogues, je voudrais savoir si vous allez les adapter et s'il y a une vérification, une qualification de ce que vous évoquez. En effet, pour certains clients, on pourrait dire qu'il s'agit de publicité mensongère. Un client pourrait-il poser des questions et intenter une action en justice?

Vous avez parlé des mises à jour des logiciels pour revenir à un état normal. Quel organisme contrôlera-t-il au jour le jour le fait que les données qui sont exprimées sur les logiciels sont effectives? Est-ce un organe de contrôle de l'industrie allemande ou du gouvernement allemand ou d'autres organes de contrôle seront-ils concernés?

Dans votre entreprise, comment le contrôle qualité est-il organisé? Vous parlez d'un certain nombre de choses. Les véhicules sont amenés. Y a-t-il un sondage? Contrôle-t-on la qualité du produit de manière systématique? Est-il contrôlé une fois, en roulant, après un certain nombre de kilomètres?

Au-delà du dommage physique ou financier que les consommateurs vont subir, puisque le montant de la reprise de leur véhicule ne sera pas le même, imaginez-vous une indemnisation pour un dommage moral? En effet, la publicité qui a été faite n'était pas exacte. De plus, c'est en toute bonne foi que des gens ont acheté leur véhicule sur la base d'un critère environnemental, critère de choix pour un certain nombre de personnes lorsqu'il est question pour elles d'acheter un véhicule.

L'ensemble des pays ou des clients concernés seront-ils dédommagés ou un geste commercial identique sera-t-il consenti pour tous? En droit international, il est question de la clause de la notion la plus favorisée. Tout le monde sera-t-il traité sur le même pied, tenant compte du fait que le dommage subi est le même pour tous les clients?

David Clarinval (MR): Madame la présidente, monsieur Kunath, je tiens, tout d'abord, à vous remercier pour votre présence.

Cela dit, en tant que libéral, je suis très attaché à la libre concurrence. Je parle évidemment ici d'une concurrence saine et loyale. Or, dans le cas qui nous occupe, force est de constater que l'attitude qui a été adoptée n'est pas réellement loyale en termes de concurrence et que le marché de l'automobile a été faussé.

Ce faisant, pouvez-vous nous faire part de votre point de vue sur cette forme de concurrence déloyale ainsi que sur le respect ou le non-respect de la libre concurrence? Considérez-vous avoir eu une attitude déloyale en termes de marché?

Ma deuxième question a trait aux normes. Nous savons très bien que ces dernières servent parfois à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été votées. Dans certains cas, elles participent au protectionnisme économique, dans d'autres elles sont le reflet d'une attitude politique trop ambitieuse. Estimez-vous que les normes européennes et américaines tant en ce qui concerne le NOx ou le CO_2 sont pertinentes?

Pensez-vous que ces normes sont réalistes en vertu de l'état de la recherche de vos ingénieurs aujourd'hui? Outre la pertinence et le caractère réaliste, il y a aussi le caractère réalisable. Les entreprises en général ont-elles la capacité de pouvoir respecter les cadences qui sont données ou demandées par le législateur, en l'occurrence les États-Unis ou l'Union européenne? On peut aussi s'étonner de savoir que, dans le chef de VW, dans les années qui étaient préalables à celles-ci, il y avait une forme d'ambition fortement montrée d'être en conformité avec les normes CO_2. N'y avait-il pas là une forme de *greenwashing* puisqu'on sait aujourd'hui qu'il y avait une forme de doping qui permettait d'atteindre les normes sans vraiment pouvoir le réaliser? J'aimerais connaître votre avis sur ces différents aspects par rapport aux normes.

La **présidente**: So, ich hoffe, dass Sie die Möglichkeit hatten, auch mit der Übersetzung alle Fragen, die jetzt hier in dieser ersten Runde gestellt wurden, auch mitzubekommen. Ich würde Ihnen dann auch vorschlagen…

Ich hätte zwar selbst auch noch einige Fragen, aber die überschneiden sich auch mit den meiner Kollegen, deshalb werde ich in dieser ersten Runde es auch dabei belassen und Ihnen vielleicht das Wort dann sofort übergeben, um etwaige Antworten dann auch geben zu können.

Vielen Dank.

Sven Kunath: Ja, das waren sehr sehr viele Fragen.

Ich bitte um Entschuldigung, da ich die Fragen ein bisschen sortieren muss, erst mal die Fragen durchlesen muss, um dann vielleicht auch mal auf einzelne Fragen auch geclustert und zusammenhängend antworten zu können. Zunächst einmal möchte ich auf die Frage des 3L-TDI's antworten, die diesen Morgen hochgekommen ist. Ich muss ehrlich dabei sagen, dazu kann ich Ihnen nichts weiter sagen, weil ich seit Freitag selbst natürlich nicht mehr im Büro war und keine weiteren Informationen dazu habe. Zudem handelt es sich im maßgeblich um ein USA-Thema, in dem ich auch nicht kompetent bin, zu antworten. Da bitte ich um Entschuldigung.

Die weitere Frage, die Sie gestellt haben, ist zum Thema CO2, dass wir aktuell 800.000 Fahrzeuge haben, die betroffen sind. Maßgeblich auch Bluemotion Technology Motoren, die ja auch sehr umweltfreundlich sind. Das ist wichtig. Und dass Sie glauben, dass die Zahl effektiv noch steigen könnte. Auch dazu kann ich Ihnen recht wenig sagen. Ich kann Ihnen nur sagen, die Zahl ist ständlich in Untersuchung. Und für den belgischen Markt, hatte ich vorher schon mal angedeutet, bis Donnerstag letzter Woche, als wir noch den Verkaufsstock von den betroffenen CO2-Fahrzeuge hatten, war die betroffene Zahl der Fahrzeuge noch doppelt so hoch als Freitagabend. Das heißt, wir arbeiten stetig daran, jedes einzelne Fahrzeug zu überprüfen. Ich sagte es schon, es dauert bis zu 6 Tage, um ein Fahrzeug zu überprüfen und zu sehen, ob sie auffällig sind, zu dem Wert, den wir die Typzulassung hatten und dem Wert den sie heute darstellen. Und sobald wir uns auch sicher sind, auch mit Hilfe dritter, das heißt mit KBA und technischer Prüfungsdiensten, dass dies nicht so ist, nehmen wir die Fahrzeuge wieder raus. Also, aus meiner persönlichen Meinung heraus, ist die Zahl von 800.000 Fahrzeugen eher die maximale Zahl.

Sie haben sehr stark darauf abgehoben, dass in verschiedenen Ländern diverse Maßnahmen für Kunden durchgeführt worden sind. Sie haben die USA-Maßnahmen angesprochen, aber auch Maßnahmen in anderen europäischen Ländern. Dazu vielleicht einmal Folgendes. Erst mal zum USA-Thema.

Die USA-Thematik ist auch technisch eine wirklich vollkommen andere als die europäische. Ich will nur mal herausstellen, dass die technische Lösung in den USA sehr sehr komplizierter sein wird und werden wird als die in Europa. In Europa, und das hatte ich vorher schon dargelegt, wird die Lösung vermeintlich einfach durch ein Software-Update lösbar sein, zumindest was die Motoren 1,2l und 2,0l angeht. 1,6l auch ein Software-Update mit einer kleineren, höchstwahrscheinlich kleineren, Hardware-Änderung.

Auf dem amerikanischen Markt sieht es anders aus. Dort wird es wahrscheinlich sogar nicht (…) Fahrzeug gehen müssen. Das ist ja aber noch offen. Das bedeutet, dass die amerikanischen Verbraucher und Kunden dort nicht länger warten werden müssen auf eine Lösung als die europäischen. Das ist unter anderem ein Grund, warum wir in den USA jetzt dieses erste Angebot gemacht haben um die Wartezeit zu überbrücken.

Darüber hinaus lässt sich wirklich auch sagen, die Situation im amerikanischen Markt ist komplett unterschiedlich zu der in Europa. Wie Sie wissen ist im amerikanischen Markt das Thema Clean-Diesel ein sehr neues Thema. Der Amerikaner selbst hat in der Dieseltechnologie nicht die Bildungspunkte wie der europäische Kunde in den letzten 10 bis 20 Jahren. Sondern ist eine Nischentechnologie, in die der Kunde sehr viel Geld investiert hat und noch tagtäglich höheren Kosten im Kauf nehmen muss, zum Beispiel im Benzinpreis. Das ist in Europa total anders. Ich will einfach damit sagen, Sie können nicht über allen Ländern dieser Welt eine gleiche Einschätzung treffen. Es ist wirklich marktindividuell.

Es sind eine ganze Menge Fragen gestellt zum Thema: „Wer hat davon gewusst? Welche Berichts- und Informationskette gab es?“. Es ist klar, dass wenige das waren, oder dass viele das waren. Ich muss Ihnen ehrlich sagen, dazu kann ich Ihnen wirklich nichts antworten. Das sind aktuelle Untersuchungen. Ich kenne selbst deren Ergebnisse nicht. Das betrifft ja nicht nur internen Untersuchungen, die wir über die VW AG durchführen, sondern auch externe Auftragsuntersuchungen, so durch dritte Kanzleien oder durch öffentliche Ermittlungsbehörden. Dort wird sicherlich herauskommen, wer wann, zu welchem Zeitpunkt, was gewusst hat, und die Konsequenzen werden auch getragen. Die ersten personellen Konsequenzen haben Sie ja schon erlebt und in der Presse hören dürfen, über unseren Vorständer, die aber kein Schuldeingeständnis sind, sondern erst mal eine Übernahme der Verantwortung.

Sie haben nach den Investitionen gefragt und dass wir, sozusagen, kürzer Investitionen planen, auf Sicht fahren, statt 5 Jahre 3 Jahre. Das ist richtig. Das ist auch mehr als angemessen, als Kaufmann, wenn man sich unter unsicheren Rahmenbedingungen befindet, etwas kürzere Zyklen zu planen, um sich irgendwie anpassen zu können an die Dinge, die dann auf uns zukommen. In wie weit das Auswirkungen hat auf Standorte, ist im Augenblick noch komplett offen. Was im Augenblick nur klar ist, ist dass die Marke VW Pkw eine Milliarde weniger investieren wird in den nächsten Jahren, als ursprünglich vorgesehen. Und unser Vorstandsvorsitzender des Konzerns, Herr Müller, hat deutlich gemacht, dass das nicht zu Lasten von Produkten gehen wird. So, und da Produkten ja immer mit Standorten zusammenhängen, ist es irgendwo auch klar, dass ein Link besteht, aber inwieweit Standorte betroffen sind, zum Beispiel von Nachfrageeinbrüchen etc., kann ich heute so nicht sagen.

Dann haben Sie abgehoben auf das Thema Rückstellungen und haben gesagt, 6,7 Milliarden haben wir bereits rückgestellt für das Thema „Technische Lösungen“ und weitere 2,8 für CO2-Belastungen. Reichen diese oder ist mehr Rückstellung zu erwarten? Im Augenblick ist das offen. Das ist ehrlich gesagt offen. Das hängt natürlich davon ab, was uns an Informationen durch die Analysen auch bekannt wird, und noch gesichert gilt. Im Rahmen von Bilanzierungsrichtlinien dürfen Sie nur das bilanzieren, als Rückstellung bilden, was Sie auch tatsächlich wissen, nicht das, was Sie vermuten. Das heißt, immer dann, wenn wir klare Erkenntnisse haben, werden wir Rückstellungen bilden.

Dann haben Sie darauf abgehoben, dass in Deutschland, das war ein Pressethema, sehr stark auf das Thema Ankauf In-Zahlungnahme von betroffenen Fahrzeugen abgehoben worden ist. Da sage ich Ihnen ja ganz ehrlich, das gilt eigentlich grundsätzlich und immer im Vertrieb auf der ganzen Welt. Unsere Händler sind immer

bemüht, Kunden, die ein Fahrzeug damit tauschen möchten, attraktiv anzukaufen und neu zu verkaufen. Dazu brauchen wir kein spezielles Programm.

Dann haben Sie abgehoben auf das Thema Modelle und Investitionen.

Wo werden die Investitionen, die noch verbleiben, investiert, wo werden die lokalisiert? Und ich glaube auch da hat Herr Müller in seiner Funktion ein starkes Zeichen gesetzt, er hat gesagt, wir werden in keinem Fall in die Zukunft gerichtet sparen, was unsere Zukunft angeht. Das soll heißen, wir werden weiterhin das Thema E-Fahrzeuge, Elektromobilität, und Plug-in Hybride verfolgen und dort ein Großteil unserer Investitionen einsetzen, weil wir in dieser Technologie glauben für die Zukunft. Und so werden allein im Konzern bis dem Jahre 2020 20 weitere Elektro- und Plug-in Hybridmodelle entstehen.

Und dann hatten Sie gefragt nach der Medienkampagne in Deutschland, dass dort eine Medienkampagne stattgefunden hat. Hintergrund, und warum nicht für Belgien? Dazu vielleicht eine zweigeteilte Antwort: Die deutsche Situation war eine spezielle. Zur einem bestimmten Zeitpunkt als wir von dieser Thematik erfuhren, waren schon eine Menge von Anzeigeplätzen in Deutschland belegt zum Thema Wiedervereinigung. Und diese Chance hat das deutsche Marketing wahrgenommen um eine erste Nachricht zu senden. Nichtsdestotrotz wurden aber auch andere, gleichlautende Artikel in anderen Presseorganen auch in anderen Ländern veröffentlicht, nur nicht zu diesem Zeitpunkt. Da musste erst eine (…) stattfinden. Und natürlich ist auch klar, dass das Marketing und die Kommunikation im nächsten Jahr für uns eine wichtige Rolle spielen wird, das heißt, Sie können erwarten, dass wir ein Trustcampaign zentral lancieren werden. Und dazu brauchen wir erst volle Transparenz der Sachlage.

Sie hatten abgehoben auf die technischen Lösungen, die wir derzeit mit dem KBA zum Thema NOx erarbeiten und in enger Abstimmung sind. Ich hatte ja vorher Ihnen schon präsentiert, dass der aktuelle Stand der ist, dass 1,2l und 2,0l ein reines Software-Update bekommen sollen, und 1,6l ein Software-Update bekommen soll plus eine kleinere technische Änderung im Luftmengenmesser. Das ist der aktuelle Stand. Das ist aktuell in Abstimmung mit dem KBA und wird derzeit getestet und sollte der Test erfolgreich verlaufen, dann würde diese Maßnahme kommen. Wie weit das gesichert ist, kann ich Ihnen ja nicht sagen zum jetzigen Zeitpunkt.

Dann sprachen Sie von Folgen des NOx, von erhöchtem NOx-Ausstoß, das Thema Ozonloch oder Erkrankungen, die damit in Zusammenhang stehen. Ich muss Ihnen ehrlich sagen, dass ist eine sehr schwierige Frage. Ich glaube, dass mir keine Studien vorliegen, zumindest ich kenne sie nicht, die eigentlich einen Zusammenhang herstellen, oder die derzeit auch ermittelt worden sind. Ich kann Ihnen nur sagen, dass VW natürlich mit Hochdruck eine technische Lösung erarbeitet, um das Thema Ausstoß möglichst schnell wieder in die EU-Norm zu bringen.

Dann zum nächsten Fragenblock.

Sie hatten gefragt, NOx, was betrifft Belgien, das hatte ich vorher schon auf dem Slide gezeigt. Wie viele Fahrzeuge betroffen sind, das waren nach aktuellem Kenntnisstand knapp eine 80.000 Fahrzeuge. Das hat nichts mit Benzin-Thematik zu tun, weil Benzin-Thematik hat nur was mit CO2 zu tun, nicht mit NOx-Thematik. Zum aktuellen Zeitplan der Serviceaktionen liegen uns noch gar keine Erkenntnisse vor, weil wir natürlich erst mal abwarten müssen, ob die technische Lösung, die wir präsentiert haben, vom KBA auch anerkannt wird. Wir denken aber um ihn einen groben Zeitrahmen zu geben, dass wir das ganze Jahr 2016 dafür benötigen.

Zur Dauer der Werkstattaufenthalt selbst hat vorher auch eine Frage gegeben. Es sollte sich nur um ein Software-Update handeln. Das wird eine halbe Stunde bis eine Stunde nur dauern, um diese technische Lösung zu implementieren.

Dann zum ganzen Komplex Schadenersatz. Die Frage wurde sehr oft gestellt und das Thema Restwert – Einflüsse auf das Fahrzeug, den Wiederverkaufswert auch des Fahrzeugs. Also hier kann ich zum aktuellen Sachstand nur sagen, dass wir über externe Marktbeobachter wie EurotaxSchwacke oder andere, derzeit keine Veränderung der Restwerte sehen. So gibt es auch Studien, das heißt, aktuell findet noch keinerlei Veränderung in Wiederverkaufswerten statt. In wie weit das zukünftig noch geschehen wird, kann ich Ihnen nicht sagen. Das ist Spekulation.

Fest steht aber auch, dass die Fahrzeuge nach der technischen Lösung wieder einwandfrei und 100%-ig dem Norm entsprechen. Von daher gehen wir von keinen nachhaltigen Effekten aus.

Dann waren sehr viele Fragen zum Thema: Wird diese technische Lösung etwas an der Eigenschaft des Fahrzeuges verändern? Zum aktuellen Zeitpunkt ist unser Ziel, ganz klar, dass diese technische Maßnahme nichts an Verbrauchswerten und auch nichts an Leistungskenndaten des Fahrzeuges verändert. Und wir gehen aktuell davon aus, dass dies möglich ist. Weitere Informationen dazu kann ich Ihnen nicht geben, weil ich in diesem Abstimmungsprozess, technisch, mit dem KBA nicht involviert bin. Aber, klar, unsere Techniker haben die Aufgabe diese Lösung dahin gehend zu forcieren, dass alle Normen eingehalten werden und die Fahrzeugeigenschaften sich nicht ändern.

Dann waren viele Fragen zum Thema Prozess der Servicemaßnahmen und wie wird was zu welchem Zeitpunkt kommuniziert oder sichergestellt. Dazu lässt sich nur sagen, dass das KBA einen verpflichteten Rückruf, einen Recall, angeordnet hat. Das bedeutet, dass wir Länder, auch Zugang bekommen zu Daten der Länder, die wir sonst nicht in unsere Daten heute haben, und damit jedweden Kunden, der aktuell das Auto bei sich im Besitz hat, zu identifizieren und auch anschreiben zu können. Mit diesem Recall ist eine verpflichtete Servicemaßnahme verbunden, das heißt, der Kunde muss in die Werkstatt kommen, in einem bestimmten Zeitraum, um diese Servicemaßnahme abarbeiten zu lassen. Tut er das nicht, wird er von den nationalen Behörden dahingehend behandelt, dass ihm die Registrierung für das Fahrzeug entzogen wird. Das ist Norm und Vorgabe. So dass der Kunde in die Werkstatt kommen wird. Wir werden den Kunden auch bis zu, wenn es sein muss, einhundertmal darauf anschreiben, dass er kommt. Wir werden ihn darauf hinweisen.

Dann haben sehr viele Fragen auch in Richtung abgezielt. Wie kam es zur einer Verfehlung? Was sind die Ursachen? Und unsere Organisation, war die davon bewusst? Auch da kann ich Ihnen nur sagen, das ist Gegenstand der aktuellen Untersuchung, von intern und extern Untersuchung. Mir selbst ist es nicht bekannt. Ich kann Ihnen nur sagen, was unser Vorstandsvorsitzender gesagt hat, Herr Müller, dass ihm klar ist, dass möglicherweise eine Ursache in der Unternehmungskultur zu suchen ist, und dass wir unsere Unternehmenskultur verändern müssen und auch werden. Dazu gibt es bereits interne Initiativen, um sogenannte Speak-up-Kultur zu ermöglichen. Das soll heißen, das jeder auch zu jedem Zeitpunkt sich aktiviert fühlt, das zu sagen, was er denkt und meint. Und was richtig ist.

Darüber hinaus haben wir ein international anerkanntes Compliance-Merchant-Programm bei der VW-AG, seit einigen Jahren, das ja erfolgreich funktioniert. Das wird eingehend noch mal überarbeitet und präzisiert, so dass wir ein spezielles Compliance-Programm für den Produktentstehungsprozess aufsetzen werden, um wie auch ganz genau die Kontrollen und Prozessen darzustellen, wie es im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens zu Produktentscheidung kommen wird. Das erarbeiten wir aktuell.

Darüber hinaus gibt es bereits seit dem Jahre 2006 ein sogenanntes Ombudsmannsystem bei der VW-AG. Das heißt, jeder Mitarbeiter kann sich jederzeit, wenn er sich unsicher fühlt, ob das, was er an Auftrag hat oder an Themen ihm zu Kenntnis gelangen, vielleicht nicht den Normen und Gesetzen entsprechen, anonym an einen neutralen Anwalt wenden, der ihm dann Tat und Tat gibt. Dieses System existiert bei VW.

Dann möchte ich kurz etwas sagen zum Thema Entschuldigung. Jemand hatte angesprochen, dass noch keine Entschuldigung stattgefunden hätte, seitens der VW-AG. Ich habe dazu eine andere Meinung. Wir haben uns mehrfach schriftlich als auch mündlich in Pressekonferenzen, als auch in Pressemitteilungen, entschuldigt, als auch in Briefen, die wir an die Kunden gerichtet haben, als auch in persönlichen Kontaktaufnahmen in Customercare-Zentren, … Das machen wir eigentlich laufend. Nur, ich glaube mit Entschuldigungen ist es nicht getan, sondern eine Entschuldigung muss man sich verdienen. Und die verdient man sich durch Taten, und an den Taten arbeiten wir gerade.

Dann möchte ich zumindest doch kurz dazu Stellung nehmen, warum wir letzten Montag nicht erschienen sind. Ich denke die Frage steht im Raum. Ehrlich gesagt, ich selbst habe von der Einladung erst Donnerstagabend erfahren, und es war nicht möglich Freitag noch irgendwo jemanden zu finden, der auf die schnelle am Montag da sein konnte. Das war tatsächlich nur rein Zeit geschuldet. Ich will das noch mal entschuldigen. Jetzt wird mit dem weiteren Vorlauf war es uns möglich. Deswegen ist das ich heute da bin.

Dann kam die Frage auf, in wieweit Sie meine Einschätzung haben wollen, ob auch andere Wettbewerber, andere Modellen betroffen sind in dieser Thematik. Sie können sich vorstellen, dazu

werde ich keine Aussage treffen. Wir konzentrieren uns im Augenblick auf uns selbst, das ist wichtiger, auf unsere Themen, die wir ausarbeiten müssen, auf die Transparenz die wir schaffen müssen, auf die Maßnahmen die wir einleiten müssen, und ich denke da haben wir noch zu tun.

Dann kamen sehr viele Fragen, sehr viele Fragen zum Thema Zeitplan.

Ich weiß dass im Augenblich die Informationslage zum Zeitplan nich befriedigend ist. Glauben Sie, es ist für uns auch nicht befriedigend. Aber wir stehen in einem sehr komplexen Sachverhalt. Der is nicht so einfach zu klären, er braucht Zeit. Und wenn wir Erkenntnisse haben, brauchen wir auch Institutionen mitt denen wir uns abstimmen, unter anderen der Kraftfahrbundesamt, und weiteren technischen Prüfdienste. Ich gehe davon aus, das ist meine persönliche Einschätzung, das sage ich Ihnen ganz offen, dass wir zum Thema NO_x und technische Lösungen in den nächsten Wochen einen Stand haben werden der gesichert ist, und auf dem wir dann aufsetzen können für ein Zeitplan für das Jahr 2016. Das Thema CO_2 ist für mich noch offen. Wie gesagt, mehr als sechs Tage um eine Modell/Motor/Getriebekombination zu testen, hier sind wir in enger Abstimmung mit dem KBA. Wie diese Prüf- und Testzyklen stattfinden, wer sie durchführt, wie die Kapazitäten auch zur Verfügung stehen, das ist für mich noch offen. Hier kann ich Ihnen noch keinen Zeitplan nennen. Ich kann Ihnen nur sagen, aktuell werden Fahrzeuge überall überprüft. Soviel Kapazitäten die nur freizuhalten sind, werden dafür genutzt, um das schnellst möglich zu tun.

Dann kam eine Frage zum Thema Informationsfluss zwischen der Volkswagen AG und D'leteren, oder generell zum Krisenmanagement, so habe ich es zumindest verstanden. Vielleicht um Ihnen mal einen Einblick darin zu geben: Sie können sich vorstellen, ich telefoniere täglich mit allen meinen Ländern, mit allen meinen verantwortlichen Importeuren, um Informationen auszutauschen die aus dem Markt kommen. Das mache ich jeden Morgen, und jeden Abend erreichen alle Importeure weltweit, alle Länder die neuesten Informationen in Form eines Newsletter, die wir zentral von der Volkswagen AG verschicken. Das heißt, alle Kenntnisse die wir über den Tag hinein, alle Kenntnisse die wir gelangen könnten den Tag über, die als gesichert gelten, werden am Abend in einem Newsletter sofort verteilt, um möglichst schnell zu reagieren. Also da haben Sie nicht mit einer Thematik zu tun dass wir uns drei Monate irgendwo einschließen und dann die Ergebnisse presentieren, sondern nein, jede einzelne Information die wir erlangen und die gesichert wird, wird auch veröffentlicht.

Dann vielleicht zum Thema der Service-Aktion, noch einmal zu dem Paket. Ich hatte das vorher schon mal angedeutet: wir wollen ein spezifisches Customer Care-Paket aussetzen zur NO_x-Servicemaßnahme. Und das Ziel soll und wird sein, dass der Kunde es möglichst einfach haben soll, diese Servicemaßnahme abzuwickeln. Wir werden in jedem Fall Ersatzmobilität garantieren. Das heißt, wer auch diese eine Stunde, soll es eine Stunde sein, auf sein Fahrzeug nicht verzichten kann, wird ein Ersatzfahrzeug bekommen, kostenfrei. Die Reparatur ist natürlich kostenfrei, und wir gehen sogar so weit, dass wir mit unseren Handelsbetrieben, also Reparateuren, versuchen weitere Servicedienstleistungen aufzubauen, wie zum Beispiel "bring home"-Services, wobei das Fahrzeug wirklich zu Hause abgeholt wird, repariert wird, und zurückgebracht wird. Daran arbeiten wir gerade. Ziel soll sein, der Kunde soll möglichst wenig durch die Aktion belastet werden. Das wollen wir.

Dann gab es eine Frage zum Thema Normen, genereller Art. Da haben einige eher in der Richtung gefragt zum Thema Normen, Prüfzyklen, Gesetzgebung. Vielleicht dazu zwei Antworten meinerseits. Die erste. Grundsätzlich steht die Volkswagen AG weiterhin zu dem Ziel, 95 Gramm im Jahr 2020 zu erreichen. Und dieses Ziel wollen und werden wir erreichen. Darüber besteht erstmal kein Zweifel. Zum Thema Prüfzyklen. Ich glaube, uns allen ist bewusst, dass die aktuelle NRFZ aus dem Jahr 1973 ja eine Laborsituation darstellt, und der Sinn und Zweck des Prüfzyklus ist nicht ein Realverbrauch zu ermitteln, sondern der Sinn und Zweck des Prüfzyklus ist eine Vergleichbarkeit zwischen Modellen herzustellen. Ich glaube, darüber müssen wir auch uns im Klaren sein. Ein Prüfzyklus muss repruduzierbar sein, und bei gleichen Bedingungen vergleichbar sein. Sonst gibt er kein Sinn. Und est ist, glaube ich, kein Geheimnis, das der Realverbrauch durch viele viel weitere Faktoren abhängig ist, wie zum Beispiel Wetterbedingungen, ob Sie die Klimaanlage an- oder abschalten, wie Sie einen persönlichen Fahrstill haben, wie die Fahrbahn beschaffen ist, welche Topographie Sie haben, da kann ich Sie noch zwanzig weitere aufzählen. Der Realverbrauch ist das, was Sie jeden Tag erleben, was Sie auf Ihre Tankuhr sehen. Aber der Prüfzyklus is das, was Ihnen als Verbraucher ermöglichen soll zu vergleichen. Und da sehen wir als Volkswagen AG sicherlich noch Potenzial, das besser zu gestalten. Und er stützt noch alle

andere und weiteren Prüfzyklen die so in Diskussion sind.

Es wurden noch Fragen gestellt zum Thema Recall des Prozesses. Ja, est is richting. Im Augenblick haben alle Kunden zunächst einmal Information bekommen, dass ihr Fahrzeug betroffen ist. Das ist der aktuelle Sachstand. Um sie erstmals zu informieren, dass sie nächsten Jahr eine Service Aktion durchführen lassen müssen. Sobald wir die technische Lösung mit dem KBH abgestimmt haben und es klar ist, welche Massnahmen wir durchführen können, wann sie zu Ende entwickelt ist, werden wir die Kunden nochmal anschreiben über unsere Reparatüre und auffordern, in die Werkstatt zu kommen, um dann nach und nach über die Werkstatttermine diese Service Aktion abzuarbeiten. Ich habe das vorher schon gesagt, sollten wir einige Kunden nicht beim zweiten Mal erreichen, dann werden wir so oft versuchen sie zu erreichen, bis wir sie erreicht haben. Weil Sinn und Zweck ist dieses Recalls (anderhalb) Prozent aller Fahrzeuge wieder im einsätzigen Form und Zustand zu bringen.

Dann zum Thema steuerliche Mehrbelastung, auch ein Satz von mir. Sie können sich vorstellen, das ist kein einfaches Unterfangen und derzeit stehen wir in Kontakt mit allen Steuer- und Finanzbehörden der EU 28 Länder, inwieweit falls es zu einer steuerlichen Mehrbelastung kommen sollte, wir das Prozess wohl abwickeln.

Aber es gibt dazu noch keine gesicherte Erkenntnislage. Unser Ziel ist, das habe ich vorher schon betont, das wir möglichst direkt zwischen der Volkswagen AG und den Steuerbehörden diese Mehrbelastung abwickeln, und nicht den Kunden damit beeinträchtigen.

Dann wurden Fragen gestellt zum Thema der Kontrolle. Unsere technischen Lösungen, ich habe das vorher schon gesagt, die technische Lösung muss vom Kraftfahrbundesamt und von externen Prüfdiensten abgenommen werden. Und sie wird in langen Prüfzyklen auch getestet, dass diese auch wirkungsvoll ist, und effektiv. Vorher wird sie nicht im Markt umgesetzt.

Ich glaube, soweit ich es jetzt gesehen habe, habe ich soweit alles beantworten können. Ihre Fragen haben sich auch gedoppelt. Falls noch Fragen offen sind, dann bitte gerne.

La **présidente**: Vielen herzlichen Dank für die Antworten.

Y a-t-il encore d'autres collègues qui souhaitent prendre la parole?

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je reste un peu sur ma faim.

Monsieur Kunath, quand vous dites qu'avec la mise à jour, vous respecterez les normes qui sont édictées, cela concerne-t-il également le CO_2? Si oui, comment ferez-vous? En effet, vous dites qu'il n'y a pas de manipulation possible d'un point de vue technique en la matière.

Vous dites que vous avez installé un système où chaque salarié peut signaler les infractions. C'est nouveau, récent, je suppose. J'aurais aimé en savoir un peu plus sur ce système de lanceur d'alerte, si je puis l'appeler ainsi, que vous avez installé en interne.

Vous expliquez que vous n'êtes pas venu la fois dernière pour un problème de date. Mais j'ai ici votre courrier: il y avait deux problèmes, la date et les actions judiciaires en cours. Vous n'évoquez absolument pas cette dimension dans votre réponse.

Je reste sur ma faim au sujet de l'explication concernant le système actuel d'inspection interne tel qu'il fonctionne. Est-ce qu'il est normal que personne dans l'entreprise n'ait détecté … J'ai bien compris que des enquêtes étaient en cours pour voir qui sont les responsables; je ne reviens donc pas là-dessus. Mais ma question est de savoir quel est le système interne de contrôle – mon collègue avait parlé de contrôle qualité – et de contrôle technique. Est-il normal que personne, dans l'entreprise, au stade de contrôle et pas de la production, n'ait pu voir que dans ce logiciel quelqu'un ou quelques-uns avai(en)t introduit des paramètres pour contrôler les contrôles techniques? Comment cela se passe-t-il habituellement? Est-ce qu'il y a un service – informatique, ou que sais-je, j'improvise – qui aurait dû pouvoir le repérer dès lors que quelques-uns l'ont installé? Comment vos tests internes fonctionnent-ils?

Je prends note que vous dites que tout cela va se faire sans réduction de la puissance. Je suis surpris parce que je pensais qu'il y avait un lien, au moins sur le CO_2 ou sur le NOx. On verra ce qu'il en est.

Peut-être avez-vous répondu à ce point, mais je n'ai pas entendu ce que vous avez expliqué sur le chantage à la publicité.

Je voulais revenir avec vous sur un point particulier, à savoir le logiciel. Je me demande si une des manières pour sortir de ce système, outre ce que vous avez rappelé sur les lanceurs d'alerte - que je souligne positivement et que vous réexpliquerez un peu plus en profondeur -, un système de logiciel davantage ouvert ne serait pas une solution, ne fût-ce que pour que les institutions de contrôle, en Allemagne, puissent entrer dans le logiciel et le contrôler. Est-ce quelque chose qui est déjà fait ou est-ce quelque chose qu'ils ne font pas parce qu'ils n'ont pas accès au contenu du logiciel pour repérer les quelques lignes du programme informatique par lesquelles on permet de contourner le test réalisé par les instances de contrôle. Est-ce qu'à l'heure actuelle, en Allemagne, il y a un contrôle qui entre dans le logiciel ou est-ce qu'à ce stade, cela reste une grande boîte noire?

Voilà, madame la présidente, mes questions pour ce second tour.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, je n'ai pas obtenu de réponse en ce qui concerne la norme de produit et la vérification de ce qui est effectivement annoncé aux clients et ce qui se trouve dans le véhicule. J'évoquais devant vous les termes de "publicité mensongère".

J'aimerais avoir des précisions à cet égard et sur la notion de dommage moral.

La **présidente**: Ok. Also, in der Tat keine weiteren Fragen mehr. Dann würde ich, wenn Sie denn alle Fragen notiert haben und die Übersetzung bekommen haben, Ihnen nochmal das Wort erteilen.

Sven Kunath: Ja, vielen Dank.

Ich möchte zunächst das Werbungsthema möchte ich ganz kurz abhandeln. Ich glaube, dass ist rein spekulativ. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wir in irgendeiner Art und Weise auf etwaige Medienzwiegang sein sollten oder auch nicht. Zudem können Sie glaube ich auch der Medienberichterstattung sehr stark entnehmen, dass uns da keine Schonung zu Teil werden lässt, und die Presseauszüge kann ich Ihnen gerne aus diversen Ländern geben, die sehr eindeutig sind und ich glaube, da lässt sich keine Beeinflüssung daraus auch irgendwie mutmaßen. Das andere, Sie sprachen vom Kontrollsystem. Dieses System, das wir haben, lebt natürlich vom Mehraugenprinzip. Das heisst, Menschen die etwas entscheiden, sollen das nicht alleine tun, sondern sollen es mit mehreren Menschen gemeinsam tun. Und wir haben, ich sagte es ja schon, seit Jahren ein sehr erfolgreiches Compliance Management System, das genau diese Prozesse beschreibt, das heisst, wann zu welchem Zeitpunkt welche Entscheidungen getroffen werden, wer einzubeziehen ist, und wer, sozuzagen, im Mehraugenprinzip dazu Zustimmung geben muss. Dieses Mehraugenprinzip wird nun noch ausgeweitet und stärker noch fokussiert im Rahmen des XXXEntstehungsprozesses, das hatte ich schon gesagt, dass auch dort, wâhrend wir dieses Compliance System noch weiter ausdefinieren, um noch mehr Möglichkeiten zu schaffen, sich mit mehreren Menschen abzustimmen und Entscheidungen gemeinsam zu treffen. Aber am Ende, und das ist auch wichtig, am Ende lebt ein System von Menschen und von Kultur. Und ich glaube dort müssen wir auch noch ansetzen, reine Prozesse genügen nicht, Prozesse müssen auch gelebt werden. Es liegt an Menschen und an der Kultur, und daran werden wir auch arbeiten. Sie sprachen nochmal das Thema technische Lösung an. Ich möchte weiterhin versichern, dass das Thema NOX, die technische Lösung, die wir dazu bereitstellen, keinerlei Einschränkungen am Fahrzeug bewirken soll. Eine derartige Lösung haben wir dem KBA vorgestellt, und befindet sich in Abstimmung. Das Thema CO2 hat nichts mit der Leistungkarakteristik des Fahrzeugs zu tun.

Hier sprechen wir von einer Abweichung der Verbrauchsangaben in Katalogwerten, die wir aktuell überprüfen und notfalls auch verändern werden. Um hier auch der Frage gerecht zu werden, dass sie was ändern müssen in den Katalogen oder in der Werbung, ja. Wenn wir zu neuen Erkenntnisse gelangen, müssen natürlich auch die Verbraucher neue Angaben veröffentlicht werden.

Ich glaube, das sind die Antworten, die ich geben kann. Ich hoffe, das genügt.

La **présidente**: Danke.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour ce complément d'information, même si vous n'avez pas répondu à deux de mes questions.

J'aurais aimé que vous nous expliquiez davantage le système de lanceur d'alerte, qui permet à chaque salarié de signaler une infraction. Est-ce un dispositif nouveau? Sinon, pourquoi n'avez-vous pas souhaité venir vous exprimer précédemment?

Par ailleurs, veuillez m'excuser, mais je vais ajouter une question. S'agissant du volet "réparation", vous avez expliqué que les voitures seraient récupérées au domicile du conducteur, afin d'éviter de l'embêter. Cela étant, qu'en est-il des compensations financières telles qu'elles ont été instaurées aux États-Unis? Je pense, par exemple, aux cartes prépayées et à l'assistance technique pendant trois ans. Allez-vous prendre de telles mesures en faveur des clients qui ont été arnaqués?

La **présidente**: Il a déjà été répondu à cette question.

Sven Kunath: Ja, zum Thema des Kontrollsystems, ich hatte Ihnen gesagt, wir haben ein Compliance Management-System das genau dies vorsieht, und auch ein System, das Ombudsmannsystem, das es möglich macht dass jeder Mitarbeiter sich an einen externen Anwalt wendet, wenn er Zweifel haben sollte dass etwas nicht in Ordnung ist. Dieses System besteht übrigens seit dem Jahr 2006.

Ich hoffe, ich habe damit Ihre Frage beantwortet.

Das Thema der finanziellen Entschädigung hatte ich, meine ich, auch schon mehrfach beantwortet. Wir gehen Land für Land vor, und werden Länder in Wellenpakete schnüren. Das Thema USA ist nicht vergleichbar mit Europa, und in Europa werden wir uns maßgeblich auf den technischen Lösungsprozess fokussieren, weil wir hier eine hundertprozentig technische Lösung anstreben, und ein Komfortpaket für die Kunden die betroffen sind, um im Rahmen der technischen Aktion keine Belastung zu haben.

La **présidente**: Danke.

Ich sehe in die Runde und es ist niemand meer die nog vragen heeft.

Vielen Dank, dass Sie bereit waren unsere Fragen zu beantworten.

Collega's, ik sluit de ochtendvergadering. Vanmiddag vervolgen wij met een aantal hoorzittingen en ik zou willen proberen om op tijd te beginnen, om 14.00 uur.

Chers collègues, rendez-vous cet après-midi à 14 h 00 pour la suite de nos travaux.

La réunion publique de commission est levée à 11.53 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.53 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

MAANDAG 23 NOVEMBER 2015

Namiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

LUNDI 23 NOVEMBRE 2015

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.01 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De vergadering wordt geopend om 14.01 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Audition de
- M. Denis Gorteman, CEO D'Ieteren Auto et M. Philippe Gheeraert, Public Affairs Manager D'Ieteren Auto
- MM. Wim Van Poucke et Bruno Andries, SPF Économie
- Mme Ursula Pachl, directrice générale adjointe, BEUC (Bureau européen des Unions de Consommateurs)
- **Mme Christine Biquet, professeur Ulg (droit des obligations et des contrats)**
- M. Reinhard Steennot, professeur, UGent (droit de la consommation)
Hoorzitting met
- de heer Denis Gorteman, CEO D'Ieteren Auto en de heer Philippe Gheeraert, Public Affairs Manager D'Ieteren Auto
- de heren Wim Van Poucke en Bruno Andries, FOD Economie
- mevrouw Ursula Pachl, adjunct-directeur-generaal, BEUC (European Consumer Organisation)
- mevrouw Christine Biquet, professor, Ulg (verbintenissen- en contractenrecht)
- de heer Reinhard Steennot, professor, UGent (consumentenrecht)

La **présidente**: Collega's, je reste ici puisque, étant donné l'organisation des travaux, je pense qu'il sera plus opportun d'ouvrir la séance de cet après-midi depuis cette place. Nous avons en effet un agenda assez chargé, chers collègues, avec plusieurs auditions concernant la thématique de la protection du consommateur.

Om te beginnen hebben wij de eer de heer Denis Gorteman, CEO van D'Ieteren, en de heer Philippe Gheeraert, Public Affairs manager van D'Ieteren, te kunnen beluisteren.

Je propose que nous commencions tout de suite en remerciant encore très chaleureusement tous les intervenants de cet après-midi pour leur disponibilité étant donné les circonstances. Comme je le disais ce matin, c'est aussi un symbole que le haut-lieu de démocratie qu'est notre parlement puisse continuer à travailler comme il le souhaite et faire son travail de transparence aussi en ce jour. Merci à vous tous d'avoir pu vous rendre disponibles en ce jour particulier.

Ik geef dus het woord aan de vertegenwoordigers van D'Ieteren.

En rappelant qu'il s'agit d'un exposé pour tout le monde entre 15 et 20 minutes de sorte que nous ayons, étant donné la charge de notre agenda, l'occasion d'avoir un échange prometteur.

Denis Gorteman: Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, merci beaucoup pour votre invitation qui me permet de faire le point sur toute cette affaire du Dieselgate Volkswagen.

Au cours des vingt prochaines minutes, après quelques considérations préalables et une très brève présentation du groupe D'Ieteren, je voudrais passer en revue avec vous la chronologie des événements et faire clairement la distinction entre les deux affaires qui la constituent; parler des responsabilités respectives des différents intervenants dans cette crise; aborder la manière dont D'Ieteren Auto a décidé de gérer cette crise, les impacts pour notre entreprise ainsi que pour nos concessionnaires et enfin, je voudrais faire une brève analyse du parc automobile belge avant de passer, en conclusion, à quelques recommandations que je souhaiterais vous faire.

Tout d'abord, quelques considérations préalables essentielles.

Il est évident que D'Ieteren Auto est surpris et profondément choqué par cette situation qui constitue une violation claire de tous nos principes éthiques et moraux. Je voudrais également insister sur le fait que ni notre réseau de concessionnaires ni nous-mêmes n'étions bien sûr au courant de ces irrégularités et que nous n'étions pas en mesure de les détecter.

Enfin, je voudrais vous dire également que nous prendrons et avons pris toutes les mesures en notre pouvoir pour, avec le groupe Volkswagen et notre réseau de concessionnaires, garder et restaurer la confiance de nos clients en nos produits. Ce que nous avons dit dès le départ, c'est que nous ne faisons pas partie du problème mais que nous faisons clairement partie de la solution.

Très rapidement, je vais vous rappeler qui est le groupe D'Ieteren, riche d'une histoire de plus de deux cents ans puisque le groupe a été fondé en 1805. Nous sommes la plus vieille entreprise familiale au monde, qui depuis sa création, est active dans le transport des personnes et des choses. Nous sommes toujours une entreprise familiale majoritairement dans les mains de la famille D'Ieteren. Roland D'Ieteren, qui est président du conseil d'administration, représente la sixième génération. Son fils Nicolas siège en tant que vice-président et représente la septième génération. Nous sommes cotés en bourse. Notre entreprise est aujourd'hui internationale et est au service de l'automobiliste.

Au niveau international, nous sommes connus par notre investissement majoritaire dans la société Belron que tout le monde connaît en Belgique sous le nom de Carglass, leader mondial du remplacement et de la réparation de vitrages automobiles. En Belgique, D'Ieteren Auto, dont j'ai la responsabilité, est donc le représentant officiel du groupe Volkswagen. Nous représentons 1 600 emplois directs et au travers des 170 concessionnaires indépendants de notre réseau, il faut y ajouter grosso modo 4 000 emplois. Au passage, Belron emploie 27 000 personnes dans le monde.

Lundi passé, vous avez accueilli les collègues d'Audi Bruxelles. Je veux vous dire que cette usine a été construite en 1948 par la maison D'Ieteren, qui l'a revendue en 1970, après 22 années d'exploitation au cours desquelles nous avons construit la 'coccinelle' entre autres. L'usine a donc été revendue en 1970 à Volkswagen AG, connue à l'époque sous le nom de Volkswagen Forest. Audi Bruxelles l'a donc rachetée à VW en 2007. Excepté les liens affectifs avec l'usine, nous n'avons donc plus aucun autre lien avec ce site.

Si on refait la chronologie des événements, on se souvient que tout a commencé un vendredi, le 18 septembre, lorsque l'agence américaine de protection de l'environnement a annoncé par voie de presse que le groupe Volkswagen avait reconnu avoir équipé certains de ses véhicules équipés de moteurs diesel, d'un software permettant de déjouer les tests d'homologation.

Le lundi qui suit, le CEO du groupe Volkswagen, Martin Winterkorn, reconnaît les faits et présente publiquement ses excuses. Le mardi, par voie de presse également, nous apprenons que 11 millions de véhicules de par le monde sont équipés de ce software, et donc qu'il y a potentiellement des véhicules concernés en Belgique.

Dès le départ, nous avons opté pour des mesures qui nous permettaient de garder la confiance de nos clients et de protéger les concessionnaires dans cette crise. C'est pourquoi nous avons d'abord mis sur pied très rapidement un site internet regroupant l'ensemble des informations que nous recevions du groupe Volkswagen pour les mettre simultanément à la disposition de notre clientèle, de la presse et de nos concessionnaires. Nous avons également arrêté la commercialisation des voitures qui étaient potentiellement munies de ce software. Nous avons bloqué 3 200 véhicules sur les quelque 10 000 que nous avions en stock à ce moment.

Lorsque nous avons ensuite reçu de la part du groupe Volkswagen la liste des châssis des véhicules équipés de ce software, nous avons appris que nous avions grosso modo en Belgique 320 000 voitures en circulation. Nous en avions également 890 de ces fameuses 3 200 qui se trouvaient en stock, que nous avons donc reprises et dont nous avons totalement arrêté la commercialisation. Dès que nous avons été informés de ces faits, nous avons arrêté la commercialisation et retiré de la commercialisation les voitures concernées par ce problème.

Avec l'aide de la DIV, nous avons écrit à chaque client propriétaire d'un véhicule concerné par ce problème pour l'en informer et pour lui dire que nous reprendrons contact avec lui dès que nous aurons reçu du groupe Volkswagen les

procédures de remise en conformité.

Le 4 novembre, deuxième scandale, celui qui concerne le CO_2. Nous reviendrons plus tard sur les différences entre les deux affaires. Ici également, dès que nous avons été informés du problème, nous avons arrêté la commercialisation des voitures potentiellement concernées. Cela représentait un quart des modèles que nous vendons. Nous avons libéré ces voitures à la vente vendredi dernier, confiants dans le fait que nos clients ne seront pas impactés par un éventuel écart de taxe en cas d'irrégularité constatée sur le CO_2 de leur voiture. Le groupe Volkswagen s'est engagé à prendre ces écarts en charge.

Il y a donc bien deux affaires distinctes. La première affaire concerne l'oxyde d'azote, le NOx, et un logiciel malveillant qui a été placé sur certains véhicules du groupe Volkswagen, exclusivement des véhicules diesel d'un moteur EA189.

Nous en avons environ 320 000 en circulation en Belgique aujourd'hui. Ces véhicules devront être remis en conformité. Il va donc y avoir une action de rappel qui sera obligatoire, de sorte qu'au terme de cette action de rappel, les véhicules seront conformes à leurs paramètres d'immatriculation.

Le deuxième scandale concerne le CO_2. Il est différent du premier principalement parce que c'est le groupe Volkswagen lui-même qui, au travers de ses enquêtes internes, a dévoilé qu'il y avait certaines irrégularités dans les valeurs d'émissions de ces véhicules. Il ne s'agit donc pas ici de véhicules qui ne seraient pas conformes. Il s'agit plus d'un problème lié à l'administratif, aux papiers, à l'homologation du véhicule.

Il s'agit majoritairement également de véhicules diesel EA288 et de véhicules essence pour 100 000 d'entre eux. Sur ces 800 000 véhicules concernés principalement en Europe, il y en a environ 6 000 en Belgique. Il n'y aura pas d'action de rappel pour ces voitures. À terme, ces véhicules seront dotés de nouveaux documents.

Il est important de s'arrêter 30 secondes sur le rôle d'un importateur dans la gestion de cette crise. Le constructeur, ici le groupe Volkswagen, a lui pour responsabilité de produire des véhicules et de les certifier conformes aux homologations. L'homologation est un document d'approbation qui est délivré par un organisme compétent, gouvernemental. En Europe (l'Union européenne des 28 États membres), il suffit qu'un État membre délivre une homologation pour un modèle pour que celui-ci soit valable dans l'ensemble de l'Union européenne.

Dans le cas qui nous occupe, le groupe Volkswagen – et ceci est un peu différent par rapport à ce que vous avez entendu du collègue de Volkswagen ce matin, je parle ici bien pour l'ensemble des marques du groupe Volkswagen, pas uniquement pour la marque Volkswagen –, trois organismes homologuent les voitures du groupe.

Le KBA, le ministère allemand des Transports, se charge de l'homologation pour les marques Volkswagen, Audi, Volkswagen utilitaires et certains modèles que les marques ont en commun, comme la Seat Alhambra par exemple qui est en commun avec la Volkswagen Sharan. Le BVCA est l'équivalent du KBA en Angleterre. Il se charge de l'homologation des voitures de marque Škoda. Le ministère espagnol de l'industrie se charge de l'homologation des modèles Seat.

C'est important, parce que vous verrez par la suite que les trois organismes n'ont pas la même approche dans la gestion de cette crise.

C'est le KBA qui, ici, a initié une action de rappel obligatoire des modèles dont il a la responsabilité. C'est également lui qui va homologuer les solutions et les procédures de remise en conformité que le groupe Volkswagen développe. Ces solutions techniques seront évidemment proposées sans frais au client, puisque l'ensemble des frais de procédure de remise en conformité sera pris en charge par VW.

Notre rôle d'importateur – celui de la société D'Ieteren – est d'assumer l'organisation logistique de cette action de rappel. C'est nous qui écrivons au client et qui allons procurer aux concessionnaires les éventuelles pièces mécaniques nécessaires en cas de remplacement et de remise en conformité. C'est aussi nous qui allons organiser le calendrier pour que nous n'ayons pas 320 000 clients qui se présentent dans notre réseau le même jour. Et c'est nous qui allons, si nécessaire, former les mécaniciens qui devront intervenir sur les véhicules. Nous n'avons donc évidemment aucune responsabilité dans la définition de la solution; nous mettons en œuvre celle qui est proposée par le groupe VW.

Comme je l'ai dit, ce qui nous a guidés depuis le début de cette crise, c'est de pouvoir répondre aux

préoccupations de nos clients au travers de la mise sur pied d'un site – customercare.dieteren.be –, qui a été visité par plus de 230 000 clients jusqu'à hier soir. Nous avons également proposé aux clients qui avaient un véhicule impacté par le problème d'oxyde d'azote, le NOx, en commande de l'annuler et de passer sans frais à un modèle équivalent de norme Euro 6. C'est une action qui nous a coûté, grosso modo, deux millions d'euros.

Nous avons écrit, comme je l'ai dit, à chacun des clients concernés. Pour éviter un imbroglio, nous avons exprimé la volonté de remettre en conformité tous les véhicules concernés, quelle que soit leur marque et quelle que soit la décision de l'institut chargé de l'homologation. Nous invitons donc l'ensemble de nos clients qui roulent en Volkswagen, en Audi, en Seat ou en Skoda, à passer en concession afin de pouvoir remettre leur véhicule en conformité.

Nous avons aussi communiqué de manière transparente toutes les informations dont nous disposions depuis le début de cette crise, et ce envers tous les publics, que ce soit les clients particuliers ou de société; nos concessionnaires, qui sont en première ligne pour répondre aux inquiétudes et aux questions de nos clients; notre personnel, qui se pose beaucoup de questions et qui est aussi inquiet de l'évolution de cette crise; la presse et les autorités.

Nous avons volontairement et de manière proactive rencontré la majorité des ministres concernés par cette crise, que ce soit au niveau fédéral ou régional. Nous avons également rencontré M. Ducart au début de ladite crise.

Dans le futur, nous continuerons à prendre nos responsabilités dans le cadre des décisions qui nous appartiennent en continuant à mettre à jour tous les renseignements sur notre site et en informant le public. Dès que nous aurons connaissance des procédures de remise en conformité, nous communiquerons les informations à l'ensemble de nos clients et nous les renseignerons sur ce qui sera fait sur leur véhicule. Nous leur proposerons ensuite diverses dates afin qu'ils puissent se présenter dans une de nos concessions en vue de la remise en ordre de leur véhicule.

Pour rappel, le groupe Volkswagen s'est engagé à couvrir tous les frais techniques liés à cette mise en conformité et à prendre en charge toutes les incidences fiscales liées au problème du taux d'émission de CO_2.

Il est évident que toute cette affaire a un impact négatif sur l'image de nos marques. Cela dit, le Belge reste très pragmatique puisque la dernière enquête réalisée, il y a une dizaine de jours, démontre que plus de 93 % des clients continuent à considérer les véhicules de nos marques comme des produits de qualité. Le public fait également la différence entre les responsabilités du groupe Volkswagen et celles du groupe D'Ieteren dans la gestion de cette crise. Cela dit, comme je l'ai dit, nous sommes une société cotée et il faut bien admettre que le cours de cette dernière a perdu plus de 20 % depuis le début de la crise.

Par ailleurs, la société étant cotée, je ne peux vous donner de chiffres précis en dehors des périodes autorisées à cette fin. Toutefois, il est évident que, depuis le début de cette crise, nous avons enregistré une diminution des contrats clients. La bonne nouvelle, c'est que nous enregistrons un maintien des valeurs de revente. Autrement dit, les prix des véhicules d'occasion se maintiennent sur le marché, ce qui est important pour nos clients, mais aussi pour nous.

Notre réseau de distribution est lourdement impacté en termes de travail au quotidien puisqu'il y a un surcroît de travail en raison des nombreuses questions posées, par la clientèle, au personnel de nos concessionnaires. Notre réseau de distribution est également touché par la diminution des contrats et par l'arrêt temporaire de la commercialisation des véhicules.

À court terme, cette situation est lourde à supporter tant pour nos concessionnaires que pour D'Ieteren. Mais nous avons l'intime conviction que nous avons opté pour la meilleure solution pour le moyen et le long terme.

Pour ce qui concerne le volet juridique, une plainte à l'encontre de D'Ieteren a été enregistrée. Cela résulte notamment du choix que nous avons fait, dès le début, en matière de gestion de la crise.

Le dernier impact sera relatif au service après-vente puisque nous allons accueillir, dans le courant de l'année prochaine, 320 000 clients pour remettre leur véhicule en conformité. Pour vous donner une idée, nous accueillons annuellement 1 000 000 de clients dans nos ateliers mécaniques. Statistiquement, 120 000 des 320 000 clients allaient de toute façon passer dans nos ateliers l'année prochaine. Par conséquent, le surcroît de travail, nous l'estimons aujourd'hui à environ 200 000 entrées, c'est-à-dire

20 % de surcharge. Nous ne connaissons pas aujourd'hui les procédures de remises en conformité. Je ne peux pas vous dire si elles vont durer une demi-heure, une heure ou trois heures. Il est donc difficile aujourd'hui d'estimer la charge de travail. En nombre d'entrées, cela va représenter grosso modo, compte tenu du fait que nous avons 250 points de service dans le pays, 3,2 entrées en plus par jour. Certes, c'est lourd mais ce n'est pas insurmontable.

Je voudrais également viser deux points essentiels. C'est qu'en tant que professionnels de l'automobile, nos concessionnaires sont légalement tenus d'exécuter les actions de rappel obligatoires lorsque le client va déposer son véhicule en concession. Que le client l'exprime ou ne l'exprime pas, nos concessionnaires sont obligatoirement tenus de remettre en conformité le véhicule lorsqu'il se présente en leur établissement.

La loi impose également aux clients de rouler dans un véhicule conforme aux normes techniques. Or, comme je l'ai dit précédemment, le ministère des transports allemand (KBA) a estimé qu'il s'agissait d'une action de rappel obligatoire, c'est-à-dire que le véhicule n'est en quelque sorte pas conforme aux normes techniques. Comble de l'absurde, le client pourrait être ici sujet à amende ou peine d'emprisonnement, lorsqu'il utilise un véhicule qui n'est pas conforme. C'est un point sur lequel il faudra se pencher également d'un point de vue légal car il est clair que les 320 000 clients, dont nous parlons ici, sont de bonne foi. Il ne faut en aucun cas qu'ils se retrouvent victimes une deuxième fois de ce qui leur arrive.

Avant de passer aux recommandations, je voudrais m'attarder deux minutes sur l'analyse du parc automobile belge. Le parc automobile belge en termes de véhicules de personnes est composé d'un peu plus de 5,3 millions voitures, lorsqu'on en exclut les véhicules de collection, les ancêtres. Parmi ces 5,3 millions de voitures, un peu plus de 800 000 voitures sont immatriculées au nom d'une société, 300 000 au nom d'indépendants et 4 200 000 voitures, soit une large majorité, sont immatriculées auprès de particuliers. Vous savez qu'aujourd'hui, les véhicules que nous commercialisons doivent obligatoirement répondre à la norme Euro 6.

Il y en avait donc forcément six précédemment. Vous voyez ici l'impact et la différence depuis la norme Euro 3 sur les émissions d'oxyde d'azote. Nous étions, pour l'Euro 3, à 0,5 g/km et nous sommes aujourd'hui à 80 mg/km pour les véhicules diesel et 60 mg/km pour les véhicules essence. Il ne vous aura pas échappé que pratiquement 550 000 voitures en circulation en Belgique, plus de 10 % du parc, ne répondent pas encore à la norme Euro 3.

En termes de "verdurisation" du parc, il y a donc des choses à faire en termes de protection de l'environnement et de la santé publique. Je pense que cela mérite votre attention également. Il y a encore 550 000 voitures qui ne répondent pas à la norme Euro 3.

Alors que le secteur automobile a souvent été pointé du doigt, au cours des vingt dernières années, ce secteur a, en termes techniques, progressé de manière gigantesque en réduisant de plus de 85 % pour les véhicules essence et 91 % pour les véhicules diesel, les émissions d'oxyde d'azote et de plus de 30 % les rejets de CO_2.

Ici aussi, je voudrais pointer du doigt le fait qu'il faudrait éviter de jeter le bébé avec l'eau du bain. L'Union européenne a opté pour le CO_2 et impose aux constructeurs une moyenne de 95 grammes par véhicule d'ici fin 2020. Il ne vous aura pas échappé qu'en termes d'émissions de CO_2, le véhicule diesel est plus performant que le véhicule essence. Sans véhicule diesel, il sera impossible pour les constructeurs d'atteindre les 95 grammes de CO_2. Il faut donc aussi être prudent dans les mesures que cette crise pourrait nous inciter à prendre aujourd'hui. Il faut absolument garder le véhicule diesel pour pouvoir l'atteindre. Je voudrais également revenir ici sur ce tableau où il ne vous aura pas échappé non plus qu'en termes d'émissions et de normes Euro, ce sont les véhicules de société qui sont les plus jeunes (moyenne d'âge 4 ans, véhicules de particuliers, plus de huit ans). Ce sont aussi ceux qui, aujourd'hui, répondent le mieux aux nouvelles normes et émettent le moins de CO_2 et d'oxyde d'azote. Ceci apparaît clairement sur ce graphique. Au 19 novembre, la moyenne des immatriculations en Belgique était à environ 118 grammes de CO_2 et les véhicules de société étaient légèrement en dessous des 110.

Pour terminer, je souhaiterais partager avec vous quelques recommandations. Il faut en effet pouvoir préserver nos clients, qui sont évidemment de bonne foi dans toute cette affaire, de tout impact fiscal et financier. Je pense qu'il est nécessaire de pouvoir prendre quelques mesures afin de rajeunir le parc automobile en favorisant les normes les plus récentes, les motorisations

alternatives, mais également les véhicules de société. Par ailleurs, il importe de ne pas prendre de mesures qui pourraient empêcher la motorisation diesel Euro 6 de contribuer à atteindre l'objectif d'une moyenne de 95 grammes d'ici fin 2020.

J'ai évoqué avec vous le problème auquel nous sommes confrontés lorsque nous travaillons avec différents organismes d'homologation, mais ceci est valable pour l'ensemble de nos confrères. Je voudrais également plaider pour la mise en place d'un organisme d'homologation unique et indépendant pour l'ensemble des États membres de l'Union européenne.

Je vous remercie pour votre attention.

La **présidente**: Je vous remercie beaucoup. Je suggère que nous passions aux questions.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer Gorteman, bedankt voor uw toelichting. Door uw presentatie zijn al heel wat zaken verduidelijkt, maar ik heb toch nog een aantal vragen.

U spreekt over de terugroepactie. De klanten worden allemaal aangeschreven. Nu kan ik begrijpen dat u naam en adres hebt van klanten die bij uw dealers een auto gekocht hebben, dus die klanten kunt u perfect aanschrijven. Ik zie echter niet goed in hoe u aan de gegevens zult geraken van eigenaars van auto's die particulier doorverkocht werden. Wat zult u doen met het privécircuit van de verkoop van auto's? Hoe kunt u garanderen dat ook die auto's terug binnenkomen om te worden aangepast?

Zelfs voor mensen die een auto particulier aangekocht hebben, denk ik dat er geen strafrechtelijke gevolgen naar de klant kunnen worden doorgeschoven, want ook die mensen hebben de auto te goeder trouw gekocht. In het Verenigd Koninkrijk heeft het Department of Transport al beslist dat een terugroepactie onmogelijk kan worden verplicht. Veronderstel dat een bepaald aantal auto's niet terug binnenkomt, hoe zult u dat dan oplossen? Wordt het bijvoorbeeld na drie rappels een probleem van de klant en trekt u er zich niets meer van aan, of zal er toch iets gebeuren om de extra vervuiling die deze auto's blijven produceren, te compenseren?

U hebt ook gesproken over de upgradeactie van Euro 5 naar Euro 6-motor op uw eigen kosten. Wordt elke auto die met een Euro 5-motor werd besteld, automatisch omgeruild, of moet dat via een expliciete vraag van de klant gebeuren? Hoe zit het, in dat laatste geval, met de respons op die actie? In welke orde van grootte ligt die? Volstaat ook het budget dat u daarvoor hebt opzijgezet?

Nu kom ik tot uw bedrijf zelf. U zegt terecht dat u een Bel 20-bedrijf bent en dat ook uw bedrijf onder deze situatie uiteraard schade lijdt. Er is niet alleen een terugroepactie, het gaat ook over potentiële klanten in de toekomst. Het hele proces om dat allemaal terug op orde te krijgen, zal D'leteren als firma een hoop geld kosten. Denkt u dat te kunnen recupereren bij Volkswagen zelf? Heeft dat een impact op uw bedrijf? Hoe zit het met de tewerkstelling en andere gegevens voor uw eigen bedrijf? Als Bel20-bedrijf lijkt mij dat toch niet onbelangrijk.

Ik heb begrepen dat u ook met de overheid gesprekken voert over al die maatregelen, ook om ervoor te zorgen dat klanten geen schade lijden. Kunt u een stand van zaken geven van die gesprekken?

Ten slotte, u merkte op dat wij diesel nodig hebben om de beoogde doelstellingen op milieuvlak te bereiken. Ik meen dat niemand u vraagt dieselauto's af te schaffen. Dat is niet de eerste vraag die gesteld wordt. Wel vragen wij dat de autosector de nodige investeringen zou doen om de uitstoot naar beneden te krijgen. Er bestaan daarvoor systemen, die misschien niet allemaal even goedkoop zijn en die misschien niet allemaal even gemakkelijk te implementeren zijn, maar met de nodige investeringen is het zowel voor dieselwagens als voor benzinewagens mogelijk aan alle reglementeringen te voldoen.

Dat wou ik toch nog even verduidelijken. U zei dat wij een zeker percentage dieselwagens nodig hebben om de doelstellingen te halen. Nee, wij moeten dat misschien andersom bekijken. Wij hebben een zeker percentage investeringen nodig om alles terug op orde te krijgen.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur Gorteman, tout d'abord, merci pour votre intervention et pour vos propos très clairs au début sur le fait que vous avez été, comme nous, surpris et surtout choqué par ce que vous avez découvert. Vous avez bien pu retracer les responsabilités des uns et des autres.

Comme vous l'expliquez, vous dites que vous n'étiez pas en mesure de détecter les différentes fraudes, que ce soit celle aux oxydes d'azote ou bien celle au CO_2. Vous ouvrez déjà le champ des recommandations; dès lors, le fait d'être à ce point

dépendant ne vous interpelle-t-il pas un peu? Vous êtes quand même une énorme entreprise, en tout cas pour la Belgique; n'est-il pas interpellant pour vous de ne pas avoir de système interne qui vous permette de détecter ce genre de choses? Á l'avenir, ne devriez-vous pas être un tant soit peu plus prudent en organisant votre propre système de contrôle, en tout cas sur les éléments essentiels de référence?

J'ai bien vu votre recommandation n° 4 d'installer un système indépendant et unique d'homologation. Je n'ai d'ailleurs pas entendu que vous parliez de conditions réelles. Je ne sais pas si c'est une question qui vous a aussi interpellé, ou pas, mais j'aimerais vous entendre sur ce volet-là et sur la question du contrôle interne.

Je vais être spécifique sur un point, à savoir ce fameux logiciel truqué. Avez-vous demandé, ou ne demanderiez-vous pas, d'avoir accès à ce logiciel, ne fût-ce que pour, comme responsable des ventes sur toute la Belgique, pouvoir faire contrôler cet élément qui est de plus en plus essentiel dans la logistique d'une voiture?

Vous dites que sur le volet CO_2, le client ne sera pas affecté par l'éventuel écart de taxe. Mais cela donne l'impression qu'en fait, le client n'est alors victime de rien. Or, je continue à considérer – je l'ai dit surtout ce matin au représentant de VW, mais je voulais vous entendre là-dessus aussi – que le client qui choisit une voiture parce qu'elle émet moins de CO_2 que d'autres, en tout cas c'est annoncé, est lésé à partir du moment où il se rend compte que sa voiture émet plus que ce qui avait été annoncé. Dire qu'il ne sera pas taxé, il ne manquerait plus que cela! Ce serait le paradoxe, la double peine et tout ce qu'on veut. Mais se satisfaire de cela me paraît un peu court pour la protection et pour le dédommagement du client.

Je parle du volet CO_2 uniquement. Vous dites 6 000, leurs chiffres ce matin étaient un peu inférieurs, mais les chiffres ne sont peut-être pas encore définitifs. Mais ce n'est pas sur les chiffres que je reviens, c'est sur le principe même. N'y a-t-il pas là un manque de défense de vos clients? Vous dites que ce n'est pas de votre faute, ce que je suis enclin à croire, sans aucun souci.

Ne devriez-vous pas vous retourner aussi contre Volkswagen? Je ne dis pas cela parce que je suis écologiste. Je crois que beaucoup de vos clients ne le sont pas forcément ou, en tout cas, pas totalement, mais ils sont attentifs à cette dimension CO_2 et ont été trompés à cet égard.

Vous avez expliqué la base juridique, à savoir l'article 4 de la loi du 21 juin 1985. Je ne le connais pas. J'irai donc le lire. Dans le sens de ce que disait notre collègue, je veux vérifier – vous le maîtrisez parfaitement – qu'il y a une obligation totale et donc que si le client ne suit pas la demande, c'est lui qui pourrait éventuellement être condamné. C'est un paradoxe de plus dans ce dossier. Vous allez évidemment tout mettre en œuvre pour que le client ne le soit pas. Nous sommes bien d'accord. Peut-être devons-nous prendre des choses en considération en tant que législateur ou, en tout cas, en interaction avec les ministres compétents qui seront entendus à la fin de nos travaux, pour éviter ces choses.

Il est interpellant que ce soit organisé de cette façon. Il conviendrait peut-être de faire des recommandations en matière de base juridique pour l'avenir. On n'est jamais à l'abri d'autres problèmes en la matière.

Je ne vous ai pas entendu – et je poserai la question à tous les intervenants – au sujet des autres marques. Il y a celles qui ont été prises le doigt dans le pot de confiture pour ce qui concerne le NOx aux États-Unis ou celles qui ont fait une déclaration d'initiative pour le CO_2. À regarder certains tests déjà indépendants ou certaines études d'ONG, on peut constater que ce problème d'écart par rapport à la norme sur le CO_2 n'est probablement pas propre à Volkswagen. Disposez-vous d'éléments à cet égard?

Ce matin, avec les collègues, nous nous sommes beaucoup interrogés sur le fait qu'aux États-Unis notamment Volkswagen dédommageait au-delà de réparer. Il fait plus qu'aller chercher et ramener la voiture. C'était le petit cadeau Bonux pour les Belges. Aux États-Unis, il y a un dédommagement financier et, si je suis bien renseigné, une garantie de trois ans pour un suivi technique et mécanique. En tant qu'importateur, le premier relais – d'autres associations jouent leur rôle aussi évidemment – des clients vis-à-vis de Volkswagen, avez-vous déjà essayé de négocier un package plus américain que le mini package qu'ils nous proposent pour l'instant? Comptez-vous le faire?

Je n'ai pas vu le détail dans les *slides*, mais vous nous dites que la valeur des véhicules est restée identique. Qu'est-ce qui vous permet de dire cela en fait? Disposez-vous de *slides*, de bases chiffrées consolidées, ne portant pas uniquement sur les premiers jours? Pourriez-vous rendre ces éléments publics, et y compris dans le temps? Je veux dire, des éléments pas arrêtés à aujourd'hui

seulement. On sait en effet que la situation peut encore évoluer dans les semaines et les mois à venir. Ce serait un élément rassurant si vous pouviez rendre ces éléments publics, pas pour le volet Santé bien sûr mais pour la revente des véhicules.

Une autre question me taraude. Pourquoi, selon vous, le fameux logiciel qui sert surtout à contourner la législation américaine, a été installé aussi en Europe, alors que ce n'est pas nécessaire? Je suppose que vous avez également posé ces questions à Volkswagen. J'ai lu les interviews et je trouve que jusqu'ici, vous avez eu une communication très claire, je voulais d'ailleurs vous en remercier. C'est extrêmement important alors que l'on sent que tout le monde fuit ses responsabilités. Au moins un acteur a une communication claire et nette en la matière. Donc, avez-vous posé cette question à VW et que vous a-t-on dit?

Vous dites que pour l'instant, un seul client a déposé une plainte en justice contre vous. Je ne sais pas si dans d'autres pays, les systèmes sont similaires ou pas. Je voulais savoir si vous pensez que cela en restera là. La question est peut-être un peu prématurée puisque nous n'en sommes qu'au début, mais vous sembliez sûr de votre propos tout à l'heure en évoquant ce problème.

Je terminerai par un retour sur les recommandations pour éviter ce genre de scandales à l'avenir. Je réaffirme qu'il me semble nécessaire que vous puissiez connaître et vérifier le contenu de ce que vous vendez. Je reviens sur l'accès au logiciel, qui me paraît être fondamental en la matière. Le vérifier peut-être par coups de sonde, de ci de là mais en tout cas en avoir la maîtrise et la connaissance me semble assez important, d'autant plus que tout évolue vers un fonctionnement par logiciel en matière automobile.

David Clarinval (MR): Madame la présidente, je remercie à mon tour les représentants de D'Ieteren de leur présence.

J'ai quatre questions à vous poser. La première concerne le rôle joué par les différents régulateurs. Vous avez dit que les régulateurs espagnol, allemand et anglais ne se comportaient pas tout à fait de la même manière. Pourriez-vous être plus explicite à cet égard? Au demeurant, dans vos recommandations, vous plaidez pour la mise en place d'un régulateur unique. Par les temps qui courent, c'est le genre de proposition qui semble de bon sens. Pourriez-vous, dès lors, nous éclairer sur les divergences de vue entre les régulateurs?

La question suivante, je l'ai déjà posée ce matin aux représentants de VW. Pourriez-vous nous livrer votre analyse quant à la pertinence et au réalisme des normes européennes ou américaines en vigueur, que ce soit pour le NOx ou le CO_2, qui servent parfois le protectionnisme ou qui, en tout cas, permettent de favoriser certains constructeurs au détriment d'autres?

Ma troisième question porte sur votre responsabilité en tant que vendeur. Ce matin, les représentants de VW ont bien indiqué que l'enquête se poursuivait. Votre communication a été claire. Cependant, selon le Code civil, vous êtes responsable en votre qualité de vendeur de ce que vous mettez sur le marché. Bien que la faute incombe au constructeur, in fine, le vendeur est quand même juridiquement responsable. Par conséquent, prévoyez-vous une indemnisation des clients, quitte à ce que vous vous retourniez ensuite contre le producteur afin qu'il en assume la charge financière? Comment allez-vous endosser cette responsabilité au sens du Code civil?

Ma quatrième question rejoint les préoccupations de M. Nollet. Certes, vous importez les véhicules, mais j'imagine que vous devez aussi les contrôler. Avez-vous un contrôle en interne? Si vous n'en avez aucun, comment assumez-vous votre responsabilité de vendeur?

Leen Dierick (CD&V): Mevrouw de voorzitter, eerst en vooral dank ik de spreker om naar hier te komen.

Mijnheer Gorteman, u hebt in uw eerste drie zinnen gezegd dat u zelf in shock was toen u de fraude vernam. U zei dat u ook niet op de hoogte was van al wat er aan de hand was.

Ten eerste, in een crisissituatie is duidelijke communicatie zeer belangrijk. Dat is in dit geval niet anders. Het grote probleem is waarschijnlijk dat heel wat mensen bij die communicatie betrokken zijn. Van producent tot consument zijn er heel wat partners die moeten communiceren. Hoe is de relatie nu tussen u en Volkswagen? Volkswagen heeft vanochtend gecommuniceerd dat zij heel accuraat met de dealers communiceert. Zij nemen 's morgens en 's avonds contact met hen op. Zij hebben dagelijks contact. Hoe verloopt dat bij u? Wordt er dagelijks gecommuniceerd? Hoe verloopt de communicatie nu tussen u?

Het is heel belangrijk dat de klanten goed op de hoogte worden gehouden, dat de informatie goed doorstroomt. U hebt toegelicht hoe en met welke maatregelen u dat aanpakt. De grote vraag blijft echter of alle klanten daarmee worden bereikt. U hebt gezegd dat u alle klanten aanschrijft. Er zijn echter ook heel wat wagens in het tweedehandscircuit, zoals de heer Klaps al zei. Hoe weet u zeker dat u alle klanten bereikt? Men kan een auto officieel aankopen bij u, maar die kan worden doorverkocht. Hoe weet u wie allemaal een auto van u heeft? Hoe kunt u met zekerheid zeggen dat u elke klant zult kunnen bereiken?

Ten tweede, deze fraude heeft uiteraard een impact op de verkoopcijfers. U hebt zelf gezegd dat het aantal klantencontracten is gedaald. Heeft dit ook een invloed op het aantal dealers in ons land? Ik neem aan dat zij serieus onder druk staan. Denkt u dat dit een nog negatievere impact zal hebben? Hoe schat u zelf de impact daarvan in?

U hebt gezegd dat u niet van de fraude op de hoogte was. U kunt zich dus zelf slachtoffer in deze zaak voelen. Hoe gaat u daar zelf mee om? Zult u zelf stappen ondernemen ten opzichte van Volkswagen of is dit momenteel nog niet aan de orde?

Ten derde, de terugroepactie. U zult de klanten zoveel mogelijk trachten te bereiken. De grote vraag is echter wat er gebeurt als een consument weigert of niet wordt bereikt. Dat zal de grote moeilijkheid zijn. Op die vraag krijgen wij verschillende antwoorden. Vanochtend zei Volkswagen dat als de klant niet reageert, zulks betekent dat hij niet meer geregistreerd is. Dan verliest hij ook zijn inschrijving.

Onderschrijft u dat? Wat zijn dan de gevolgen voor de consument? Ik denk dat iedereen de grote bezorgdheid deelt dat de consument niet nog meer de dupe mag zijn, dat hij er financieel geen last van mag hebben, maar dat er ook geen gevolgen mogen zijn voor zijn wagen. Als dat het geval is, dan gaat dat uiteraard niet op. U zei ook dat volgens een bepaalde wetgeving de klanten een boete zouden moeten betalen. Ik meen dat niemand dat kan onderschrijven. De klanten zijn immers de dupe en mogen niet nog meer worden gestraft.

Ten slotte, u zei dat u twee keer de commercialisering hebt gestopt. Is dat een beslissing die u zelf hebt genomen of was dat op aanraden van of verplicht door Volkswagen? Hoe volgt u op dat de concessiehouders de stopzetting van de commercialisering respecteren? Hoe hebt u die stopzetting meegedeeld en hoe controleert u dat elke concessiehouder zich eraan houdt?

Dirk Janssens (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik dank de heer Gorteman omdat ik het positief vind dat hij tenminste een proeve van aanbeveling maakt. Ik vraag mij af of hij dat effectief zal beschouwen als een resultaatsverbintenis dan wel als een middelenverbintenis. Mijnheer Gorteman, hoe concreet zult u dit maken?

Daarnaast sluit ik mij aan bij de vragen van mevrouw Dierick en denk ik al een stapje verder. Het autosalon van 2016 komt eraan, een moment waarop heel veel mensen de aanschaf van een nieuwe wagen overwegen. Denkt u dat deze storm op dat ogenblik al zal zijn overgewaaid? Zult u concrete acties ondernemen of eventueel die aanbevelingen overmaken?

Ik heb nog een aantal vragen over de concessiehouders. Mevrouw Dierick heeft daarnet al gevraagd hoe het met die samenwerking zit. Voorziet u in een vorm van vergoeding van de concessiehouders, vooral wat terugroepacties betreft? Ik weet ook dat er altijd wordt gekeken naar de positieve en negatieve kanten, maar hoe ziet u dat concreet?

Maya Detiège (sp.a): Mevrouw de voorzitter, de meeste vragen zijn al gesteld. Ik zal het kort houden.

Eerst en vooral dank ik u voor uw aanwezigheid, die nuttig is gezien het aantal reeds gestelde vragen.

Mevrouw Dierick heeft al aangegeven dat bij de doorverkoop van wagens de communicatie naar de klant misschien mank zal lopen. In die context past mijn vraag. Voorziet u in een tijdsmarge voor de klanten waarin zij hun wagen moeten binnenbrengen, nadat zij per brief op de hoogte werden gesteld? Is daarin wat speelruimte voorzien, zodat zij eventueel afspraken met het werk of andere kunnen maken? Stel dat u de mensen niet onmiddellijk vindt, houden zij dan een zekere marge, zodat zij de inschrijving van hun wagen niet kwijtspelen? Vanmorgen heeft Volkswagen immers gezegd dat de eigenaars dat risico lopen als hun wagen niet in orde wordt gebracht.

Denis Gorteman: Mesdames, messieurs, je vous remercie pour l'ensemble de vos questions. Je ne

vous promets pas d'avoir une réponse pour chacune d'entre elles, mais je m'efforcerai d'être le plus clair et le plus synthétique possible.

Plusieurs d'entre vous ont évoqué l'action de rappel et le fait de pouvoir contacter l'ensemble des clients. Je voudrais souligner la collaboration très efficace que nous avons avec la DIV. Nous avons donc reçu l'ensemble des numéros de châssis des véhicules qui sont concernés par le problème d'oxyde d'azote, le NOx.

Nous avons transmis l'ensemble de ces numéros de châssis à la DIV qui nous a communiqué les adresses des clients, propriétaires de ces voitures. Comme il s'agit d'une action de rappel obligatoire, la DIV peut et doit nous transmettre ces informations, puisqu'il s'agit de remettre le véhicule en conformité. La loi sur la protection de la vie privée, dans ce cas, n'entre pas en ligne de compte.

Ce sont évidemment des informations techniques que nous envoyons aux clients Nous n'en profitons pas pour lui adresser une information commerciale. Nous avons donc adressé à l'ensemble des clients, qui ont un véhicule immatriculé en Belgique et qui sont connus auprès de la DIV, un message leur disant que leur véhicule était impacté.

Comme cette action de rappel durera au moins jusqu'à la fin de l'année prochaine, nous avons convenu avec la DIV de régulièrement, c'est-à-dire mensuellement, mettre à jour le fichier des adresses, puisque certaines personnes déménagent, certains véhicules sont en perte totale et revendus, pour pouvoir écrire au dernier propriétaire connu de chacun des véhicules. Aussi, contacter les clients n'est en soi pas un problème.

Nous avons également les spécificités techniques des voitures que nous n'avons pas importées nous-mêmes. Nous sommes en mesure d'identifier les numéros de châssis et les transmettre également à la DIV pour obtenir les coordonnées des clients qui auraient donc acheté un véhicule soit à l'étranger soit en dehors du réseau officiel. Donc, l'ensemble des clients qui disposent d'un véhicule immatriculé en Belgique seront contactés pour cette action de rappel.

Qu'en est-il pour le client qui ne souhaite pas remettre son véhicule en conformité? Je vous ai indiqué tout à l'heure le dilemme auquel nous sommes, nous-mêmes, confrontés: nos concessionnaires sont obligatoirement tenus, lorsqu'un véhicule rentre dans leur établissement de le mettre en conformité. Or, il se pourrait que certains clients s'y opposent. Nous risquons ainsi d'avoir certaines discussions problématiques dans les concessions, mais ce qu'il faut éviter, c'est que les clients soient tenus pour responsables.

L'objet de cette loi est logique car personne n'a envie qu'un automobiliste roule dans un véhicule non conforme. Personne ne pouvait imaginer le cas qui se présente à nous, où le client est parfaitement de bonne foi et le véhicule non conforme. Cela dit, l'intervention qui se fera en concession pour remettre le véhicule en conformité sera répertoriée dans les papiers du véhicule. Dans le carnet d'immatriculation, une annotation indiquera que ce véhicule a été remis en conformité.

Cela me permet de répondre à une question relative aux valeurs résiduelles. Les valeurs de revente aujourd'hui ne sont pas impactées. Je pourrais imaginer, lorsque l'ensemble des véhicules auront été remis en conformité, que si certains d'entre eux ne le faisaient pas, pour ces véhicules-là, il pourrait éventuellement y avoir un impact. Ceci pourrait être un incitant pour l'ensemble des clients à présenter leur véhicule en concession pour le remettre en conformité.

Qu'est-ce qui nous permet de dire aujourd'hui que les valeurs résiduelles ne seront pas impactées? Nous avons une filiale de location à long terme qui s'appelle Volkswagen D'Ieteren Finance qui revend grosso modo 18 000 véhicules d'occasion par an. Nous-mêmes, D'Ieteren Auto, revendons environ 10 000 véhicules d'occasion par an également. Tant d'un point de vue volume que d'un point de vue prix, aujourd'hui, nous ne voyons pas d'impact. J'ai également des informations provenant de mon collègue importateur français et du marché allemand qui démontrent aussi que les valeurs de revente des voitures ne sont pas impactées aujourd'hui.

En ce qui concerne l'action Euro 5 et Euro 6, je n'ai peut-être pas été suffisamment clair dans mon exposé.

Au moment où le scandale s'est déclenché, nous avons proposé aux clients qui avaient un véhicule en commande pas encore livré – et non pas à ceux qui possèdent déjà un véhicule en circulation – d'annuler la commande et de passer à un véhicule Euro 6 sans frais pour eux. Cela ne s'adresse donc qu'aux clients qui avaient un véhicule en commande et non pas aux clients qui disposaient déjà de leur voiture. J'ai effectivement

dit que nous étions à un budget d'environ 2 millions d'euros. C'est une action propre à D'Ieteren Auto, décidée par nous-mêmes, sans concertation et sans demande auprès du groupe Volkswagen.

Ce qui m'amène également à une autre question relative à la perte pour D'Ieteren Auto. Il est encore trop tôt pour la chiffrer mais il y aura bien sûr un impact sur nos activités tout comme sur celles de nos concessionnaires. Il est évident que, le moment venu, nous aurons une discussion entre quatre yeux avec les responsables du groupe Volkswagen.

Nous importons les produits du groupe Volkswagen depuis 1948. Nous sommes, après nos collègues hollandais qui sont également indépendants, le deuxième importateur indépendant dans l'histoire du groupe Volkswagen et nous sommes aujourd'hui le plus gros client indépendant du groupe Volkswagen. Nous sommes mariés depuis pratiquement 70 ans et, comme dans un mariage, on se marie pour le meilleur et pour le pire! Aujourd'hui, nous vivons le pire. J'espère que les 70 années à venir nous réserveront le meilleur. Nous n'allons donc évidemment pas déposer de plainte contre le groupe Volkswagen mais nous ferons tout ce qui est possible et nécessaire pour pouvoir nous dédommager et dédommager partiellement nos concessionnaires.

Nous aurons, lundi 30 novembre prochain, une réunion avec l'ensemble de nos concessionnaires au cours de laquelle nous allons leur présenter diverses mesures, décidées par D'Ieteren, j'insiste, par rapport à nos concessionnaires. Ils n'en sont pas encore informés mais je peux déjà vous dire que nous allons compenser leur manque à gagner, c'est-à-dire que la baisse des ventes sera compensée par D'Ieteren auprès de son réseau de concessionnaires.

Monsieur Klaps, vous avez également posé une question concernant les avancées au niveau gouvernemental au niveau de la taxation. Notre système de taxation en Belgique touche à la fois les Régions et le fédéral, étant donné que le CO_2 entre en ligne de compte tant dans la taxe de circulation, que dans les avantages de toute nature, que dans la déductibilité fiscale. Cela peut avoir un impact sur tous ceux-ci. Il faut donc qu'il y ait un accord entre les Régions et le gouvernement pour se retourner contre le groupe Volkswagen qui, lui-même, a déjà écrit aux vingt-huit ministres concernés, donc, je suppose à notre ministre Van Overtveldt, en demandant de prendre les mesures nécessaires pour que ce soit le groupe Volkswagen qui soit amené à compenser les éventuels écarts de taxes. C'est donc un groupe bien interfédéral qui doit être mis sur pied pour permettre de trouver la solution.

J'ai effectivement insisté tout à l'heure sur la nécessité du diesel pour pouvoir atteindre les 95 g de CO_2, ce n'était évidemment pas la seule solution.

Les carburants alternatifs sont également nécessaires.

Cela dit, même si le groupe Volkswagen propose, aujourd'hui, la plus large gamme de véhicules que ce soit au niveau des véhicules Plug-in Hybrid, électriques ou des véhicules au CNG, il faut savoir que ces motorisations ne permettent pas encore d'atteindre les fameux 95 grammes. Il faut encore qu'au niveau des infrastructures, le public puisse disposer de suffisamment de points de ravitaillement pour opter pour ces solutions.

Monsieur Nollet, vous avez posé la question de savoir si nous étions en mesure de détecter le problème et s'il était normal que nous vendions des véhicules au sujet desquels on ne connaît pas tout. J'insiste ici sur les responsabilités de chacun. C'est au constructeur qu'il appartient effectivement de construire des voitures qui sont parfaitement en règle avec les obligations de l'homologation. Lesdits véhicules sont donc vendus avec un certificat d'homologation signé par le constructeur. Nous ne contrôlons pas les taux d'émission. Les seuls taux d'émission que nous contrôlons – c'est le cas également du contrôle technique – sont les émissions de monoxyde de carbone (CO).

Cela dit, comme je l'ai dit tout à l'heure, je plaide en faveur d'un seul organisme d'homologation au niveau européen, organisme qui aurait également accès aux logiciels dont sont de plus en plus souvent équipées les voitures. Pour vous donner une idée, une Golf de base est, aujourd'hui, équipée de 53 logiciels en lien, notamment à l'ABS, le freinage automatique, etc. Autrement dit, aujourd'hui, un véhicule disposant d'un logiciel est un véhicule de base. Sachez également que l'Audi Q7 qui vient de sortir est pourvue de 110 logiciels. Dans ces conditions, il me semble logique, d'autant plus si on se dirige vers des voitures autonomes, que l'organisme d'homologation ait accès aux codes des logiciels. Cela constituerait une mesure de protection logique. Mais on ne peut pas reporter sur le distributeur l'obligation de contrôle des logiciels puisque cela relève du constructeur.

Par ailleurs, et la FEBIAC dont nous sommes membre s'est clairement exprimée à ce sujet, nous sommes favorables à l'introduction des *Real Driving Emissions*. Il est ici question du nouveau cycle de contrôles d'homologation des voitures.

Comme vous le savez, l'homologation actuellement d'application date de 1973. Elle avait pour but de pouvoir comparer les modèles entre eux et non de refléter l'usage quotidien des voitures. Aujourd'hui, le public accepte de moins en moins l'écart qui peut exister entre les résultats d'un test effectué dans des conditions de laboratoire qui est tout à fait impossible à reproduire dans nos ateliers et ceux résultant d'un usage journalier.

Il est évidemment important que, dans le cadre des émissions RDE, autrement dit, dans les conditions réelles d'usage, ce nouveau cycle d'homologation puisse s'accorder le plus rapidement possible aux conditions-cadres qui la définissent. Puisqu'il faut évidemment que tous les modèles, tous les constructeurs soient soumis aux mêmes tests de manière très rigoureuse.

Monsieur Nollet, vous disiez également qu'en disant que puisque le client ne devra pas payer de taxe concernant le CO_2, il n'est donc pas victime, je donnais l'impression de dire que le problème était réglé. Non. Loin de moi cette appréciation. Il est clair que le CO_2 est un élément essentiel, principalement pour les sociétés, dans le choix d'un modèle. Aujourd'hui, nous ne connaissons pas les écarts entre les taux d'émissions de CO_2 tels qu'ils auraient dû apparaître sur le certificat d'homologation et ceux qui y apparaissent. Je ne peux donc pas évaluer le dommage qu'il pourrait y avoir, mais il est clair que lorsque nous en aurons connaissance, avec le Groupe Volkswagen, nous prendrons, là également, des mesures.

J'ai cité un chiffre différent par rapport à celui que vous avez vu ce matin. Je rappelle que pour ma part, je parle de l'ensemble des marques du Groupe Volkswagen. M. Kunath, qui s'est exprimé ce matin, parlait uniquement de la marque Volkswagen. De là, les écarts dans les chiffres entre ce matin et cet après-midi.

Qu'en est-il des autres marques? Vous me permettrez de ne pas m'exprimer à ce sujet. Je pense que je suis, premièrement en tant que distributeur et deuxièmement, en tant que distributeur des marques du Groupe Volkswagen, certainement le moins bien placé aujourd'hui pour m'exprimer sur les autres marques. Donc, vous me permettrez de ne pas réagir à votre question à ce sujet.

J'en viens aux dommages que le Groupe Volkswagen pourrait éventuellement accorder aux clients belges. Vous avez raison: aux États-Unis, un dommage a été décidé par la filiale locale du Groupe Volkswagen. Je rappelle qu'à ce jour, nous n'avons ni les écarts en termes de NOx, ni les écarts en termes de CO_2, ni les procédures de remise en conformité. Personne ne peut donc, aujourd'hui, évaluer le dommage, pour aucun des cas concrets. Il est très difficile, aujourd'hui, de pouvoir parler d'un éventuel dédommagement. Voilà une première chose.

La seconde, c'est qu'il est clair que … Soyons simples, nous sommes une société commerciale. Nous voulons absolument garder la confiance des 320 000 clients qui sont impactés. Donc, nous prendrons des mesures pour faire en sorte de garder la confiance de ces clients. C'est ce que nous avons fait pour les nouveaux véhicules que nous mettons en circulation. Nous prendrons également des mesures pour les clients qui sont impactés, lorsque nous serons totalement informés de l'impact. À ce jour, je n'ai pas l'information, donc je ne peux pas l'évaluer.

Je ne peux pas non plus vous répondre parce que nous ne sommes pour rien dans l'installation de ce logiciel frauduleux sur les voitures. Je n'ai aucune idée et aucun moyen d'expliquer pourquoi ce logiciel est installé sur des voitures qui sont distribuées en dehors des États-Unis. Comme vous, j'aimerais beaucoup avoir la réponse à cette question, que nous avons évidemment déjà posée au Groupe Volkswagen et dont nous attendons instamment, comme vous, la réponse.

Nous attendons-nous à d'autres plaintes? J'espère bien que non! En effet, vous l'aurez compris, nous pensons gérer au mieux cette crise. Nous faisons partie de la solution mais pas du problème. J'espère qu'il n'y aura pas d'autre plainte vis-à-vis de D'Ieteren Auto et surtout, qu'il n'y aura également aucune plainte envers nos concessionnaires qui sont encore plus de bonne foi dans tout ce qui nous préoccupe ici.

Monsieur Clarinval, vous m'avez demandé de préciser les divergences entre les régulateurs. La divergence réside dans le fait que le KBA, qui a la main sur l'homologation des marques Volkswagen, Audi, VW utilitaires et certains modèles communs aux différentes marques, a décidé que l'action de rappel était obligatoire. L'organisme anglais qui a la main sur la marque

Skoda et l'organisme espagnol, qui a la main sur la marque Seat, ont décidé qu'elle n'était pas obligatoire.

Il est particulièrement complexe d'expliquer à nos clients – ce n'est un secret pour personne que dans nos voitures, nous avons beaucoup d'éléments communs parmi nos marques – que pour un cas, l'action est obligatoire et pour l'autre, pas.

Nous avons donc opté pour une approche consistant à traiter tous nos clients sur un pied d'égalité et de proposer à tous nos clients de passer en concession pour mettre leur véhicule en conformité indépendamment de la décision de l'organisme qui a la main sur l'homologation des modèles concernés.

Ceci plaide aussi pour moi en faveur d'un organisme unique en vue d'adopter une approche commune et d'éviter peut-être aussi de passer par un organisme plutôt qu'un autre.

La réduction des normes est spectaculaire pour le secteur automobile. Le transport routier est responsable d'environ 18 % des émissions de CO_2. J'ai l'intime conviction que le secteur automobile fait ce qu'il faut pour pouvoir atteindre des objectifs lourds et ambitieux. Je le répète, en tant que distributeur et représentant des marques, que nous sommes entièrement favorables à l'introduction des normes RDE pour autant que l'on ait le plus rapidement possible des facteurs de conformité qui soient clairs et qui s'appliquent à l'ensemble des acteurs.

Certes, en tant que revendeurs, nos concessionnaires et nous-mêmes, sommes responsables. Vous avez entièrement raison. Nous sommes juridiquement responsables. Il est clair que, quelle que soit la plainte qui est ou pourrait encore être déposée contre nous, nous appellerons le groupe Volkswagen à la cause, car il est clairement établi dans le cas présent que nous sommes victimes tout comme le sont nos concessionnaires et nos clients.

Il est également exact que nous avons, madame Dierick, une communication quotidienne, pour ne pas dire multiquotidienne, avec le constructeur. Comment s'organise-t-elle? Le constructeur a mis sur pied une cellule qui gère la communication de cette crise.

Nous sommes en communication avec elle. Nous recevons quotidiennement, tout comme les autres importateurs européens, les informations sur les éléments neufs qui pourraient être apportés à la clientèle. Lorsque nous en disposons, nous en informons tout aussi bien la presse que nos clients et les autorités, s'il y a lieu, dans la foulée. J'ai expliqué également tout à l'heure comment nous travaillions en vue de joindre l'ensemble de nos clients.

L'impact sur nos concessionnaires. Oui, tout ceci aura un impact sur nos concessionnaires. La baisse des commandes va évidemment les impacter. Je vous ai dit tout à l'heure, et ils en seront informés officiellement lundi prochain, que le groupe D'Ieteren prend ses responsabilités et compensera le manque à gagner pour les commandes perdues. Nous allons aussi les accompagner dans l'action de rappel, qui va toucher 320 000 clients, mais surtout nos concessionnaires. Vous posiez une question sur l'emploi. J'ai envie de dire qu'à court terme, ceci va avoir un impact positif sur l'emploi, puisque nous allons avoir besoin de main-d'œuvre complémentaire pour faire face à une entrée de, grosso modo, 20 % de clients en plus.

Je voudrais corriger ce qu'a dit le collègue du groupe Volkswagen ce matin. Il est évident que, si un client refuse de passer son véhicule et de le remettre en conformité, légalement, on ne peut pas désimmatriculer sa voiture. Vous devez l'excuser, mais mon collègue est allemand. Je ne pense pas qu'il soit au fait de toutes les subtilités de la loi belge. Il est clair qu'un client ne peut, en aucun cas, perdre l'immatriculation de sa voiture dans ce cas. En revanche, si l'on applique à la lettre la loi du 4 juin 1985, il peut être sujet à une amende, voire à une peine d'emprisonnement. J'y insiste: ces voitures émettent peut-être un peu plus d'oxyde d'azote. À ma connaissance, il n'y a pas mort d'homme. Il faut raison garder. Je comprends tout à fait l'esprit de cette loi: il ne faut pas que quelqu'un puisse circuler avec un véhicule dont les freins sont défectueux. Cela me paraît tout à fait logique. Ce n'est pas ce dont il s'agit ici. Donc, j'espère qu'un policier zélé devant contrôler nos clients n'en emmènera pas et n'en enfermera pas menottes aux poings. Il faudra, en tout cas, être bienveillant vis-à-vis de la clientèle.

Vous posiez la question de l'arrêt momentané des commercialisations. Par deux fois, c'était bien une décision propre à D'Ieteren Auto. C'est nous qui avons décidé d'arrêter la commercialisation des 3 200 voitures potentiellement concernées et de reprendre les 890 voitures qui étaient en stock chez nos concessionnaires et qui sont équipées de ce logiciel malveillant. C'est aussi nous qui avons décidé d'arrêter la commercialisation des

véhicules suspectés d'avoir un mauvais taux de CO_2, tant que nous n'avions pas la confirmation que les taxes ne seraient pas dues par le client. C'est nous qui avons proposé au client d'annuler sa commande et passer d'un Euro 5 à un Euro 6. Ce sont des mesures propres à l'importateur belge.

Comment pouvons-nous être certains que nos concessionnaires nous suivent? Nous avons la main sur la programmation de tous les outils de vente utilisés par nos concessionnaires. Nous avons donc tout simplement retiré des catalogues de vente pendant la période nécessaire les véhicules concernés.

Monsieur Janssens, vous posiez une question sur le Salon de l'Auto. Le Salon est le moment le plus important dans l'année pour notre secteur. Nous allons donc essayer de faire en sorte que ce soit le moment pour notre réseau, pour notre personnel, pour le personnel de nos concessionnaires et pour nous-mêmes, de tourner la page, de vivre une fête surtout de l'automobile, de montrer à nos clients que nos véhicules, nos marques, nos modèles sont dignes de confiance, que ce sont des véhicules sûrs, qui permettent à des familles de se déplacer sans aucune crainte, que ce sont des véhicules plaisants à conduire. Nous sommes certains que nous pourrons, pendant ce Salon, faire en sorte d'oublier cette période qui est très difficile à vivre pour toute notre organisation.

Madame Detiège, vous posiez la question sur le délai pour s'organiser et pour la clientèle. Lorsque nous aurons connaissance des procédures de remise en conformité des véhicules, nous reprendrons contact avec l'ensemble de la clientèle. Ensuite, en fonction de ces procédures, nous allons étaler l'accueil des clients dans le temps, en fonction des capacités d'accueil de nos concessionnaires, pour ne pas les surcharger plus qu'il ne faut et pour leur permettre de continuer à accueillir le million de clients que nous accueillons par an dans nos réseaux de la meilleure manière qui soit. Nous allons proposer à nos clients diverses plages horaires, divers jours, diverses solutions pour qu'ils puissent venir présenter leurs voitures.

J'espère avoir ainsi répondu à la majorité de vos questions compte tenu des informations dont nous disposons aujourd'hui.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je souhaite intervenir beaucoup plus en guise de réaction et de remerciement pour vos propos à nouveau très clairs et, oserais-je dire, pour les engagements que vous avez pris. Vous me dites que vous ne connaissez pas encore les écarts en CO_2 ou en NOx, ni même la procédure fine qui sera utilisée, mais vous dites que vous prendrez des mesures. Il est évident que la commission restera attentive, et aussi les parlementaires individuellement, aux mesures qui seront prises.

On connaît votre capacité à communiquer clairement, rapidement et largement. On verra, dans ces communications, la réponse précise, la concrétisation de cet engagement que vous venez de prendre devant cette commission et pour lequel je vous remercie.

Même satisfaction aussi par rapport au fait que vous marquez votre accord – et quelque part, cela deviendrait une recommandation – de donner accès au logiciel à l'organisme homologateur, idéalement européen dans votre schéma, j'ai bien noté cela. Évidemment, tant qu'il n'existe pas, on devra bien faire autrement, mais cela me paraît être extrêmement important quand on voit tout ce qui passe par ces logiciels, ces nombreux softwares installés.

Je voudrais revenir sur un point précis, à savoir cette fameuse valeur des véhicules. Vous nous donnez, dans votre réponse, quelques éléments corroborant notamment le fait que dans d'autres pays, en France et en Allemagne, les chiffres semblent être les mêmes. Pourriez-vous régulièrement continuer à nous tenir informés de l'évolution? Au moins nous, mais éventuellement plus largement, parce que c'est un paramètre important et rassurant aussi pour les clients, même si ce ne sont plus les clients premiers, mais aussi les clients secondaires.

Sur le volet "transparence" de l'information, à terme, je ne sais pas si vous pourriez nous dire comment on pourrait organiser cela au mieux?

Encore une fois, merci pour la clarté de vos réponses.

Dirk Janssens (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer Gorteman, ik kan u alleen maar danken voor uw antwoorden, maar ik blijf toch even zitten met de aanbevelingen die u hebt gedaan.

Ik kan mij na twee vergaderingen niet van de indruk ontdoen dat er effectief een spanningsveld is tussen Audi, Volkswagen en D'Ieteren en Volkswagen. Mijn concrete vraag is of Volkswagen die aanbevelingen ook onderschrijft.

Is daarover overleg gepleegd? Hoe zit u dat concreet?

Johan Klaps (N-VA): Mijnheer Gorteman, ik heb nog een korte bijvraag in verband met uw antwoord over de terugroepactie. Ik heb begrepen dat u de adressen van alle eigenaars via de DIV gekregen hebt, wat ik in deze omstandigheden wel begrijp. Ik denk dat het de enige logische wijze is om die actie correct te kunnen voeren. Ik vraag me daarbij wel af of er met de DIV concrete, bindende afspraken zijn gemaakt over het gebruik van die adressen in de toekomst. Normaal gesproken zou u namelijk niet over die adressen beschikken. Heeft de DIV de garantie gekregen dat die gegevens nadien niet voor commerciële doeleinden zullen worden gebruikt?

La **présidente**: Je pense que tous les intervenants ont pris la parole. Monsieur Gorteman, je vous repasse brièvement la parole.

Denis Gorteman: Je vais répondre d'abord à la dernière question de M. Klaps sur l'utilisation des adresses des clients dont nous ne disposions pas. Sur les 320 000, il y en a évidemment beaucoup dont nous disposions. Il est évident que dans ce cadre-là, comme pour d'autres actions de rappel obligatoires, nous avons un engagement écrit à n'utiliser ces informations que dans le cadre de l'action de rappel précise concernée ici. Il est évident que nous ne pouvons en aucun cas utiliser ces adresses à des fins commerciales.

En ce qui concerne les recommandations, monsieur Janssens, je parle au nom de D'Ieteren Auto. Il s'agit donc de recommandations faites au nom de D'Ieteren. Ceci n'engage nullement Volkswagen.

Monsieur Nollet, je peux vous répondre effectivement que nous ferons suivre les informations sur les valeurs de revente, celles dont nous disposons aujourd'hui mais nous pouvons faire suivre ces informations à l'avenir également.

David Clarinval (MR): Je souhaiterais rebondir sur la question de la responsabilité. Ce matin, les responsables de VW étaient beaucoup plus nuancés. Ils disaient que la responsabilité n'était pas encore clairement établie et que tout restait encore à démontrer. Donc, en tant que vendeur, à partir du moment où vous prenez, et c'est très bien, toute une série de mesures pour faire face à la problématique, imaginons qu'il y ait un problème ou que VW soit complètement disculpé, allez-vous devoir endosser la responsabilité seul? En effet, VW ne considère pas encore qu'il est en tort. Je me demande donc s'il n'y a pas un problème pour vous si jamais leur version était valable.

Denis Gorteman: Je n'ai pas assisté à la présentation ce matin. Toutefois, je peux m'imaginer qu'effectivement, comme il y a des enquêtes pénales en cours au sein du groupe Volkswagen même, il est évident que pointer du doigt vers l'une ou l'autre personne, ce n'est pas mon rôle. À partir du moment où dès le lundi 21 septembre, le CEO du groupe Volkswagen lui-même a présenté ses excuses, il reconnaît qu'il s'est passé quelque chose au sein du groupe VW. Quant à savoir quelles sont les personnes responsables, je n'en ai évidemment aucune idée et ce n'est pas mon rôle. Je crois que quand il y a le feu dans la maison, il faut d'abord l'éteindre avant de savoir qui a joué avec les allumettes.

En ce qui concerne notre responsabilité, nous voulons d'abord prendre les mesures par rapport à nos clients, nous assurer que les mesures que nous prenons soient matière à garder leur confiance et leur confiance en notre organisation. Le fait de retrouver qui doit payer quoi, c'est un problème que nous règlerons au moment venu, entre la société D'Ieteren et le groupe Volkswagen.

La **présidente**: Merci beaucoup. Il me reste donc à vous remercier aussi, Messieurs, pour votre disponibilité, la sincérité avec laquelle vous avez pu répondre à nos questions. Je pense qu'il y avait des pistes assez intéressantes. Je tiens à remercier aussi les responsables d'Audi pour les efforts entrepris en permettant de rendre possible l'audition de ce matin. Je pense que notre commission apprécie particulièrement. Merci.

Denis Gorteman: Merci beaucoup à vous.

La **présidente**: Chers collègues, nous poursuivons donc avec les prochaines personnes invitées dans notre panel de cette après-midi.

Wij vervolgen onze werkzaamheden met de hoorzitting met vertegenwoordigers van de FOD Economie, de heren Wim Van Poucke en Bruno Andries.

Mijnheer Van Poucke, u hebt het woord.

Wim Van Poucke: Je n'ai pas de *slides*. J'essayerai d'être bref. Tout d'abord, je voudrais remercier la commission pour l'invitation qui permet au SPF Économie de donner des

explications sur les aspects relatifs à la protection des consommateurs dans le cadre du dossier Dieselgate.

La protection des consommateurs est naturellement seulement l'un des aspects de ce dossier. À côté de cela, beaucoup d'autres éléments sont importants comme les aspects techniques des véhicules, les normes de rejet, l'homologation des véhicules, l'impact sur l'environnement et la santé. Ces éléments tombent en dehors de la compétence du SPF Économie.

Vanuit de FOD Economie volgen wij het dossier natuurlijk van nabij, zowel op nationaal als op Europees vlak. Veel elementen in dit dossier zijn echter nog niet volledig duidelijk en gekend, zoals wij dat ook net gehoord hebben in de uiteenzetting van de vertegenwoordigers van D'Ieteren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de impact van de corrigerende maatregelen die Volkswagen uiteindelijk zal voorstellen.

Vooral dit laatste is belangrijk voor de consument, want de concrete aanpak van het herstel voor de consument zal in de eerste plaats van de Volkswagen Group in Duitsland moeten komen. Hun beslissingen zullen een rechtstreekse impact hebben op de Belgische consumenten.

In deze toelichting zal ik vanuit de bevoegdheden van de FOD Economie dieper ingaan op een aantal aspecten. Ten eerste, de analyse die wij hebben gemaakt vanuit de bevoegdheden van de FOD Economie van het geval Dieselgate. Ten tweede, welke rechten kunnen de consumenten daaruit putten? Ten derde, wat doet de Economische Inspectie in dit geval? Ten vierde is er de Europese context. Ten vijfde zal ik enkele bedenkingen maken inzake de afwikkeling van de schade.

Sinds wanneer is de FOD Economie bij de problematiek betrokken? Vrijwel onmiddellijk na het bekend worden van de fraude door Volkswagen met betrekking tot de NOx-problematiek ontving de FOD Economie op 25 september van minister Peeters een driedubbele opdracht.

De eerste opdracht was om een grondige juridische analyse te maken van de feiten en dit in het kader van de bevoegdheden van de FOD Economie, en dan voornamelijk in het kader van de bevoegdheid inzake marktpraktijken en consumentenbescherming, zoals opgenomen in boek VI van het Wetboek van economisch recht.

Ten tweede, indien uit deze analyse zou blijken dat er eventuele inbreuken kunnen worden vastgesteld, heeft de minister de opdracht aan de Economische Inspectie gegeven om op te treden.

Een derde vraag van de minister was om een briefontwerp op te maken voor de Europese Commissie, met onder meer de vraag om Dieselgate te agenderen op de agenda van het *consumer protection network* op Europees niveau.

Wat de analyse vanuit de bevoegdheden van de FOD Economie betreft, is ons standpunt dat de inbreuken op de wettelijke bepalingen tot bescherming van de consument hoofdzakelijk van tweeërlei aard zijn. Ik zal ze kort vermelden, want ik denk dat de minister van Economie en Consumenten dit ook al heeft vermeld in uw vergadering van 7 oktober. Ik denk dat beide professoren die na mij komen ook dieper zullen ingaan op het juridisch aspect. Ik zal dus kort zijn.

Het is duidelijk dat de constructeur Volkswagen – dat heeft men zelf toegegeven – een techniek heeft gebruikt om de motoren van wagens te manipuleren teneinde de emissienormen te omzeilen. Er zou bijgevolg een praktijk toegepast zijn van het geven van foutieve informatie over de uitstoot van NOx. Zoals wij daarnet in de presentatie hebben gehoord, zou er nadien tevens foute informatie zijn verspreid over de daadwerkelijke CO_2-emissies van bepaalde voertuigen.

Het gaat dus duidelijk om twee onderscheiden problematieken, maar wij moeten de zaak bekijken in het kader van onze bevoegdheid. Onze bevoegdheid ter zake ligt bij de oneerlijke handelspraktijken. Is er sprake van een misleiding van de consument? De twee artikelen die hierbij betrokken zijn, zijn artikel VI.97 en VI.100, 2° van het Wetboek van economisch recht.

Indien zou blijken dat er foute informatie daaromtrent is gegeven, maakt dat een misleidende oneerlijke handelspraktijk uit, zoals bepaald in het Wetboek van economisch recht, omdat er onjuiste informatie is verstrekt over de kenmerken en voordelen van de bewuste wagen op het vlak van milieubeweringen en deze onjuiste informatie van aard was om de gemiddelde consument te misleiden. Zij kan er bijgevolg toe hebben geleid dat de consument een besluit over een transactie heeft genomen dat hij anders niet had genomen.

Daarenboven – nu gaat het over de CO_2 –

moeten, overeenkomstig een koninklijk besluit van 5 september 2001, zowel op de plaats van verkoop als in de publiciteit gegevens worden meegedeeld over het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot. Het is duidelijk dat de gegevens onder deze verplichting met de werkelijkheid moeten overeenstemmen. Indien dat niet het geval is, kan dat een inbreuk uitmaken op artikel VI.100, 2° van het Wetboek van economisch recht in het kader van praktijken die in alle omstandigheden als oneerlijk worden beschouwd.

Ook de garantiewetgeving van 1 september 2004 is hier relevant. De consument die een verbruiksgoed koopt, moet immers een goed ontvangen dat overeenstemt met hetgeen contractueel werd overeengekomen. De wagen moet dus conform zijn en de conformiteit moet worden beoordeeld aan de hand van de door de verkoper gegeven informatie.

Welke rechten kan de consument nu uit deze situatie putten? Eerst en vooral, overtredingen op het Wetboek van economisch recht, boek VI en beide artikelen die ik daarnet heb vermeld, worden gesanctioneerd via een strafrechtelijke sanctie. Dat is een sanctie van niveau 2. Wij vinden die sancties terug in boek XV van het Wetboek van economisch recht, zijnde een correctionele geldboete van 26 tot 10 000 euro, vermenigvuldigd met zes voor de opdeciemen. Is het te kwader trouw gebeurd, dan is er een sanctie van niveau 3, wat een correctionele geldboete van 26 tot 25 000 euro betekent.

Wat is het belang van de consument? De zaak wordt dan uiteindelijk een strafdossier. Als er een strafzaak komt, kan de consument zich natuurlijk burgerlijke partij stellen op basis van een eventuele overtreding van de vermelde wetsartikelen. Daarbij kan hij natuurlijk alle immateriële en materiële schade die hij heeft opgelopen door de feiten en die hij kan aantonen via de praktijk van onrechtmatige daad, vergoed zien.

Volledigheidshalve wil ik er nog aan toevoegen dat er voor inbreuken op artikel VI.100, 2° nog een bijzondere burgerlijke sanctie geldt. Die staat in artikel VI.38, tweede lid van het Wetboek van economisch recht. Dat betekent dat de rechter, onverminderd de gemeenrechtelijke sancties, ook nog eens de terugbetaling aan de consument van de door hem betaalde bedragen kan bevelen, en dit zonder teruggave van het geleverde goed. Dat is een bijzondere sanctie bepaald voor de praktijken die sowieso oneerlijk zijn.

Wat de regelgeving inzake garantie betreft, zal ik redelijk kort zijn. Zij is voornamelijk van burgerlijke aard. De consument heeft gedurende twee jaar na de aankoop een wettelijke garantietermijn.

Gedurende de eerste zes maanden is er een vermoeden van niet-conformiteit. Na zes maanden moet de consument normaal gezien de niet-conformiteit bewijzen, maar aangezien de niet-conformiteit hier is toegegeven door de fabrikant, lijkt mij dat geen probleem te zijn. De consument heeft dan verschillende rechten. Hij kan ofwel een reparatie of een vervanging zonder kosten vragen, in de mate van het mogelijke en het redelijke, ofwel kan hij, indien het voorgaande niet mogelijk is, een prijsvermindering of zelfs de terugbetaling vragen.

Na het verstrijken van de wettelijke garantie valt men terug op de reglementering inzake verborgen gebreken. Dan komt het de rechter toe om te oordelen of er sprake is van een verborgen gebrek.

Wat kunnen de consumenten collectief doen? Ook voor die wetgeving is de FOD Economie bevoegd. De consumenten kunnen zich groeperen en eventueel een rechtsvordering tot collectief herstel indienen, de Belgische vorm van *class action*. Een dergelijke vordering kan enkel worden ingediend door een vereniging ter verdediging van de consumentenbescherming die zetelt in de Raad voor het Verbruik, door een vereniging die daartoe werd erkend of door de Consumentenombudsdienst, maar die laatste kan alleen optreden bij de onderhandelingen met het oog op een collectief akkoord.

Wat kan de rechter in zo'n geval beslissen? Ofwel homologeert hij het onderling akkoord dat wordt gesloten, ofwel velt hij een rechterlijke beslissing.

Dat is de juridische analyse die wij gemaakt hebben.

Wat doet de FOD Economie, en in het bijzonder de Economische Inspectie? Laat ik het kort schetsen. De ambtenaren van de Economische Inspectie zijn bevoegd om de inbreuken op het Wetboek van economisch recht op te sporen en vast te stellen.

Het zal u wellicht niet ontgaan zijn dat ik in de loop van mijn juridische analyse vaak de voorwaardelijke wijs heb gebruikt. Veel in het dossier is immers nog niet duidelijk.

Aanvankelijk was het dossier bij de Economische Inspectie geconcentreerd rond de uitstoot van NOx. Recentelijk kwam daar de onregelmatigheid van de CO_2-emissies bij. Het dossier evolueert nog dagelijks. In die omstandigheden – de Economische Inspectie is wel degelijk met een onderzoek bezig – legt het strafrechtelijk onderzoek van de Economische Inspectie zich nu vooral toe op het inwinnen van een maximum aan inlichtingen, onder andere via verhoren. Voor een gefundeerd dossier moeten wij immers een accuraat en volledig inzicht hebben in de aard en de omvang van het probleem.

Ter informatie, de Economische Inspectie heeft tot nu toe zeven klachten van consumenten ontvangen inzake Dieselgate.

Het dossier heeft een gerechtelijke wending genomen. Het is nu publiekelijk bekend dat er een burgerlijke partijstelling is en dat een Vlaamse minister een formele klacht heeft ingediend. Dat betekent dat het parket er nu bij betrokken is en u zult begrijpen dat ik over de details van ons lopend onderzoek niet kan en ook niet mag uitweiden.

Wat de Europese context betreft, wij volgen het dossier natuurlijk ook op Europees niveau. Minister Peeters heeft aan de Europese commissaris voor Justitie, Consumentenzaken en Gendergelijkheid, mevrouw Jourová, per brief gevraagd om de problematiek aan te kaarten bij de twee Europese netwerken belast met consumentenbescherming. Het eerste netwerk betreft het Consumer Protection Policy Network, dat volgende week samenkomt. Het tweede netwerk is het Consumer Protection Cooperation Network, dat vorige week over Volkswagen en Dieselgate heeft gedebatteerd.

Het CPC-netwerk verenigt alle consumentenbeschermingsautoriteiten, de controleorganen op het vlak van consumentenbescherming. Zij zijn elkaar tot bijstand verplicht om intracommunautaire inbreuken op het consumentenrecht stop te zetten. Dat is van belang. Ik heb daarnet gewezen op de regels inzake oneerlijke handelspraktijken. Dat is eigenlijk een volledig geharmoniseerde Europese materie. Stopzetten kan dan ook alleen maar betekenen dat wordt verhinderd dat nog auto's met de bewuste software inzake NOx worden verkocht.

Tijdens de bespreking van het CPC-comité werd vooral aan de Duitse collega's een reeks vragen gesteld over het stopzetten van de inbreuk door Volkswagen. Het Duitse ministerie van Justitie en Consumentenbescherming, dat rond de tafel zat, beloofde de vragen voor te leggen aan de bevoegde diensten die in Duitsland met het onderzoek zijn belast. Zoals de vertegenwoordiger van D'Ieteren heeft verklaard, is er in Duitsland ook een penaal onderzoek bezig.

Op de vergadering van het CPN-netwerk van begin december zal voornamelijk het herstel en de *recall* worden besproken.

Ik heb tot slot nog enkele bedenkingen inzake de afwikkeling van de schade. Zoals reeds werd vermeld, zijn er nog twee grote onbekenden. Ten eerste, het is onbekend welke acties, behalve de *recall*, Volkswagen zal ondernemen tot herstel en eventuele vergoeding van de individuele consumenten. Een tweede grote onbekende is natuurlijk wat de uiteindelijke schade zal zijn voor de consumenten die eigenaar zijn van de betrokken voertuigen na een eventuele *recall*.

De FOD Economie heeft op zichzelf geen bevoegdheid inzake de concrete acties tot afwikkeling van een eventuele schade voor de consumenten. Wij kunnen de consument wel zo goed mogelijk inlichten over zijn rechten en waar hij terecht kan.

Individuele consumenten die nadien nog schade hebben, kunnen ofwel via de klassieke rechtbank, ofwel via een collectief optreden via een groepsvertegenwoordiger in een vordering tot collectief herstel eventueel een schadevergoeding krijgen.

Voor de volledigheid vermeld ik er ook bij dat, indien er geen akkoord komt tussen een individuele consument, de fabrikant, de distributeur of de verkoper, hij eveneens de mogelijkheid heeft om een beroep te doen op een buitengerechtelijke geschillenregeling. Daarvoor bestaat een erkende gekwalificeerde entiteit die vorige maand door de FOD Economie werd erkend. Het betreft de verzoeningscommissie Automoto. Als men daar niet terechtkan, kan men steeds terecht bij de residuaire Consumentenombudsdienst.

La **présidente**: C'était court et intéressant aussi. Y a-t-il des membres de notre assemblée qui souhaitent prendre la parole?

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik heb enkele concrete vragen voor onze dienst Economie.

In het Verenigd Koninkrijk heeft de minister van

Transport gezegd dat hij de VW-modellen opnieuw zou testen en de rekening daarvoor naar Volkswagen zou sturen. Hoe zullen wij dat bij ons doen?

In Nederland gaat men nog verder. De Rijksdienst Wegverkeer zal de dieselmodellen van 22 fabrikanten onderzoeken. Dat zijn alle merken waarvoor de RDW het Europees emissiecertificaat heeft uitgegeven. Het gaat over Opel, Mercedes, Hyundai, Kia, Suzuki, Volvo enzovoort. Men zal die labotests vergelijken met tests op de weg. Men zal er dus serieus invliegen wat tests betreft.

Ook in het Verenigd Koninkrijk zullen trouwens verschillende merken opnieuw worden getest. In Duitsland zal het KBA heel wat nieuwe tests uitvoeren. Wat gebeurt er in ons land op dat vlak? Ik meen dat dit ook belangrijk is.

U hebt het gehad over een mogelijke schadevergoeding voor de klanten en er is ook nog het aspect van eventuele fiscale implicaties. Wij hebben al van Volkswagen gehoord dat het in bespreking is met de verschillende lidstaten om die gevolgen voor zich te nemen. Hoe zal dat in de praktijk gaan? Wat zijn daarvan de mogelijke concrete gevolgen?

Ik heb vanochtend aan Volkswagen gevraagd waarom zij ondertussen wel al schadevergoeding uitbetalen aan de Amerikaanse klanten en nog niet hier. De heer Nollet heeft er ook al naar verwezen. Het betreft de periode waarin men met een voertuig heeft gereden dat niet voldeed aan de beloftes die werden gedaan bij de aankoop. Het gaat dus, los van de herstellingskosten nadien, over een schadeloosstelling voor die periode. Ik begrijp dat wij nog niet zover zijn dat we dit concreet kunnen invullen. Dat is logisch. Alle parameters zijn immers nog niet bekend.

Ik vind de principepskwestie echter wel belangrijk. Men heeft voor een bepaalde tijd een product gehad dat niet voldeed aan de beloftes die bij de aankoop werden gedaan. Kunnen wij op dat vlak juridisch een schadevergoeding afdwingen?

Ik laat even in het midden hoe die moet worden berekend en op welke hoogte die zal uitkomen, maar is dat iets dat volgens onze wetgeving kan worden afgedwongen?

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Pour le volet oxyde d'azote, je suis surpris par le fait que plus de deux mois après, on soit toujours en train de se demander quelle est l'ampleur exacte de l'infraction. Je ne sais pas si vous avez géré beaucoup de cas similaires et si ce délai est normal pour vous, mais je me demande dans quel délai vous serez en mesure d'établir formellement l'ampleur de l'infraction.

Je me souviens de ce que la Commission européenne avait donné comme délai le 7 octobre, pour un premier topo. Puis on a reporté certains éléments. Pour le CO_2, c'est reporté à fin décembre. Selon vous, quel est le délai raisonnable qu'on doit se donner? Quel est le délai que vous avez donné aux autorités belges pour qu'on ait, de la manière la plus stabilisée possible, l'ensemble des données qui nous permettent de valider l'ampleur des fraudes réalisées?

La commission s'est mise en place très vite, c'est une bonne chose mais nous n'avons pas encore connaissance de la situation réelle et les choses évoluent encore. Avez-vous donné un délai? Sinon, ne serait-il pas temps d'en donner un?

Dirk Janssens (Open Vld): Ik wil een beetje alluderen op de vraag van de heer Klaps. U, als man van het veld, van de ervaring, hoe voelt u de consumentenwetgeving aan? Is die adequaat genoeg om dergelijke vraagstukken op te lossen? We moeten hier niet alleen kijken naar wat er vandaag gebeurt, maar ook naar de toekomst. Hoe zou u daaraan zelf verder werken in de toekomst, zodat we daarop toch een ietwat adequater antwoord kunnen geven?

Wim Van Poucke: Ik dank u voor de vragen. Ik zal proberen daarop een antwoord te formuleren.

Wat de drie vragen van de heer Klaps betreft, u vermeldt dat er in verschillende landen tests zullen worden uitgevoerd. Ik heb het in mijn inleiding vermeld, ik zit hier als vertegenwoordiger van de FOD Economie. Dat zijn natuurlijk aspecten in het kader van Mobiliteit. Dat zal ook bij de volgende vragen enigszins het geval zijn.

Ik heb verwezen naar de buitenlandse collega's. Wij hebben met de buitenlandse collega's al samen gezeten omtrent deze problematiek. Er zijn echter heel weinig consumentenautoriteiten op dat vlak die de lead hebben in dit dossier.

Er zijn heel wat andere aspecten aan dit dossier, in het kader van de homologatie en in het kader van de tests, maar daarvoor zijn de ministeries van Transport of van Mobiliteit bevoegd. Eigenlijk geldt dit ook voor de vraag over de fiscale implicaties. Ik moet daarnaar verwijzen, maar ik meen dat het ook het onderwerp vormt van uw

verdere werkzaamheden om zowel Mobiliteit als Financiën te horen.

Dieselgate is ook het voorwerp geweest van een interministeriële economische commissie. We bespreken samen met de verschillende FOD's hoe zij het zien en wisselen informatie uit omtrent deze zaak. Natuurlijk, het eerste feit is dat veel van de oplossingen nog altijd vanuit Duitsland moeten komen. Komt er een verplichte recall? Waarschijnlijk wel. Dat is blijkbaar beslist. We hebben nog veel informatie uit Duitsland nodig en dat is ook een beetje het antwoord op de vraag van de heer Nollet.

Nous posons encore beaucoup de questions à nos collègues en Allemagne pour avoir toutes les données dont ils disposent concernant ce que Volkswagen va et veut faire.

Comme je l'ai dit, mais je ne veux pas entrer dans les détails de ce dossier car il s'agit d'un dossier pénal, nous avons besoin de tout l'impact car à la fin nous faisons le dossier pour le parquet. Nous avons besoin de tout l'impact économique pour avoir un bon dossier là-dessus.

Tous les jours, nous recevons de nouvelles informations. Je prends l'exemple de D'Ieteren: les voitures en ce qui concerne le CO_2 étaient bloquées. Maintenant, elles sont libérées. C'est un fait nouveau.

Puis-je donner un délai à l'enquête? Non, car cela dépend aussi du parquet qui peut nous demander de faire des choses en plus. Mais je ne rentrerai pas dans le détail en ce qui concerne le dossier lui-même.

Er was ook een vraag in het kader van de schadevergoeding. U verwees naar de situatie in Amerika, waar Volkswagen blijkbaar beslist heeft een extra schadevergoeding te vragen. Ik veronderstel dat beide professoren daarop dieper zullen ingaan in hun toelichting, maar het is duidelijk dat er in België procedures zijn. Er zijn procedures op burgerlijk vlak, de klassieke procedures en de procedure tot collectief herstel. Als consumenten de schade, de fout en een oorzakelijk verband kunnen aantonen, dan kunnen zij recht hebben op een schadevergoeding.

Zijn er al conclusies te trekken voor de consumentenwetgeving? Het is heel vroeg om nu al conclusies te trekken op dat vlak. De wetgeving die ik daarjuist heb vermeld, is voornamelijk Europese wetgeving. Dit komt uit Europese richtlijnen. De oneerlijke handelspraktijken zijn een volledig geharmoniseerde materie. In België wijkt die niet af van wat er op dat vlak in Duitsland bestaat. De reglementering inzake de garantiegeschillen is ook een Europese richtlijn, die niet volledig geharmoniseerd is. Het enige wat wij momenteel kunnen zeggen, is dat er wel nood is aan informatie en uitwisseling van informatie tussen de verschillende lidstaten onderling. Dat is alleszins al een eerste, voorlopige conclusie die wij kunnen trekken, maar het is veel te vroeg om nu al conclusies te trekken op het vlak van consumentenwetgeving of consumentenbescherming. Ik herhaal nogmaals dat de consumentenbescherming op dat vlak maar één aspect is in het dossier Dieselgate.

Johan Klaps (N-VA): U hebt in uw toelichting vermeld dat het concept van de *class action* in onze huidige wetgeving heel restrictief is. De facto kan alleen een echte consumentenorganisatie zoals Test-Aankoop zo'n procedure instellen. Deze zaak is misschien een voorbeeld op basis waarvan men zich zou kunnen afvragen of dat wel de juiste weg is. Wat is uw opinie daarover? Moet dit een aanleiding zijn om, zoals de heer Janssens zegt, onze wetgeving te herbekijken? Specifiek dit aspect lijkt mij daarin een aandachtspunt te zijn. Wij moeten dat systeem flexibeler kunnen maken, om dit soort zaken aan te kunnen.

Wim Van Poucke : Ik zal daarop heel kort antwoorden. Voor zover ik weet is de procedure nog niet opgestart geweest, ik zou eerst de procedure afwachten. Er is sowieso in een evaluatie voorzien na een bepaalde periode van de wetgeving ter zake. Laten wij eerst afwachten tot er daadwerkelijk een procedure is, vooraleer naar conclusies te gaan.

La **présidente**: Messieurs, il me reste à vous remercier pour votre disponibilité ainsi que pour les informations que vous nous avez transmises. Certains points seront encore abordés, chers collègues, dont la thématique environnementale. En effet, je le rappelle, aujourd'hui, notre attention est focalisée sur l'aspect protection des consommateurs. Je vous remercie pour tous les éléments que vous nous avez fournis.

Chers collègues, j'invite à présent Mme Ursula Pachl, directrice générale adjointe du Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC).

Hearty welcome in our committee this afternoon. It's our pleasure that you've accepted our invitation for the hearings.

So as I've said before, we have about 15 to 20

minutes for your introduction. After that, there will be a lot of questions of the members of the committee. Thank you very much.

Ursula Pachl : Je vais parler en anglais. Merci beaucoup de me donner cette opportunité.

Dear Members of Parliament, Ladies and Gentlemen, thank you very much for inviting BEUC, the European Consumer Organisation, to this hearing. To explain very briefly, we represent 41 independent national consumer organisations across the European Union and beyond. Our Belgian member is Test-Achats/Test-Aankoop. They will also intervene at this session later on.

For European consumers and their organisations the Volkswagen scandal and the use of defeat devices in passenger cars to cheat on NOx emissions and the wrong declarations about the CO_2 emissions raises three fundamental questions.

First of all, millions of consumers have bought a Volkswagen car, which against their expectations and the information that they have received, is not in conformity with what was indicated to them, and possibly with illegal levels of air pollution. Today, more than two months after the news broke, consumers are entirely left in the dark as to if, how and when their cars will be fully repaired and also whether they will receive compensation if that would be necessary.

The Volkswagen case secondly brings to light that something is fundamentally wrong with the rules of the testing of the cars and their enforcement in the European Union. We do not have a European surveillance system, which would require independent on-the-road testing for cars. If we are to restore consumer's trust in the emissions and fuel consumption programs, we think that such a system needs to be implemented without further delay.

The third point is that the Volkswagen scandal raises broader questions as to the enforcement of consumer protection or public health protection legislation across the European Union. Why is it again the US authority that has discovered the fraud? Why is it not a German authority, another national authority or a European authority?

I will now address these three questions and focus on the situation of the European consumers and what their options are in this case to receive redress.

First of all, what has BEUC, the European Consumer Organisation, and our members done so far to ensure that consumer rights are respected?

A few days after the revelations, in the very beginning of October, we've sent a letter to Mister Matthias Müller, the new CEO of Volkswagen, and calling Volkswagen to take a number of measures to address consumer concerns.

We have asked Volkswagen to immediately stop the distribution and the sale of any affected cars, we have asked Volkswagen to disclose which specific cars have had this defeat device. We have asked Volkswagen that a full recall of the cars affected in Europe will be communicated in a consistent and transparent way to the owners, that full and detailed information is given about the technical analysis, about the modifications to be made and the potential effects on the performance and the safety of the car.

We have asked Volkswagen to insure that any modifications of the repair work, conducted on these cars, would result in the emissions performance that matches the EU emission limits, or if they would be lower – in the way they had been announced – that they would be the vehicle's advertised emissions levels.

Finally, coming to the individual consumer, we have asked Volkswagen to insure that consumers are exempted from any costs related to this work on repair, that they would receive a replacement car during the repair work, that they would be adequately compensated in case the necessary technical intervention would produce a negative impact on the performance of the car and that they would be compensated for any damages caused by the defeat device, for example a depreciation of the value of the affected cars.

We had to wait for about three weeks and then finally received an answer from Volkswagen, in which they underlined that they really intend to cooperate very constructively with the authorities, that they will announce all measures at a very early stage and that they will communicate them transparently. They would start with the recall in the beginning of 2016.

They also promised to inform customers regularly and comprehensively, and to offer a solution for all affected engines. All vehicles will comply, as a consequence of the repair, with statutory requirements. And finally, they wrote that consumers will not have to bear any costs of these

measures.

Now, although Volkswagen has underlined that they would be really transparent, Volkswagen did not provide any information as to the nature of the modifications or about the possible compensation that they would be ready to give to consumers in case the repair would fail or would impair the performance of the fuel consumption or any other aspects. Nor did they respond to our question whether they would give a replacement car to the consumers.

Following that, we again raised the questions that Volkswagen had not answered and wrote to Volkswagen again. This time we also asked them to engage into a dialogue with us. Today, now about four weeks later, we did not receive a response to this letter.

So in the light of the disappointing information policy of Volkswagen, which we think suggests a lack of accountability and a lack of willingness to take their corporate responsibility, we are now evaluating the legal options for individual and collective redress for consumers.

We know that, since yesterday was the first time that Volkswagen said so in the press very clearly – or not so clearly – we will have to expect that they will not compensate European consumers. And I understand that they have said this also this morning. So this again of course raises the level of concern and the level in which we will look at what we can do in order to make a collective redress claim.

Now, our member organizations across Europe have been following the Volkswagen scandal very closely. They constantly provide advice to consumers.

They have called on the representatives of Volkswagen in their country to put in place measures that would restore the trust of consumers. They have inquired national authorities about the measures to protect consumers that they intend to take.

In addition, in some countries our members are now preparing for group claims. In Italy, for example, our member Altroconsumo has collected 12 000 consumer complaints of affected car owners. In Austria, we have already 50 000 consumer complaints that have been collected. In the Nordic countries, our members cooperate with the respective market authorities, like the ombudsman, and try to insure consumer compensations through these. Our member in the UK has called on the car industry to come clean on fuel claims, so this is another campaign led. Of course, our Belgian member, Test-Achats, is very active. But again, you will hear from them directly today.

What can we say about the consumer rights at this stage? I'm not going into any detail, I think the situation is quite complicated. Just to give you an idea of our main analysis: what is clear in our opinion is that the affected car owners have a right to redress, in any case, for the simple reason that they did not receive the car that was promised to them according to the contract. So that's a clear case.

In the case where consumers can still benefit from a legal guarantee, their rights are well-defined and these rights can be exercised towards the sellers. So these rights cannot be exercised towards Volkswagen itself, because it's a contractual right. So that is another issue. You know that the legal guarantee in most of the European countries, is only a guarantee of a two year period. So this is another problem. It is also clear in our opinion that Volkswagen has caused damages and must offer a satisfactory solution to fix the cars and to assume responsibility for any harm consumers suffered from these non-conforming cars.

What is unclear, is that we don't know yet – as was said before – what the consequences of the recall on the rights of consumers are. The recall should bring the affected vehicles in conformity with the emission standards. But what if the emission standards will be finally met after the repair, but the car has other features, or has suffered so to speak in relation to the performance of the car, in relation to the fuel consumption or in other aspects and does not meet the contractual description that was given to the consumers when they bought the car?

Another important element, which was not mentioned so far, is the timeline of the repair. Many consumers are concerned to lose their legal guarantee rights, which, as I've said, in many countries is only two years, or the compensation because also the limitation period for damages could expire.

From our point of view, it is therefore of really paramount importance to act quickly and to make sure that all affected car owners are equally protected and get redress.

We think it would be really unfair if some

consumers would be compensated because they still have a legal guarantee and others, who don't have a legal guarantee anymore, would not be compensated.

So this is why, as a first step, we would request Volkswagen for a waiver with respect to the prescription period. If Volkswagen does not agree to waive his rights in relation to the prescription period, if they would say to consumers they don't have the right because it already expired, we think it would become very clear that the promise to European consumers to do everything to regain their trust, is only hot air. In such a situation, consumers would have to go to court as quickly as they can.

I would also like to mention in this context, in relation to what was discussed just a few minutes ago, that in many European countries we do not have effective means for collective redress. You have a new system now in Belgium, but in many countries we still do not have that. You know that the European Union has only issued a recommendation a few years ago which is not binding on the member states. So in many countries it is much more difficult for consumers to go for collective action, which obviously would be needed here.

I would also like to say a word about the recall and about the situation as we see it. Because it's not only a fact that the European consumers have been left in the dark by Volkswagen, we think that they are also left in the dark by their national authorities. I have to say the situation is very unclear in relation to many countries in the European Union.

In terms of the legal situation, we understand that the type approval of cars and the market surveillance fall under the responsibility of the member state. So the recall in Germany, as we understand it, is based on product safety legislation, and it is binding for Volkswagen for cars within the territory of Germany, so those who have been registered in Germany, but not beyond. That means that the countries would have to adopt their own measures to follow the German authority, KBA.

Consequently, we have asked members and all members have themselves addressed their ministries and their authorities, and they called for investigations on the defeat devices. They expressed of course their expectation that the authority will play a pro-active role to help consumers to get redress, and that the authorities would oversee the recall, or whatever measure that would be taken in the respective country, to make sure that consumers do not suffer damage from this fraud.

And again, unfortunately we think the national situations are not very clear. There is a lack of information about what the national authorities are doing in the respective countries and what they intend to do to bring the cars back into condition or what they will ask Volkswagen to do in order to get back to the statutory requirements.

We understand that only a few countries have imposed a mandatory recall. Of course this is the case in Germany. I understand this is the case in Belgium. But we do not have a lot of information. The only thing we know is that Volkswagen declared in the beginning of October that they will issue a recall across the European Union.

But this does not mean a mandatory recall, issued by the authorities.

What we hear from our members, is that in many countries the authorities tell the consumers that they wait for Germany to tell them what to do, and that they don't know at all what is going to happen. We also have asked the European Commission what they know and what they can tell us. They say that they have asked the member states twice, so they have written to the respective ministers twice, and asked them a full list of questions. They slowly receive back the answers, but they are not in a position to give us an overview of what is going on in the different member states.

I'd like to say a word about the testing of cars according to the European regulations. In our opinion the Volkswagen scandal obviously shows the importance of fixing the passenger car testing for both air pollutant emissions and for fuel consumption. We have called for a series of measures, ranging from the introduction of a new testing protocol to the establishment of a EU-wide type approval authority to insure more coherent testing standards.

As you may know, your colleagues in the European Parliament have recently also voted in favour of several measures. The measures they call for, are very much in line with what we have asked for.

We have in the recent two years worked to ensure that the testing of cars is improved and that more reliable information is delivered to consumers. Our

work focuses mainly on fuel consumption. But it is very clear that many of the measures needed to fix issues surrounding the measurement of NOx emissions apply also to fuel consumption testing.

I would like to mention one example, which is Altroconsumo, our Italian member. Already last year they have very clearly shown the problems with the car testing at this moment. They tested themselves two cars, a Volkswagen Golf and a Fiat Panda. The differences between the manufacturers' results and the results of Altroconsumo are significant. They found that in the case of the Volkswagen Golf, Volkswagen's declared fuel consumption and CO_2 emissions were more than 50 % lower than the test results obtained by Altroconsumo. In the case of Fiat, the declared fuel consumption and CO_2 emissions were more than 18 % lower than the test results obtained by Altroconsumo.

Altroconsumo has now launched two collective actions against the manufacturers Volkswagen and Fiat. It's the first time that a consumer organization has done that in Europe.

They have not been able to get the eligibility of this claim confirmed in first instance, because in Italy, as in many other countries, the group claim must first of all be declared eligible by a judge. Only ten days ago, they have obtained eligibility for Fiat, so they can go ahead with the claim against Fiat. We're still waiting for eligibility to be declared for the claim against Volkswagen. But obviously, this is an emblematic case and a lead case for us, in relation also to Volkswagen's misrepresentation of the CO_2 emissions.

A word about the impact of air pollutants from motor vehicles on human health. We know that the figures are shocking. According to studies over 400 000 premature deaths per year can be linked to air pollution. I would like to underline that the users of the cars are at the highest risk of suffering from health impact associated with air pollutants emitted from cars. So it is the consumer of these products who in essence suffers most from air pollutants.

Then one point about European and national governance in this respect. I would like to raise this point about the importance of this scandal for our entire governance structure and for the protection of our citizens. BEUC, our organization's, but also other civil society organization's academics and other bodies have been raising concerns about compliance with emission standards since a very long time already.

Today we know that Volkswagen, but possibly not only Volkswagen, has intentionally misrepresented and manipulated the data for years, to circumvent standards that protect the health of people and protect the environment. They have misled consumers as to the real emissions and fuel consumption of their cars.

Two questions come to mind. Again, as I've said in the beginning, why did this scandal break in the US? Why was it the US who found out and not the European Union or countries in the European Union? What happened in the European Union? Why did nobody raise the issue in a more efficient way, as apparently somebody knew?

We have reasons to believe that European and national authorities have been informed about the situation years before. So our question as a consumer organization is: how serious is consumer and environment protection taken in the European Union if such cheating can go on for years undercover?

Moreover, at a time when citizens are still under shock about this fraudulent behaviour of Volkswagen, we all fear that more regulations are about to come. At the same time the European Commission and some national governments are pushing very much for a so-called "better regulation agenda". This agenda has as its major objective to bring down the regulatory costs for businesses and for the growth in jobs. This means less regulations, less strict regulations, exemptions wherever possible and then finally in some aspects no regulations at all.

But of course bringing down the compliance costs was exactly the motivation for the fraud committed by Volkswagen. Our answer to the scandal must obviously not be to lower protection. This should be self-evident, but we know that in the Council of Ministers at the European level, there were already discussions about emissions and they went into increasing allowed emissions.

Coming to the conclusions, Madam Chair, I would like to raise five points.

As I said, two months after the fraud became public, we are still waiting for answers from Volkswagen to very essential questions and also to our offer to launch a dialogue. This despite the reassurances of Volkswagen that they regret very much what happened and that they will do everything they can to regain consumers' trust and

the trust of the wider public.

Secondly, what we want as European consumers: we would like a European response from Volkswagen. Consumers have a right to be fully and clearly informed, also about how Volkswagen wants to remedy the situation and how they will answer to consumers' right to compensation.

Thirdly, the carmakers and Volkswagen have been left off the hook for too long. We now expect national authorities and the European Commission as well to inform us about their intentions and to press Volkswagen to take its responsibility.

Four: the revelations that Volkswagen wrongly declared the CO_2 output of 800 000 cars, must also have consequences. It highlights our demands that the European Commission and the member states must urgently put in place a more robust testing regime, with reliable test procedures and strong oversight measures.

My last point is that obviously this scandal requires a fundamental change in the way legislation to protect consumers or legislation to protect public health and the environment, is designed and how it is enforced in the European Union and at a national level. We need to change the regulatory culture in Europe and to insure a better oversight and enforcement. We hope that the authorities, at both EU and national level, should see this scandal actually as an opportunity to improve and an opportunity to change, for the welfare of their citizens.

Thank you very much.

De **voorzitter**: De heren Klaps en Nollet wensen vragen te stellen.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw Pachl, namens onze partij wil ik u hartelijk danken voor uw toelichting. Ik heb nog enkele vragen voor u.

U bent uiteraard een groot voorstander van onafhankelijke tests voor auto's. Daarom wil ik u vragen naar uw standpunt over de nieuwe *real driving emissions tests* die de Europese Unie zal opzetten. Bent u er tevreden mee, zoals dat nu wordt voorgesteld? Veel producenten stellen dat bij de meting van *real driving emissions* te veel externe invloeden de resultaten beïnvloeden, waardoor de resultaten niet correct zijn en moeilijk vergelijkbaar zijn. De resultaten kunnen volgens de producenten ook niet gedupliceerd worden. Welk standpunt heeft u daaromtrent?

U hebt het gezondheidsprobleem ook al aangehaald. In de Verenigde Staten ligt de maximumwaarde voor NOx op 44 milligram per kilometer, als we hun standaarden omrekenen. In de Europese Unie ligt de norm op 80 milligram per kilometer. Tot 2019 mag die norm hier dan ook nog eens met 110 % overschreden worden, nadien nog met 50 %. Zoals u terecht zegt, zorgt die NOx voor een gigantisch gezondheidsprobleem. U hebt daarover al een aantal cijfers aangehaald die door de Wereldgezondheidsorganisatie ook worden bevestigd. Uit cijfers uit de Verenigde Staten blijkt dat het veertigvoudige van de norm werd geconstateerd, wat overeenkomt met 1 760 milligram per kilometer aan NOx. Dat is ook in Europa tweeëntwintig keer de norm, zonder rekening te houden met de mogelijke overschrijding. Zelfs als we daarmee wel rekening houden, werd de toegelaten norm nog tienvoudig overschreden. De auto's worden nu aangepast, maar moet er volgens u ook een compensatie komen voor de volksgezondheid, voor de geleden schade? Ziet u daar oplossingen voor of een uitweg?

Stel nu dat de we de *real driving emissions* toepassen op een andere, correcte test. Verwacht u daarvan een grote impact op het gedrag van de consument? Uit de eerste cijfers van Volkswagen blijkt namelijk dat de markt nauwelijks reageert. De verkoopcijfers blijven ongeveer gelijk en de verkoopwaarde van tweedehands Volkswagens blijft ook gelijk. Daarom vraag ik me af of de consument er eigenlijk wakker van ligt en of hij zich daardoor zal laten beïnvloeden. Die reactie merken we tot nu toe namelijk zeer weinig, dus ik wil u vragen of u daarover andere ideeën hebt.

Mijn volgende vraag houdt verband met de Europese Unie.

Wij weten allemaal dat alle automerken trucjes gebruiken om hun emissies te verlagen tijdens die testen. Natuurlijk gebruiken ze niet allemaal die software, of daar ga ik tot nader order toch van uit. Het is echter algemeen geweten dat men afgesleten banden gebruikt die een lage weerstand hebben, dat men de batterij afkoppelt, dat men spleten in de carrosserie gaat dichtlijmen tijdens de test enzovoort. Er is een hele reeks van dergelijke systemen, wat men in Europa ook wel wist, maar waartegen men nooit is opgetreden.

Hebt u daarover meer achtergrond? Waarom is dat nooit gebeurd? Waarom is dat nooit aan de orde gekomen, terwijl dit blijkbaar toch geweten

was?

Daarnaast maken de producenten Europa een verwijt, waarin ik hen gedeeltelijk kan volgen. Er is afgesproken dat zij telkens voor aanpassingen in reglementeringen drie jaar *lead time* zouden krijgen. Met de *real driving emissions tests* wordt die termijn de facto een jaar.

Zo wordt het bijzonder moeilijk voor die producenten, die te goeder trouw zijn, om aan die reglementering te voldoen. Zij moeten ook de tijd krijgen om zich daaraan aan te passen. De vraag rijst of de EU, door dit op korte termijn op te leggen, niet in de hand werkt dat men trucjes en achterpoortjes gaat zoeken om binnen de normen te blijven in plaats van met performante en definitieve oplossingen op de markt te komen. Daarover wil ik graag uw mening.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame, je vous remercie pour votre intervention.

Nous sommes tous scotchés lorsque l'on constate le peu d'engouement de Volkswagen à dialoguer. Nous l'avons vécu presque nous-même ce matin, vous le vivez à votre niveau. Cela a de quoi interpeller! On pensait que l'ampleur du scandale aurait provoqué un changement d'attitude. Mais il est manifeste qu'à votre niveau, il est difficile d'avoir un dialogue avec le groupe.

Je vous remercie également d'avoir attiré notre attention sur le chapitre relatif à l'environnement et la santé et avoir ouvert le débat sur le sujet. En effet, on oublie que derrière cela, il y a non seulement la protection du consommateur mais aussi la question de la santé publique. Le chiffre de 400 000 décès par an liés à la pollution de l'air que vous avez rappelé doit constamment être gardé en tête, ce d'autant que, comme vous l'avez souligné, les nouvelles normes qui sont envisagées, vu les écarts acceptés par rapport aux normes envisagées, à court et à long termes, devraient inciter le consommateur à polluer plus que par le passé. Autrement dit, si on fait la somme de ce qui est possible via les marges qui seront offertes, on risque de faire marche-arrière par rapport à la situation actuelle dans la réalité. Mais il s'agit ici d'un autre débat sur lequel je vous rejoins et sur lequel nous reviendrons.

Y a-t-il, au niveau du BEUC, une démarche systématique de recherches de l'ensemble des marques de voitures ou vous concentrez-vous sur Volkswagen car pour l'instant c'est surtout là que le problème a été révélé? Au niveau européen, votre association a-t-elle un regard systématique sur chacune des marques? Vous avez évoqué Fiat, tout à l'heure, mais quid des autres marques en la matière?

J'ai d'autres questions, mais ces dernières concernent plus particulièrement Test-Achats et le niveau belge. Pour l'heure, il est préférable de s'en tenir avec vous au niveau européen.

Leen Dierick (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik wil de spreekster eerst en vooral danken voor de toelichting. Het lijkt mij goed dat wij ook eens zicht krijgen op de Europese kijk en op de verschillen tussen de lidstaten.

Wat mij opviel, mevrouw Pachl, was dat u ergernis en frustratie vertoont ten opzichte van het probleem en vooral ten opzichte van de manier waarop het wordt aangepakt. Het lijkt mij duidelijk dat u zich ergert aan de manier waarop uw brieven worden beantwoord door Volkswagen. U zei dat pas na drie weken een onvolledig antwoord werd verstuurd en dat op een tweede brief evenmin een concreet antwoord kwam op de vraag naar een constructieve samenwerking. U zult nu onderzoeken wat er verder kan gebeuren. Hebt u wettelijke mogelijkheden om meer druk uit te oefenen of sancties op te leggen? Hoe kunt u als Europese instelling meer druk uitoefenen, zodat uw frustratie over de geringe respons op uw brieven en vragen kan worden weggewerkt?

Een tweede vraag heeft te maken met een zekere onduidelijkheid. Waarvoor pleit u precies? Met betrekking tot consumentenrechten zegt u dat eigenaars recht hebben op een nieuwe wagen als zij onder de garantietermijn vallen. Dit recht op een nieuwe wagen geldt ten opzichte van de verkoper. Het is volgens u dan ook heel belangrijk dat de timing van de terugroepactie duidelijk is en dat alles snel verloopt, zodat de wettelijke garantietermijn van twee jaar niet verloopt. Kort daarna pleitte u voor eenzelfde behandeling voor alle consumenten, ongeacht of zij onder de wettelijke garantietermijn vallen of niet. Pleit u voor een nieuwe wagen voor zij die onder de wettelijke garantie vallen, terwijl voor de anderen de terugroepactie zou gelden? Kunt u mij eens verduidelijken waarvoor u pleit? Vraagt u een gelijke behandeling voor elke consument of moet er effectief worden gekeken naar de termijn van de wettelijke garantie?

Ten slotte, ik hoop dat ik het goed begrepen heb toen u zei dat het opmerkelijk is dat niet de Europese instellingen de fraude hebben ontdekt maar de Amerikaanse. Voor u is het duidelijk dat sommige Europese lidstaten al lang op de hoogte

waren van deze fraude, maar niet hebben gereageerd. Ik vond dat een vrij harde stelling en een zware beschuldiging. Volgens u zijn bepaalde Europese lidstaten al lang op de hoogte, maar hebben zij Volkswagen zijn gang laten gaan en hebben zij niet gereageerd, ook omwille van de tewerkstelling. Kunt u die beschuldiging hard maken? Hebt u daarvoor bewijzen? Ik zou dat heel graag weten.

Ursula Pachl : Thank you very much for your questions. I will try to answer all of them. Some questions I will not be able to answer in detail, because at this moment I do not have a detailed response to the question about what exactly we ask for in relation to the air pollutant emissions, because our focus with the work that we have done, was concentrated on fuel consumption and CO_2 emissions, not on NOx emissions. This is a relatively new chapter for us. Obviously, we are calling on the European Commission and on the European institutions to establish or integrate the new testing protocol as soon as possible, which is already about to happen, as of 2016, I understand. But I cannot give you a detailed answer now what standards are to be considered the right emission standards and whether we think that the US standards are the right standards to be used also here in Europe, because we have no detailed position on that. I will go back in any case to check with our experts. If we have some more information on this matter, I will of course be happy to provide you with answers.

I understand that the compensation for public health damages is a very complicated issue, which we have not addressed so far. It is legally extremely complicated and very difficult to establish. We have been looking at emissions from a consumer perspective, focusing on the fuel consumption impact, and less on the public health impact. With the new dimension of the Volkswagen scandal, we have now started to add this to our programs.

You have also asked whether we think that the Volkswagen scandal will change consumers' behaviour. You've said that, when looking at the figures of second-hand car sales or new sales, this may be not the case. This is very difficult to answer. I don't have a European answer to that question. We don't have the figures. But we have heard the representative of Volkswagen Belgium saying that the sales have dropped in Belgium, so the demand has dropped. On the other hand I think he said that the value of used cars has remained the same, which I think is a bit of a contradiction. What we learn from the complaints that our consumers tell our members about, is that consumers are extremely angry about the fraud that Volkswagen has committed. They feel cheated. This is the first consumer concern. Obviously, many of them still like their Volkswagen car. So there is a certain contradiction in consumer behaviour as well, I guess.

You have asked why the possibilities to influence the testing results, as everybody knows, have never been invoked so far. We have done that a lot. We have, since two years, led a campaign about this, in relation to CO_2 emissions.

One of our member organisations, Altroconsumo, has tried to bring this case to court, claiming for the increased fuel consumption. As I said before, the court of first instance has not accepted the claim. Why? Because the court said that, as long as the authority has certified the consumption of the car, the consumer does not have a legal base to claim for something that differs from those numbers. There already we see that the situation is extremely complicated. It's not that we have not issued the fact that there is a real problem.

You ask why the authorities do not react. That question I cannot answer.

We asked for steps to be taken in terms of road testing. You asked whether this is not too quickly. I cannot answer to that question. I think that car manufacturers know since a very long time how to influence the testing results. I think there is really no need to give them more time to adapt. I think this would be contrary to changing the situation.

Then there was a question whether we had only looked at Volkswagen or whether we had also looked into other car manufacturers. As I have said, our member in the UK has asked all car manufacturers or most of all car manufacturers whether they use any defeat devices. They have received only answers saying that they do not use any defeat devices. For the time being, we have not looked into this further. This is something that we may want to do, but for the time being we are focusing of course on the Volkswagen case.

What can we do to insist that Volkswagen responses to us? We cannot force them of course to come to the table and have a discussion with us. We understand that our German member organization has a first meeting with them and we will obviously try to make them understand that if they do not come to the table, our member organizations will launch legal actions against them. This is the only measure that we have.

Then I think there was a bit of confusion. I don't know how it comes, but I did not say that we ask for new cars for Volkswagen owners. I must have been misunderstood. I said that there are legal guarantee rights. As you know, in most of the member states, as in Belgium, the consumer has a choice between repair and replacement. If one of the measures chosen by the consumer is not proportionate, then the seller in that case could also argue that only the other measure can be taken.

In this case, nobody asked for a new car – so far. Obviously, if this continues in the way it does, and Volkswagen does not give any detail as to when the repair will be done, and whether it will be successful, I think there will be maybe more cause for getting a new car. If there is a legal guarantee, this could be justified, because according to national legislations, which I obviously don't know all, the seller does not have an enormous amount of time to do the repair. So, we do not ask – we say that very clearly – for Volkswagen to now provide all new cars to the affected owners.

Maybe there's a problem with the translation, but I did not say that the member states knew about the fraud. I only said that there was knowledge about that. I don't know if you know it, but at the European level the Joint Research Centre had communicated about misleading information from testing to the European Commission. I have not said that this was also known to member states. I only said that some have known about this. We don't know exactly who has known about this, but I did not say that it was known to all member states. Thank you very much and I hope I have addressed your questions.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, pour ce qui concerne l'organisation de nos travaux, c'est aujourd'hui une journée un peu particulière et nombre de nos collègues n'ont pas pu être là pour les raisons que l'on peut deviner. Il est 16 h 45, je me demandais dans quelle mesure, pour ne pas perdre trop de pertinence aux travaux que nous faisons, il ne serait pas possible de distinguer l'audition suivante des deux professeurs que nous avons conviés, Mme Biquet et M. Steennot, de l'audition des représentants de Test-Achats? Ne pourrait-on pas les auditionner lors d'une prochaine séance? Vu l'heure et les difficultés liées à la journée d'aujourd'hui, je crains que les députés ne soient plus très nombreux. Certains nous ont déjà quittés en cours de route.

J'ai déjà consulté certaines personnes. Cela ne les choque pas outre mesure. Au contraire, cela permettrait d'avoir un dialogue plus approfondi en ayant digéré ce qui a été dit cette fois-ci. Voici la proposition que je voulais vous soumettre car nos travaux étaient organisés autrement.

La **présidente**: Monsieur Nollet, je suis d'accord avec vous sur le fait que cette journée est tout à fait particulière. La preuve en est que les commissaires étaient quand même présents en nombre ce matin, étant donné que nous avions un agenda assez chargé et j'imagine que l'audition de certaines institutions était d'intérêt.

Chers collègues, nous avons fixé l'agenda ensemble. Nous connaissions l'ampleur du travail, etc. Nous avons en effet encore deux auditions, celle du Pr Biquet et Pr Steennot suivie de celle des représentants de Test-Achats. Je trouve que nous avançons assez bien dans les auditions. Je me tourne vers les commissaires présents pour voir ce qu'ils en pensent. Je veux bien me plier à un changement d'organisation si les commissaires le souhaitent en rajoutant une séance mais cela me semble un peu difficile vu l'agenda.

Ik weet niet wat de leden ervan denken. Mijn voorstel was om voort te werken tot 18 u 30 uur of 19 u 00.

Je dois aussi être théoriquement à 19 h 30 à Eupen. Je n'y arriverai pas non plus. J'ai donné la priorité à la tenue de cette commission. Je m'y suis engagée. Voilà malheureusement les impératifs.

Collega's, wat is uw mening?

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik had ook gepland dat wij tot ongeveer 18 u 00 zouden voortdoen. Dat lijkt mij geen slecht idee, ook uit respect voor de personen die hier al de hele middag wachten.

Ik kan samen met u en met de andere leden vaststellen dat de partijen die het luidst hebben geroepen om zoveel mogelijk consumentenorganisaties in onze commissie uit te nodigen, hier vandaag niet aanwezig zijn.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): (…)

Johan Klaps (N-VA): Mijnheer Nollet, u hebt luid geroepen, maar u bent ter zake voor één keer overstemd door uw rode collega's, die per se alle mogelijke consumentenorganisaties wilden uitnodigen. Wij zijn in hun oproep meegegaan.

Als wij tot 18 u 00 kunnen voortdoen, zou dat goed zijn. Misschien kunnen de sprekers, en wij met onze vragen, daarmee een klein beetje rekening houden. Ik pleit hier dus zeker niet voor mezelf. Dat is misschien de beste manier om door te gaan.

Dirk Janssens (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, met alle respect moet ik inderdaad opmerken dat wij een aantal mensen in hun oproep zijn gevolgd. Ik stel echter vast dat zij die de vragen zouden moeten stellen, hier vandaag niet zijn.

Ik zou het echter kort en concreet willen houden.

Ik weet niet wat de sprekers er zelf van vinden. Wij kunnen hierover immers nog twee uur doorbomen, maar ondertussen loopt de tijd wel verder. Ik weet ook niet in welke mate zij nog mogelijkheden hebben om de zaak eventueel op een later ogenblik te bekijken.

Persoonlijk vind ik het jammer dat de commissie tot dergelijke maatregelen zou moeten overgaan. Ik houd de discussie liever kort dan hierover nog een paar uur door te bomen.

La **présidente**: Je propose qu'on continue alors dans l'agenda que nous nous étions fixé.

Frau Pachl, ich bedanke mich noch bei Ihnen für Ihre Intervention.

Je propose que Mme Biquet et M. Steennot prennent place. Comme on m'avait dit qu'il y avait des interventions coordonnées, j'imagine que cela ne pose pas de problème si nous prenons les deux interventions ensemble avant les questions.

Christine Biquet: Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, vu l'heure tardive, je m'en tiendrai aux grandes lignes du texte écrit que j'ai remis aux membres de la Commission. Je ne vais pas revenir sur les faits. Nous retiendrons simplement, comme D'Ieteren l'a exposé tout à l'heure, qu'il y a le problème du logiciel truqué pour les moteurs diesel et puis, il y a, pour d'autres motorisations – diesel ou essence – d'autres véhicules, le problème des émissions de CO_2 et donc des données de consommation de ces véhicules.

On nous a demandé d'envisager la protection des consommateurs. Je préfère, pour ma part, parler de la protection, des droits de l'acheteur final, car la notion de consommateur est une notion définie légalement, qui ne concerne que la personne qui acquiert le bien dans un usage essentiellement privé. A contrario, l'acheteur final qui a acquis le véhicule pour l'affecter principalement à son activité professionnelle ou commerciale n'est pas un consommateur. Ce n'est pas pour cela qu'il ne dispose pas de droits substantiels.

Donc, je vais envisager les moyens que peut utiliser l'acquéreur final. Ces moyens, tantôt concerneront tous les acheteurs finaux, tantôt uniquement les seuls consommateurs. Il y a une vie aussi pour les non-consommateurs.

Premier type de moyens qui relève du droit des contrats. Tout d'abord, l'acheteur final peut songer à une action en nullité ou à actionner la garantie. L'une et l'autre de ces actions, il va les utiliser contre son vendeur, le vendeur qui a contracté avec lui. Et qui a contracté avec l'acheteur final? Le plus souvent, c'est le concessionnaire. Le concessionnaire a vendu un véhicule au consommateur ou à l'acheteur final. Le droit des contrats, l'action en nullité ou l'action en garantie, le consommateur va l'exercer contre ce concessionnaire, qui est donc juridiquement en première ligne.

L'action en nullité: on aurait pu envisager la question de l'annulation du contrat de vente pour illicéité de son objet. D'Ieteren l'a rappelé tout à l'heure, le véhicule doit être conforme à des normes techniques. Il a rappelé l'existence de sanctions pénales qui pourraient frapper le pauvre propriétaire du véhicule qui n'est pas aux normes.

Le temps m'a donc manqué pour faire une recherche, vérifier dans quelle mesure des tests étaient requis pour que le véhicule puisse être valablement commercialisé. Autrement dit, n'y a-t-il pas un problème de respect de l'ordre public et des bonnes mœurs dans la vente d'un véhicule illicite? Vaste question.

Sinon, l'action en nullité, on aurait pu songer à la fonder sur le dol du cocontractant. Le dol, c'est la manœuvre, la tromperie. Il y a eu une tromperie dans le chef de ceux qui ont conçu et placé le logiciel truqueur. En l'occurrence, la tromperie n'émane pas, semble-t-il, du concessionnaire, de celui qui a passé le contrat avec l'acheteur final. On rappelle à cet égard que le concessionnaire agit en son nom et pour son compte. Il n'est le mandataire ni du constructeur, ni de l'importateur. Ce concessionnaire ignorait vraisemblablement tout et n'aurait pas pu mettre au jour les manipulations. Lorsqu'elle est dirigée contre un cocontractant innocent, comme tel est le cas des concessionnaires je suppose, l'action en nullité

pour dol est vouée à l'échec.

Il ne faut cependant pas oublier un autre vice de consentement, qui est l'erreur sur la substance. Lorsqu'une partie à un contrat a été victime d'une erreur vice de consentement, elle pourra, le cas échéant, intenter son action en nullité pour erreur, même contre son vendeur pourtant innocent. En effet, l'erreur ne requiert pas de faute dans le chef du cocontractant, lorsqu'un acheteur invoque qu'il a été induit en erreur ou qu'il s'est fourvoyé quant à l'une ou l'autre caractéristique du véhicule, il peut, à certaines conditions, obtenir l'annulation du contrat mais parmi les conditions ne figure pas une quelconque faute dans le chef de son vendeur.

Cependant, pour que l'erreur vice de consentement puisse emporter l'annulation du contrat, il faut qu'elle porte sur un élément qui a déterminé la partie, en l'occurrence, l'acheteur, à acquérir le véhicule. Pour que notre acheteur puisse obtenir l'annulation sur base de l'erreur vice de consentement, il faudra qu'il établisse que s'il avait su que les normes de pollution étaient dépassées ou les normes de consommation étaient plus importantes, il n'aurait pas acquis du tout le véhicule. Cette preuve est assez compliquée à apporter mais on peut imaginer que l'acheteur puisse prouver, par différents éléments de fait, sa grande sensibilité au respect de l'environnement qui aurait fait que s'il l'avait su, il n'aurait pas acquis le véhicule. Mais il faudrait aussi connaître l'écart exact entre les tests truqués et les tests non truqués.

Si l'acheteur parvenait à établir et à convaincre le juge que s'il avait su, il n'aurait pas acquis le véhicule, il obtiendra l'annulation du contrat. Qui dit annulation, dit retour au pristin état ; cela signifie que s'il y a eu exécution, il y a lieu à restitution dans le chef des deux parties.

Dans le cadre du droit des contrats, notre acheteur peut également songer non pas à l'action en annulation mais cette fois-ci à une action qui se situe dans la phase de l'exécution du contrat, c'est l'action en garantie. Il y a bien sûr la garantie des vices cachés qui existe dans le droit commun de la vente. Il y a, à côté, la garantie des biens de consommation qui existe au profit des seuls consommateurs lorsque le véhicule leur a été vendu par un vendeur professionnel. On a une dualité de régime quant à la garantie qui est en fait induite par une directive européenne qui ne vist eque la protection des seuls consommateurs.

Le consommateur va donc utiliser le régime de la garantie légale des biens de consommation mais à condition que le vice soit apparu dans les deux années de la livraison. C'est quelque chose d'assez bizarre qui découle encore une fois d'une directive européenne censée protéger les consommateurs mais aussi réaliser le grand marché intérieur. Fort heureusement, le législateur belge a été très sage lorsqu'il a transposé la directive sur la garantie des biens de consommation. Il a en effet décidé que si le vice se manifestait, en l'occurrence si la tricherie apparaît au grand jour plus de deux ans après la livraison du véhicule, notre consommateur pourrait retomber sur le régime de droit commun de la garantie des vices cachés. Ceci est dû à la grande sagesse de notre législateur belge.

La **présidente**: (…)

Christine Biquet: Bien entendu, il faut rendre à César ce qui est à César!

La garantie des biens de consommation requiert qu'il y ait un défaut de conformité. En l'occurrence, il y avait un logiciel truqueur. Tout acheteur peut s'attendre à ce que le véhicule qu'il achète ne soit pas pourvu d'un logiciel truqueur. Il y a des caractéristiques qui ont été promises, affichées quant aux émissions de polluants et aux consommations de carburant.

Quels sont alors les droits du consommateur contre son vendeur? Dans un premier temps, il a droit à l'exécution en nature et "il a le choix", en principe, nous disent tant la directive européenne que la loi belge, "entre, d'une part, le remplacement du véhicule par un autre véhicule et, d'autre part, la réparation du véhicule pour ôter le vice du véhicule". Il a le choix! Et le constructeur vient en appui des concessionnaires. En réalité, c'est le concessionnaire qui offre la garantie, quitte à se retourner contre l'importateur qui se retournera par la suite contre le constructeur. Celui qui est en première ligne par rapport à la garantie légale – ne l'oubliez jamais! - c'est le pauvre concessionnaire. C'est lui qui est en première ligne. Tout ce qu'il peut espérer, c'est d'être aidé par l'importateur et le constructeur.

La solution qui est proposée, c'est la réparation, c'est-à-dire enlever le logiciel truqueur, mais je vous avoue que je ne sais plus très bien en quoi consistera la remise aux normes. En effet, sauf erreur de ma part, si on enlève le logiciel truqueur, on enlève juste le trucage. Donc la tricherie apparaît au grand jour. Donc, ce véhicule émet plus de polluants que ce qui est mentionné sur le certificat de conformité ou consomme davantage

(je parle du test non truqué) par rapport à ce qui est mentionné. Donc je ne comprends pas comment on va remettre le véhicule aux normes simplement en enlevant un logiciel truqueur, mais je vous l'avoue, je ne suis qu'une simple juriste.

Le consommateur ne pourra exiger le remplacement par un autre véhicule que s'il n'abuse pas de son droit,si la réparation n'est pas satisfactoire, par exemple si les normes ne sont toujours pas respectées, si cela lui occasionne un grand dommage, s'il a une moins-value pour le véhicule, mais tout cela reste difficile à prouver.

Dans un second temps, s'il n'est pas possible de faire la réparation sans dommage important pour notre consommateur, celui-ci a le choix entre, la résolution, c'est-à-dire l'anéantissement du contrat de vente, un peu comme la nullité mais c'est une sanction au niveau de l'exécution du contrat, ou la réduction adéquate du prix pour combler la moins-value du véhicule à raison du défaut, sachant que notre brave consommateur ne pourra pas obtenir la résolution du contrat si le défaut est mineur. Je résume car mon collègue reviendra plus en détail sur ces points.

J'insiste en disant que tous ces remèdes de première et de seconde lignes sont dus par le vendeur professionnel, c'est-à-dire *in casu* par le concessionnaire et, ce, quand bien même ce concessionnaire serait innocent. Quant aux remèdes par rapport au bien, notre brave concessionnaire sacrifié, innocent, va supporter une responsabilité objective. Il n'en va autrement que pour ce qui concerne les dommages et intérêts complémentaires, s'il subsiste un dommage, puisque, là, le vendeur professionnel pourra échapper aux dommages et intérêts complémentaires s'il prouve, s'il établit son ignorance invincible du vice, quelles qu'aient pu être ses diligences.

Quant à la garantie des vices cachés de droit commun, pour faire très simple, il y a une grande différence dans le droit commun, dans les remèdes du droit commun de la vente puisque, là, la loi dispose que l'acheteur a le choix directement entre l'action en résolution et la réduction adéquate du prix. Avec mon collègue, le Pr Wéry, je pense qu'il y a quand même possibilité d'une réparation en nature dans le cadre du droit commun de la vente.

J'insiste sur le fait que s'agissant de la garantie, notre acheteur, le propriétaire actuel du véhicule, va pouvoir, selon les cas, agir en garantie des vices cachés, en garantie des biens de consommation contre son propre vendeur mais il peut encore utiliser l'action en garantie dont son vendeur disposait contre le vendeur précédent et du vendeur précédent contre le vendeur encore précédent Bref, notre propriétaire actuel du bien peut utiliser la garantie légale qui appartenait à l'un de ses prédécesseurs dans la chaîne de distribution si les conditions de l'action en garantie à ce stade du maillon antérieur de la chaîne sont réunies.

À côté de la garantie légale qui est due par le concessionnaire, il y a la garantie commerciale qui peut être promise par le vendeur, mais aussi par l'importateur ou le constructeur. Cette garantie commerciale peut constituer un plus pour l'acheteur. Mais, en aucune manière, s'agissant des contrats de consommation, cette garantie commerciale ne peut venir diminuer la garantie légale qui est due par le concessionnaire. Il s'agit ici d'un aspect qu'il ne faudra pas oublier.

Comme je me suis déjà longuement exprimée, et afin de ne pas vous retenir trop longtemps, je laisserai la question des pratiques commerciales déloyales à mon collègue, Reinhard Steennot.

Je terminerai donc mon intervention en revenant un instant sur la responsabilité extra-contractuelle du constructeur, sur la base des articles 1382 et 1383 du Code civil.

Je rappelle que la responsabilité dans notre droit requiert une faute, mais aussi un dommage en lien causal avec la faute. C'est le dommage et rien que le dommage qui est réparé. Notre droit ne connaît pas les dommages et intérêts punitifs.

Pour autant qu'elle puisse s'appliquer, vu les problèmes de droit transitoire, la nouvelle action en réparation collective pour les dommages de masse ne consacre pas – en tout cas, pas expressément – les dommages et intérêts punitifs. Il existe bien – le professeur Steennot va en parler – une sanction punitive pour les pratiques commerciales déloyales, mais seule une interprétation créative de cette sanction pourrait, et encore à des conditions très strictes, aboutir à une forme de dommages et intérêts punitifs.

La **présidente**: Merci beaucoup, madame le professeur Biquet, pour ces éléments d'information concernant le droit des consommateurs.

Ik geef nu het woord aan de heer Reinhard Steennot voor zijn uitleg.

Reinhard Steennot: Mevrouw de voorzitter, geachte dames en heren, ik zal mijn uiteenzetting kort houden; voor de details verwijs ik u naar mijn ingediende tekst, zodat ik niet in herhaling hoef te vallen ten opzichte van hetgeen mijn collega Biquet u reeds heeft verteld.

Er is één punt wat ik voorafgaandelijk wil meegeven. U hebt vandaag nog nagenoeg niets gehoord over de reglementering inzake productaansprakelijkheid. Een wet uit 1991 biedt de mogelijkheid om een producent, bijvoorbeeld een fabrikant, aansprakelijk te stellen voor de schade die men lijdt ten gevolge van een gebrekkig product.

Wanneer men naar de reglementering inzake productaansprakelijkheid kijkt, dan ziet men dat men met gebrekkige producten onveilige producten bedoelt, producten die niet de veiligheid bieden die men gerechtigd is te verwachten. De vraag is in eerste instantie of het mogelijk is om een Volkswagen hier als een gebrekkig product te beschouwen. Men kan daaraan twijfelen, omdat de sjoemelsoftware niet onmiddellijk leidt tot een onveilige wagen, de wagen is nog steeds even veilig om mee te rijden als een andere wagen. Het enige wat men eventueel kan argumenteren, is dat de wagen gebrekkig en onveilig is, omdat hij ten aanzien van de bevolking in het algemeen kan zorgen voor een zekere lichamelijke schade, die dan voor vergoeding in aanmerking zou komen.

Ik heb ervoor geopteerd om dat in mijn nota niet verder te ontwikkelen, omdat ik denk dat het voor een bepaalde persoon die last krijgt van een of andere lichamelijke schade, bijzonder moeilijk zal zijn om aan te tonen dat die lichamelijke schade in causaal verband staat tot het gebrek aan de wagen. Wetende dat de reglementering inzake productaansprakelijkheid slechts voorziet in een objectieve aansprakelijkheid voor het geval waarin er een gebrek is, schade én een causaal verband, zal het bijzonder moeilijk zijn om die reglementering inzake productaansprakelijkheid toe te passen.

Een tweede punt waarop ik wil terugkomen, is het volgende. Mevrouw Biquet heeft heel duidelijk aangegeven wat het kader is van de reglementering inzake consumentenkoop; ik hoef dat dus niet in extenso weer te geven. De mogelijkheid bestaat om enkel en alleen – we kunnen dit niet genoeg benadrukken – de verkoper, de concessiehouder, aansprakelijk te stellen, bij toepassing van die reglementering inzake consumentenkoop.

Een punt dat vandaag nog niet aan bod is gekomen en dat ik toch wel wil benadrukken, is het volgende. Stel dat een consument een wagen heeft aangekocht bij een concessiehouder en beslist om na een half jaar of een jaar die wagen verder te verkopen aan een andere consument. De vraag is dan of de tweede consument zich nog kan beroepen op de reglementering inzake consumentenkoop. Het antwoord is ja, met dien verstande dat hij dat natuurlijk niet kan ten aanzien van de particuliere verkoper van wie hij de wagen heeft gekocht; hij zal dat alleen kunnen ten aanzien van de concessiehouder van wie hij de wagen heeft gekocht. Met andere woorden, de concessiehouder blijft bij toepassing van de reglementering inzake consumentenkoop op dezelfde manier aansprakelijk ten aanzien van verdere kopers, verdere consumenten als ten aanzien van de eerste consument, aan wie hij de wagen heeft verkocht.

Natuurlijk is daar een belangrijke beperking, waar mevrouw Biquet al naar verwees. Een van de voorwaarden inzake aansprakelijkheid van de verkoper is dat het gebrek zich manifesteert binnen een termijn van twee jaar. Als een consument een wagen verder verkoopt, dan zal die termijn van twee jaar in veel gevallen natuurlijk al overschreden zijn.

Ik wil nog even ingaan op een ander punt, namelijk de rechtsmiddelen. Mevrouw Biquet heeft aangegeven dat de consument in eerste instantie aanspraak kan maken op een kosteloos herstel of kosteloze vervanging. Ik wil nogmaals benadrukken dat het kosteloos karakter van hetzij het herstel, hetzij de vervanging voor het Hof van Justitie van essentieel belang is. Het Hof van Justitie heeft in het verleden bijvoorbeeld geoordeeld dat in geval van een vervanging “kosteloos” impliceert dat er van de consument geen enkele gebruiksvergoeding kan worden gevraagd. Dat zou betekenen dat, indien men in dit dossier een vervanging toelaat en een consument gedurende anderhalf jaar gebruik heeft kunnen maken van die wagen, de consument geen enkele vergoeding verschuldigd is voor het gebruik dat hij van de wagen heeft kunnen maken. Dat is een belangrijk element.

Wat het kosteloos herstel betreft, begrijp ik voorts uit de uiteenzettingen van D’Ieteren en uit berichten in de media dat kosteloos herstel impliceert dat men geen vergoeding zal aanrekenen voor het verwijderen van de sjoemelsoftware. Kosteloos houdt volgens mij meer in. Men moet de consument ook vergoeden voor alle kosten die hij moet maken in het kader

van zijn verplaatsing met zijn wagen naar de garage en voor een eventueel tijdverlies dat hij lijdt. Dat zijn ook elementen die onder de notie van kosteloos herstel ressorteren.

Ik ben het volledig eens met mijn collega. Indien men ervan uitgaat dat het verwijderen van de sjoemelsoftware er niet toe leidt dat de consument andere schade lijdt, dat wil zeggen dat het verbruik niet hoger wordt, de prestaties van de wagen gelijk blijven en dientengevolge ook de herverkoopwaarde, dan kan een consument enkel herstel vragen. Een vervanging lijkt mij dan buiten proportie. Het grote probleem is dat de kans bestaat – ik zal mij daarover niet uitspreken, want wij zijn maar simpele juristen, zoals mijn collega zei – dat het verwijderen van de sjoemelsoftware zal leiden tot een toegenomen verbruik en verminderde prestaties van de wagen. Als er een hoger verbruik en verminderde prestaties zijn, dan moet men zich geen illusies maken, want dan zal de herverkoopwaarde van de wagen dalen. In die gevallen lijdt de consument belangrijke schade en dan zou men kunnen zeggen dat het voor een consument wel verantwoord is om de vervanging van een wagen te vragen.

Als Volkswagen er niet in slaagt om bij het verwijderen van de sjoemelsoftware de wagen zo goed als nieuw te maken, zal het dan morgen een nieuwe wagen kunnen produceren zonder sjoemelsoftware en met dezelfde prestaties als een Volkswagen met sjoemelsoftware vandaag? De toekomst moet dat uitwijzen, maar misschien is ook daar het antwoord negatief.

Als men noch tot herstel noch tot vervanging kan overgaan zonder ernstige overlast, zal de consument zich kunnen beroepen op wat men de secundaire rechtsmiddelen noemt.

Wat zijn die secundaire rechtsmiddelen, zoals mevrouw Biquet al heeft gezegd? Het gaat hier over de mogelijkheid tot ontbinding of passende prijsvermindering. De consument heeft hier de vrije keuze, met die beperking dat ontbinding alleen mogelijk is als het gebrek voldoende ernstig is.

Wij kunnen hier vandaag niet inschatten wat een rechter daarover zou beslissen. Ik denk dat het zeer moeilijk is om dat te voorspellen.

Een consument kan kiezen voor een passende prijsvermindering, die dan moet worden berekend op basis van het hogere verbruik, de verminderde prestaties, een eventueel lagere herverkoopwaarde. Dat kan er toch toe leiden dat de consument een deel, misschien een aanzienlijk deel van de prijs die hij heeft betaald, zou kunnen terugkrijgen.

Dat wou ik nog toevoegen aan wat mevrouw Biquet al zeer duidelijk heeft geschetst met betrekking tot de consumentenkoop.

Een tweede punt betreft de regeling inzake oneerlijke handelspraktijken jegens consumenten. Ik breng misschien heel kort even de structuur van die reglementering in herinnering.

De wet voorziet in twee zwarte lijsten, een lijst van misleidende handelspraktijken en een lijst van agressieve handelspraktijken, die in alle omstandigheden verboden zijn. Daarnaast wordt die lijst aangevuld met een aantal meer algemene normen: een algemeen verbod op misleidende en een algemeen verbod op agressieve handelspraktijken en een nog meer overkoepelende norm die in het algemeen praktijken verbiedt die in strijd zijn met de vereisten van professionele toewijding.

Ik ben er niet van overtuigd, maar de kans bestaat wel dat de rechter in deze zaak een schending zou vaststellen van een van de bepalingen uit de zwarte lijst. Ik ben er daarentegen wel redelijk van overtuigd dat hier een schending voorligt van de open norm inzake misleidende handelspraktijken.

Het grote verschil tussen de zwarte lijst en de open norm bestaat erin dat bij een schending van de open norm men bijkomend moet aantonen – ik denk dat de heer Van Poucke dat reeds heeft aangegeven – dat de misleidende praktijk van die aard is dat die de aankoopbeslissing van de consument potentieel kan gaan beïnvloeden.

Hier wil ik even wijzen op een belangrijk verschil met wat mevrouw Biquet heeft gezegd over de dwaling. Met betrekking tot de dwaling heeft mijn collega u verteld dat de consument zou moeten aantonen dat hij het contract helemaal niet zou hebben gesloten indien hij op de hoogte was geweest van de aanwezigheid van sjoemelsoftware.

Dat is anders in het kader van de regeling inzake misleidende handelspraktijken. Daar volstaat het dat men kan aantonen dat een consument bij zijn beslissing beïnvloed is. Dat betekent dat hij ofwel helemaal niet zou hebben gecontracteerd, ofwel dat hij onder andere voorwaarden zou hebben gecontracteerd. Dat is natuurlijk veel eenvoudiger om aan te tonen dan de vereisten die men aantreft bij de problematiek van de dwaling.

Ik denk dat we in dit geval wellicht een misleidende handelspraktijk kunnen vaststellen. De vraag rijst dan hoe dat civielrechtelijk wordt gesanctioneerd. Mijnheer Van Poucke heeft u al gewezen op de mogelijke strafrechtelijke procedure en de mogelijkheid tot burgerlijke partijstelling, maar ik beperk mij hier tot het civielrechtelijke.

Twee elementen. Ten eerste, men kan natuurlijk steeds op basis van het gemeenrecht schadevergoeding vragen. Dat is hier noodzakelijkerwijs artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek. Het gaat hier immers over een misleidende handelspraktijk die uitgaat van de fabrikant Volkswagen, waarmee de consument geen contractuele relatie heeft.

Er is geen oneerlijke handelspraktijk – laat ons aannemen – vanwege de individuele verkoper. Wij gaan ervan uit dat die niet op de hoogte is van de sjoemelsoftware. Men kan dan schadevergoeding krijgen, maar men moet zich wel wenden tot Volkswagen.

Ten tweede, zoals de heer Van Poucke heeft gezegd, is er de bijzondere civielrechtelijke sanctie, aanwezig in artikel 38 van boek VI van het Wetboek van economisch recht.

In de zaak die ons bezighoudt, houdt die sanctie in dat de rechter kan beslissen dat de consument zijn wagen mag behouden en bovendien de terugbetaling krijgt van de volledige aankoopsom. De rechter zal dat nu niet beslissen. De rechter kan dat beslissen en beschikt daarbij over een grotere discretionaire bevoegdheid, maar ik ben ervan overtuigd dat geen enkele rechter zal zeggen dat de consument die wagen mag behouden en de volledige aankoopsom terugkrijgt. Dat zou disproportioneel zijn. Dat is een eerste element. De rechter heeft een discretionaire bevoegdheid, maar *qui peut le plus, peut le moins*. De rechter kan op basis van deze bepaling zeggen dat men een deel van de aankoopsom moet terugbetalen of dat de consument de wagen mag teruggeven en hij de aankoopprijs terugkrijgt. Dat is ook een mogelijkheid.

De vraag rijst echter of we artikel 38 hier wel kunnen toepassen. Artikel 38 bepaalt "wanneer een overeenkomst is gesloten ingevolge een oneerlijke handelspraktijk". Dan kan een rechter die sanctie toepassen.

Wat is het probleem? Artikel 38 is eigenlijk geschreven voor die situaties waarin de oneerlijke handelspraktijk uitgaat van de persoon met wie men de overeenkomst heeft gesloten. Dat is hier niet het geval. De oneerlijke handelspraktijk gaat uit van Volkswagen, terwijl men de overeenkomst heeft gesloten met de concessiehouder. Dan is de vraag of men artikel 38 kan toepassen. Kijkt men naar de tekst van de wet, dan lijkt die zich daartegen niet te verzetten. Kijkt men daarentegen naar de plaats waar artikel 38 is geïntegreerd in het Wetboek van economisch recht, dan is het wel een sanctie die men zou aantreffen in de verhouding van overeenkomsten tussen ondernemingen en consumenten. Dan wringt het een beetje dat men die sanctie zou toepassen ten aanzien van een verkoper die volledig onschuldig is en van niets op de hoogte is.

Mijn collega heeft er in haar nota op gewezen: als men zegt dat men die sanctie alleen kan toepassen wanneer de oneerlijke handelspraktijk uitgaat van een medecontractant en niet van een andere partij in de schakel, zou de vraag kunnen rijzen of dat nog in overeenstemming is met het gelijkheidsbeginsel. Dat is een andere discussie.

Ik wil eindigen met een woordje over de collectieve vordering. Mijnheer Van Poucke heeft er al op gewezen dat wij de collectieve vorderingen sinds 1 september 2014 in onze rechtsorde hebben geïncorporeerd, specifiek om aan dit soort gevallen een halt toe te roepen.

Dit is het soort dossier waarin een collectieve rechtsvordering echt een meerwaarde kan bieden, want het is duidelijk dat de consumenten collectief een schade lijden die haar oorsprong vindt in één gemeenschappelijke oorzaak, namelijk de sjoemelsoftware.

In de hypothese dat consumenten na het verwijderen van de sjoemelsoftware nog schade lijden, zou een *class action* dus effectief kunnen worden toegepast. Zo lijkt het althans.

Er spelen drie elementen.

Ten eerste wil ik benadrukken, wat reeds aan bod gekomen is, dat de *class action* enkel kan worden ingediend door een door de wet bepaalde groepsvertegenwoordiger. Vandaag gaat het daarbij vooral om consumentenorganisaties, en dan vooral Test-Aankoop.

Ten tweede heeft onze *class action*, in tegenstelling tot de Amerikaanse versie, geen punitief karakter. Wij zullen Volkswagen niet met een collectieve rechtsvordering een straf

opleggen. Het enige wat wij kunnen doen via een collectieve vordering, is Volkswagen verplichten tot het vergoeden van de schade die Volkswagen heeft gecreëerd. Wij kunnen niet een of andere bijkomende straf met afschrikwekkende werking opleggen.

Ten derde is er het volgende, en dit vind ik veruit het moeilijkste punt. Ik heb er met een aantal collega's over overlegd en wij zijn daarbij tot de vaststelling gekomen dat wij er geen antwoord op hebben. In de wet die de collectieve rechtsvordering invoegt in boek XVII van het Wetboek van economisch recht staat een overgangsregeling die bepaalt dat de wettelijke regeling van toepassing is op schadegevallen waarvan de gemeenschappelijke oorzaak lag op of na 1 september 2014.

Nu is de vraag: wat is hier de gemeenschappelijke oorzaak? Is dat de beslissing, vele jaren geleden, sjoemelsoftware te installeren in Volkswagens? Als dat de gemeenschappelijke oorzaak is, zijn wij niets met onze *class action*. Is dat het ogenblik waarop de gemeenschappelijke oorzaak kenbaar werd? Dan zijn wij alles met onze *class action*, in die zin dat alle consumenten die de voorbije jaren een Volkswagen met sjoemelsoftware hebben gekocht, deel kunnen uitmaken van de *class action*.

Maar er zijn nog andere interpretaties mogelijk. Men zou kunnen zeggen dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de consumenten die hun wagen hebben gekocht voor 1 september 2014 en die na 1 september 2014. Het lijkt mij beleidsmatig echter een weinig interessante oplossing dat men een onderscheid maakt puur op basis van het ogenblik waarop de consument zijn auto heeft aangekocht.

Ik vind dit een heel moeilijke vraag, en ik durf eerlijk gezegd niet te voorspellen hoe de rechter, indien hij gevat wordt door een collectieve rechtsvordering, de ontvankelijkheid daarvan zal beoordelen.

Het is wel belangrijk nog mee te geven – dit staat niet in mijn nota – dat in het kader van een collectieve vordering de rechter beslist tussen de toepassing van de opt-out- of opt-inprocedure. Mij lijkt het evident dat in een dossier zoals dit de rechter toepassing zou maken van de opt-outprocedure, wat betekent dat alle consumenten dan deel uitmaken van de *class* en dat zij zich dus niet moeten aanmelden om daarvan deel te kunnen uitmaken.

Dat was ongeveer wat ik u wilde vertellen. Over de gemeenrechtelijke aspecten heb ik kort iets uitgewerkt in mijn nota, maar u hebt het misschien al aangevoeld: collega Biquet en ikzelf hebben vooraf even overlegd. Zij heeft dat deel grondiger uitgewerkt in de nota.

La **présidente**: Merci beaucoup. Je rappelle aussi que nous avons une note assez complète. Je comprends bien que vous avez été un peu plus court que l'élément que vous nous avez fourni dans votre présentation écrite. Merci beaucoup, c'est en effet toujours plaisant de se voir remettre certaines idées et principes de droit en place même si ça finit toujours par embrouiller. Mais cela, c'est le propre de profs. Y a-t-il encore des questions?

Johan Klaps (N-VA): Dank u voor deze heldere uiteenzetting. Ondanks het gevorderde uur heb ik goed kunnen volgen. Ik vraag mij af waarom dat vroeger tijdens mijn lessen recht veel moeilijker was. Dat is een compliment voor u.

Een korte vraag over de *class action*. U hebt ernaar verwezen. Ik ga dezelfde vragen stellen die ik ook aan de FOD Economie heb gesteld. Vindt u dat de huidige wetgeving voldoende ver gaat voor onze consumenten? Met andere woorden, er is de verplichte procedure om via een organisatie – ik heb echt niets tegen Test-Aankoop, ik wil dat voor alle duidelijkheid wel zeggen – te werken. Dat is vandaag immers de enige mogelijkheid. Hoe staat u daartegenover? Zou dat niet moeten worden verruimd, zodat er meer mogelijkheden gecreëerd worden?

Ik heb nog een tweede, totaal andere vraag. Ik weet niet of het tot uw expertise behoort, ik ben maar een eenvoudig Parlementslid. Als dat dus niet het geval is, dan zegt u het maar. Er is nog een ander type consument dat vandaag niet ter sprake gekomen is, met name de belegger. Iemand die aandelen gekocht heeft van Volkswagen of van D'Ieteren, doet dat ook op basis van informatie die hij vergaart uit alle mogelijke bronnen. Het aandeel Volkswagen is 40 % gezakt. Ik heb gehoord dat de Zweedse vermogensbeheerder Nordea zich al burgerlijke partij gaat stellen in verschillende rechtszaken om een schadevergoeding te eisen. Hebt u er een visie op wat de belegger in dit soort gevallen kan doen? Ook die is immers bedrogen. Tot daar mijn vragen.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Moi qui ne suis pas juriste, j'ai vraiment eu droit à deux leçons magistrales. Je vais prendre le temps de digérer

tout cela. Je dois intégrer les différentes dimensions de vos réflexions.

J'ai deux questions.

Pourquoi est-ce si difficile d'apporter la preuve? Il y a tellement de publicités qui ont été diffusées ces dernières années autour des faibles émissions CO_2 de VW! Il suffit de retrouver la publicité et dire que la voiture a été achetée sur cette base. Si l'action doit être individuelle, à savoir prouver l'envoi d'une lettre à son concessionnaire pour lui demander quel était le taux de CO_2, cela va être difficile. Évidemment que personne n'agit de la sorte! Sauf à avoir sa carte du parti Ecolo pour prouver son intérêt pour l'environnement. Mais je crois que nous ne sommes pas les seuls à être attentifs. Pourquoi est-ce si difficile alors que cela me semble logique à partir de la publicité et des références explicites? Ma question est naïve d'un point de vue juridique.

Christine Biquet: Ce sont parfois les plus redoutables.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Par ailleurs, vous avez beaucoup parlé du logiciel truqueur. En ce qui concerne le CO_2, les réflexions sont-elles similaires ou doit-on prendre d'autres aspects en considération?

Christine Biquet: Pour le CO_2, on sait qu'il y a des irrégularités. Personnellement, je ne sais pas en quoi elles consistent. Est-ce qu'on n'a pas correctement retranscrit les résultats du test dans le certificat ou est-ce que le test a été truqué? On ne nous a pas encore dit que c'était avec un logiciel truqueur. S'il n'y a pas de logiciel truqueur, il reste les problèmes d'annonce des caractéristiques du véhicule.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je vous remercie par ailleurs d'avoir relevé qu'enlever le logiciel truqueur ou trompeur ne suffit pas pour réparer le problème. Ce n'est pas le tout de dire qu'on va l'enlever. Cela fait apparaître la tricherie au grand jour mais cela ne résout rien en soi.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de sprekers voor de toelichting, die ook voor een niet-jurist best wel helder was.

Ik zal niet echt specifiek op bepaalde aspecten ingaan. U hebt dit voorbereid, rekening houdend met wat er is gebeurd ten opzichte van onze commissie. Hebt u daaruit bepaalde lessen getrokken die wij als volksvertegenwoordigers in de toekomst kunnen gebruiken? Wij hebben de ambitie om met deze commissie een aantal beleidsaanbevelingen uit te werken. Hebt u zich, bij het uitwerken van deze presentatie, een aantal bedenkingen gemaakt over mogelijke verbeteringen aan de wetgeving om tegemoet te komen aan de belangen van de consument?

Ik kom dan tot een tweede element. Collega Klaps wees erop dat niet enkel de kopers zijn getroffen door deze fraudezaak. Ik meen dat het niet enkel over de kopers en de beleggers gaat, maar ook over de invoerder en de concessiehouders. Ik vermoed dat er nog een hele waterval aan zaken zit aan te komen.

Een derde vraag. Als ik het goed heb begrepen, zullen de klanten worden verplicht om hun wagen binnen te brengen en te laten “herstellen”, wat dit dan ook mag betekenen. In hoeverre kunnen de kopers effectief worden verplicht om hun wagen binnen te brengen? Ook daarover blijft voor mij toch enige onduidelijkheid bestaan.

Dirk Janssens (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik heb nog een vraag over de informatieverplichting.

Strikt genomen geldt ter zake, conform de Europese wetgeving, een zeer ruime en brede verplichting. Aan de andere kant moet ook worden gezegd dat de consument daarmee eigenlijk geen rekening houdt en dat er sprake is van een zekere gelatenheid. Rekening houdend met deze casus, rijst dan ook de vraag wat hiermee kan worden aangevangen. Zijn er alternatieven? Hebt u andere voorbeelden uit het buitenland? De last voor bedrijven is zeer groot, terwijl de consumenten er eigenlijk niets mee aanvangen.

La **présidente**: J'ai deux interrogations. L'une d'elles a trait à la bonne ou la mauvaise application de l'article 38 des lois coordonnées du Code économique. Je pense que cela peut être intéressant pour notre commission de voir quelles améliorations pourraient être possibles. Vous n'êtes pas obligé de faire cela maintenant, on peut aussi avoir un avis écrit sur le sujet. Cela pourrait aider notre commission dans son travail.

L'autre question concerne cette opportunité, pour la première fois en droit belge, puisque nous avons adopté ce procédé sous la législature précédente, qui s'apparenterait à ce qu'on connaît aux États-Unis: la *class action*. Il s'agit de constructions de systèmes juridiques totalement différentes. L'idée serait de savoir à quoi une telle action pourrait se heurter sachant qu'il se peut que

ce soit un premier test de son application dans le cadre de la problématique qui nous occupe.

Reinhard Steennot: Mevrouw de voorzitter, ik zal de vragen zo goed mogelijk beantwoorden, hoewel enkele vragen niet evident zijn.

Eerst zal ik het hebben over de collectieve vordering, waarbij ik onmiddellijk moet meegeven dat ik zeker geen expert ben in collectieve vorderingen, want dat is een procesrechtelijk gebeuren dat plots het consumentenrecht is binnengedrongen. Een van de vragen luidde of het goed is dat dit vooral wordt voorbehouden voor consumentenverenigingen, terwijl er ook gewerkt had kunnen worden via andere mogelijkheden, zoals de Consumentenombudsdienst, die enkel kan optreden in het streven naar een minnelijk akkoord in het raam van die collectieve vordering.

Welnu, wanneer bijvoorbeeld aan advocatenkantoren de mogelijkheid wordt geboden om een collectieve vordering op te starten, dan kunnen daaraan meteen ook enkele nadelen verbonden zijn. Als advocatenkantoren een collectieve vordering opstarten, dan doen zij dat natuurlijk ook met de bedoeling om daaruit winst te halen. In België bestaan er ook wel wat problemen omtrent de vraag naar financiering. Wij kennen in België een verbod op *contingency fees*, wat onder meer inhoudt dat advocaten zich niet mogen laten vergoeden op basis van het resultaat van een geding. Het resultaat mag een rol spelen, maar er kan niet worden bepaald dat bij een verlies geen vergoeding wordt opgestreken; daar komt het eigenlijk op neer. Volgens mij is ook dat een van de elementen die een rol hebben gespeeld bij de vraag aan wie de toelating zou worden gegeven om een *class action* in te stellen. Nogmaals, ik ben geen expert op dat vlak, dus u mag dit zeker niet beschouwen als een volledig antwoord.

Misschien kan mijn collega Biquet daar nog wat aan toevoegen.

Christine Biquet: Pour l'action collective et ce qui pourrait être amélioré, on voit tout de suite que ça bloque avec le champ d'application. Il n'y a plus que l'acheteur-consommateur qui compte aux yeux du législateur. Pourquoi avoir limité aux dommages de masse dont sont victimes des consommateurs? Le kiné ou le médecin qui avait acheté son véhicule pour faire la tournée des patients est aussi impacté qu'un consommateur. Donc, ici, il y a un problème de champ d'application.

Cela pose aussi la question des dommages et intérêts punitifs. Je n'ai pas de religion toute faite à cet égard, parce que les actions pénales et les sanctions administratives existent à côté. Faut-il encore ajouter, sur le plan civil, des dommages et intérêts punitifs? Je n'ai pas de décision claire, sachant qu'ils vont peut-être, *in fine*, permettre de financer l'action. Iront-ils vraiment au consommateur ou bien financera-t-on un business de l'action collective?

Reinhard Steennot: Waarop ik wel kan terugkomen, omdat het echt tot mijn expertise behoort, is de bepaling van artikel 38 van boek VI van het Wetboek van economisch recht. Het betreft een zeer zware, mogelijk straffende sanctie, waarbij de rechter kan beslissen dat de consument de wagen mag houden en hij zijn aankoopsom terugkrijgt.

U vraagt of er ruimere lessen te trekken zijn uit deze casus. Het zou daarbij goed zijn artikel 38 eens te herbekijken. Wij stellen, enerzijds, vast dat het hier gaat om een sanctie die op het eerste gezicht bijzonder interessant lijkt voor de consument. Anderzijds stellen wij vast dat de bepaling, bij mijn weten, ondanks het feit dat die sanctie sedert 2008 bestaat, nog niet werd toegepast door de Belgische rechtscolleges. De vaststelling dat die sanctie nog niet werd toegepast, laat natuurlijk vermoeden dat er ergens iets mis mee is. Twee elementen zijn ter zake problematisch.

Ten eerste, in de meeste gevallen, zoals wij ook in deze casus vaststellen, heeft de rechter een discretionaire bevoegdheid om de sanctie al dan niet toe te passen of slechts in bepaalde mate toe te passen. De wet reikt daarbij aan de rechter geen enkel criterium aan waardoor hij zich kan laten leiden. Dat betekent dat het voor de consument bijzonder onvoorspelbaar is in welke mate een rechter de sanctie eventueel zal toepassen. Dat is een eerste probleem.

Een tweede probleem is dat de sanctie bepaalt: “wanneer een overeenkomst werd gesloten ingevolge een oneerlijke handelspraktijk”. Over het woordje “ingevolge” bestaan in de rechtsleer twee grote theorieën. Er is een theorie die het begrip heel restrictief invult, naar mijn opvatting te restrictief. Het gaat echter om een belangrijke strekking in de rechtsleer, die bepaalt dat “ingevolge” betekent dat voor de toepassing van de sanctie er plots wel weer een wilsgebrek moet zijn. Met andere woorden, wij vereisen voor de vaststelling van een misleidende handelspraktijk niet dat er een wilsgebrek is. Wij vereisen echter

plots voor de toepassing van de sanctie van artikel 38 weer wel dat er een wilsgebrek is.

Een andere strekking — en dat is de mijne en wellicht die van anderen — is minder restrictief en houdt in dat “ingevolge” enkel als een causaal verband moet worden gezien. Er moet een oorzakelijk verband zijn. Ook in dat geval kan er echter nog een probleem zijn. In het Volkswagendossier zal dat misschien minder moeilijk zijn, maar het is niet altijd evident om de consument te vragen dat hij bewijst dat er effectief een causaal verband is geweest.

Indien wij in de toekomst aan artikel 38 een echt leven willen geven, kan het misschien nuttig zijn om, los van de huidige commissie, het artikel te bekijken, zodat het kan worden geformuleerd op een manier die veel meer rechtszekerheid biedt. Het grote probleem voor een consument is immers dat hij, wanneer hij zich op artikel 38 beroept en geen gelijk krijgt, de procedurekosten en een rechtsplegingsvergoeding moet betalen.

Dat werkt natuurlijk zeer afschrikwekkend voor een consument om een procedure op basis van artikel 38 op te starten.

Mijnheer Van den Bergh, u gaf aan dat nog een hele reeks andere partijen schade lijden, zoals de concessiehouders en D’Ieteren. Imagoschade is daarbij een eerste element. Voor elke schade die bewezen is of die men kan bewijzen, kan men een vordering instellen tegen diegene die de schade heeft veroorzaakt.

Er is nog een tweede element waarop ik moet wijzen. Wanneer men, bij toepassing van de regelen inzake consumentenkoop, de consument als concessiehouder heeft vergoed, bijvoorbeeld met het kosteloos herstel, dan heeft men, bij toepassing van de reglementering inzake consumentenkoop, wel een vordering ten aanzien van de oorspronkelijke verkoper en de andere tussenschakels. Eigenlijk kan de concessiehouder dus naar D’Ieteren gaan en kan D’Ieteren naar Volkswagen gaan om zijn schade vergoed te krijgen. Voor een deel zit dat in de regelen van het Burgerlijk Wetboek, maar dat betreft alleen de schade die veroorzaakt wordt doordat men de regelen inzake consumentenkoop toepast. Het betreft niet de imagoschade, die alleen bij toepassing van het gemeenrecht kan worden geleverd.

Als ik er nog een entiteit aan mag toevoegen, ook de concurrenten van Volkswagen hebben mogelijk schade geleden. Misschien heeft een consument wegens de lagere CO_2-uitstoot gekozen voor een Volkswagen in plaats van een BMW of een Mercedes. Dan hebben natuurlijk ook die fabrikanten schade geleden. Dat punt hebben wij in onze nota niet ontwikkeld, omdat ons gevraagd werd de bescherming van de consument te onderzoeken, maar dat is zeker nog een bijkomend element.

(…): (…)

Reinhard Steennot: Zij wachten waarschijnlijk af wat er zal gebeuren, wat het herstel betreft, om te zien of het volledig slaagt of niet. Dat weten wij vandaag namelijk nog niet. Als Volkswagen plots de techniek vindt die toelaat om de sjoemelsoftware uit te schakelen en het verbruik, de uitstoot en de prestaties gelijk te houden, dan is er geen probleem na het herstel, maar de vraag zal zijn of men daarin slaagt.

Er werd ook een vraag gesteld over de uitgebreide informatieverplichtingen ten aanzien van de consumenten. In de Belgische rechtsleer vinden wij bijna allemaal dat er in het algemeen veel te veel informatie moet worden verstrekt aan de consumenten. Men moet er namelijk rekening mee houden dat een grote hoeveelheid informatie de consument desinformeert. Consumenten nemen geen talloze pagina’s door. Dat werkt prohibitief. Men doet dat niet. Het beschermt de consument niet daadwerkelijk en, wat veel erger is – u hebt dit ook terecht aangehaald – het creëert tal van verplichtingen en kosten voor de ondernemingen.

Eigenlijk is bijna niemand daarmee gebaat. Kan de Belgische wetgever daar iets aan doen? Meestal vrij weinig, omdat het vooral de Europese wetgever is die het paradigma van de informatieverplichting hoog in het vaandel draagt en meent dat men door meer informatie te spuien de consumenten beter zal beschermen. Net zoals u ben ik daar echter absoluut niet van overtuigd.

Ik hoop dat ik hiermee al een aantal vragen heb beantwoord.

Ik weet niet, collega, of u hieraan nog bepaalde zaken wil toevoegen?

Christine Biquet: Non. Peut-être la fameuse question à laquelle nous n'avons pas répondu dans notre exposé, mais qui finalement est une excellente question: est-ce que l'acheteur, le propriétaire d'un des véhicules concernés peut être obligé d'aller faire ôter le fameux logiciel? Obligé par qui?

On pourrait penser aux autorités belges, à la loi belge. D'Ieteren a cité tout à l'heure l'interdiction de rouler dans un véhicule qui n'est pas aux normes. Est-ce que, réellement, le parquet songe à poursuivre un consommateur qui n'aurait pas été faire enlever le logiciel truqueur?

On pourrait imaginer que ce soit une décision du gouvernement qui exigerait la remise aux normes de tous les véhicules . Ou bien on envisagerait la loi qui interdit de mettre en circulation des véhicules qui sont truqués, et donc j'en reviendrais à mon problème de conformité à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Donc, ce serait par rapport à l'État.

Le concessionnaire, votre cocontractant, peut-il vous obliger? "Je ne fais plus l'entretien si vous n'enlevez pas le logiciel truqueur. Je ne répare plus votre voiture si vous n'enlevez pas le logiciel truqueur." On a parlé de l'autorité de régulation allemande. Je voudrais bien que l'on m'explique : , quelle est la norme belge ou la norme européenne qui rend la décision du régulateur allemand obligatoire pour un acheter belge ? Il faudrait le savoir.

S'agit-il de l'obligation pour le consommateur de réduire son dommage? Mais quel est son dommage quant à la puissance du véhicule? Il n'y en a pas encore. Donc, en fait, c'est une magnifique question, à laquelle malheureusement je vous donne une réponse de Normand.

Christine Biquet: On n'est pas obligé d'utiliser un écrit, une lettre, ou un témoignage. On peut utiliser des présomptions, mais pour cela, il faut qu'il y ait un élément à la base. Ainsi, par exemple, il peut s'agir d'une personne connue pour avoir une conscience très écologique qui avance cet indice pour prouver que si elle avait su, elle n'aurait pas acquis le véhicule.

Vous disiez qu'il convenait de retrouver les publicités. Mais il faudrait aussi retrouver les publicités des concurrents, à la même époque. Existait-il une grande différence entre les taux de polluants et de CO_2 annoncés par ces derniers et ceux annoncés par Volkswagen? Il faudrait également établir une comparaison avec les tests non truqués puisque les annonces sont faites sur la base de ces derniers. Donc, tout dépend de l'écart entre les tests truqués et non truqués, avec ou sans les irrégularités de Volkswagen. On peut alors essayer de reconstruire l'histoire, de trouver des présomptions, des arguments. Cela n'est pas aussi évident que l'on pourrait le croire. Des personnes ne pouvaient être motivées que par une taxe de circulation moins élevée.

La **présidente**: Madame, je vous remercie pour les nombreux éclaircissements que vous avez apportés quant à la situation juridique. Je vous remercie également pour les nouvelles pistes que vous avez ouvertes.

Puisqu'il semble qu'il n'y ait plus de questions, je suggère d'entendre maintenant le dernier intervenant de ce jour.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, als u wilt doorgaan, gaat u gewoon door, maar gelet op de zeer sympathieke actie van de FGTB vandaag, kan ik niet anders dan vertrekken wegens de gemeenteraad in Antwerpen. Wij hadden afgesproken om tot 18 u 00 te vergaderen, het is nu 17 u 55.

De **voorzitter**: Ik had 18 u 00 of 18 u 30 gezegd.

Johan Klaps (N-VA): Ik heb de mensen van Test-Aankoop daarnet horen zeggen dat zij eventueel willen terugkomen. Als zij dat nog steeds willen doen, zou ik hen daarvoor dankbaar zijn, want ik apprecieer hun bijdrage. Gelet op de samenstelling van de gemeenteraad van de stad Antwerpen kan ik niet anders dan vertrekken.

La **présidente**: J'ai posé exactement la question tout à l'heure et j'ai dit 18 h 00, 18 h 30. Dat heb ik gezegd.

(…): (…)

La **présidente**: Si vous voulez tous partir, on va trouver une solution. Ce n'est pas le *modus operandi* dont nous avions convenu. Lorsqu'on détermine un timing, on a au moins la décence de s'y tenir. Cela vaut pour tout le monde, pas seulement pour ceux qui sont là.

Messieurs, quand rien n'est sûr, tout est possible. Nous pourrions essayer de prendre un deuxième rendez-vous avec vous pour procéder à l'audition.

La semaine prochaine, nous avons bien convenu qu'on commencerait à 14 h 00. Nous allons faire tous les panels prévus.

Êtes-vous d'accord de revenir la semaine prochaine à 14 h 00?

Chers collègues, si nous pouvions convenir de terminer notre panel d'auditions tel que nous

l'avons prévu la semaine prochaine jusqu'à la fin, ce serait bien. Je vous propose donc de revenir lundi prochain à 14 h 00.

Jef Van den Bergh (CD&V): Misschien is het ook een optie om een uur vroeger te starten.

La **présidente**: On peut aussi commencer à 13 h 00. On fera des sandwiches.

(…): (…)

La **présidente**: Mesdames, messieurs, nous essayerons de trouver une date pour vous auditionner, peut-être sur un temps de midi. Nous avons un timing chargé qui demande une certaine disponibilité.

Je pense que vous aurez prochainement des contacts pour déterminer la date qui pourrait vous convenir.

Dank u et merci à tout le monde pour la disponibilité et le travail fourni aujourd'hui en cette journée pas comme les autres. Merci beaucoup.

La réunion publique de commission est levée à 17.57 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.57 uur.



Commission spéciale de la Chambre
Speciale commissie van de Kamer

Audition du 23 novembre 2015, Sven Kunath
Hoorzitting van 23 november 2015, Sven Kunath



Sven Kunath

- Directeur des **ventes pour** l'Europe, Région Sud-Ouest
- Pour la **marque Volkswagen (véhicules de personnes)**
- Basé à **Wolfsburg**, Allemagne
- Point de contact de la maison-mère pour l'importateur belge indépendant **D'Ieteren** pour les **ventes** de la marque Volkswagen (véhicules de personnes)
- **Commercialisation** en Belgique via l'importateur D'Ieteren

Organisatie van het Merk Volkswagen personenwagens



Volkswagen dans le marché automobile belge



	Immatriculations Volkswagen	Parts de marché Volkswagen	Classement
Octobre 2015	41.312	9,56%	2
2014	49.103	10,17%	1
2013	50.060	10,30%	1
2012	52.104	10,70%	1
2011	61.904	10,82%	1
2010	53.512	9,78%	2

Parts des immatriculations	Polo	Famille Golf	Famille Passat
Octobre 2015	7.762 / 19%	15.276 / 37%	6.044 / 15%
2014	9.713 / 20%	17.962 / 37%	4.200 / 9%
2013	9.632 / 19%	16.364 / 33%	5.051 / 10%
2012	9.962 / 19%	14.377 / 28%	6.339 / 12%
2011	16.255 / 26%	20.108 / 32%	7.817 / 13%
2010	15.652 / 29%	20.009 / 37%	4.653 / 9%

Volkswagen op de Belgische automobielmarkt



	Aandeel Particulieren	Aandeel Fleet klanten	Aandeel Diesel	Aandeel Benzine
2015 (YTD Okt.)	48,5%	51,5%	61,56%	37,40%
2014	50,3%	49,7%	63,01%	36,15%
2013	50,6%	49,4%	66,53%	33,07%
2012	49,2%	50,8%	71,21%	28,66%
2011	56,4%	43,6%	84,35%	15,57%
2010	57,9%	42,1%	80,91%	19,01%

Een continue daling in het aandeel particulieren en dieselmotoren voor het segment van de personenwagens van het Merk Volkswagen!

Organisation Volkswagen Import en Belgique (VW véhicules de personnes)



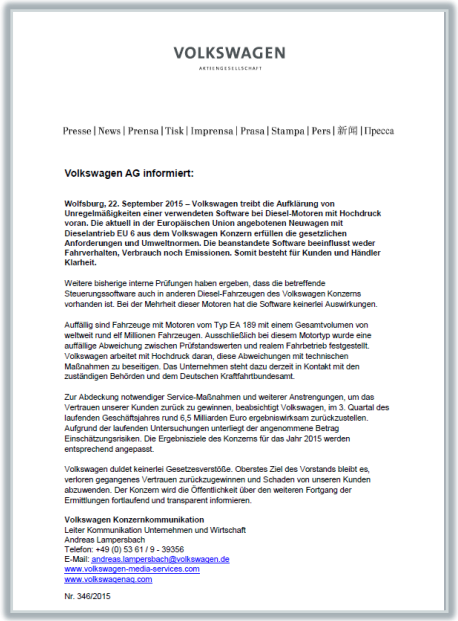
- 135 distributeurs vente et après-vente
- 10 distributeurs exclusivement après-vente

  -> au total: 145 points de contacts de la marque VW véhicules de personnes

- env. 3.300 emplois (importateur D'Ieteren non inclus)

La marque Volkswagen (véhicules de personnes) met un large réseau de distribution vente et après-vente à disposition de ses clients en Belgique!

NOx-dossier: algemeen



VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

Presse | News | Prensa | Tisk | Impresa | Prasa | Stampa | Pers | 新闻 | Tipecca

Volkswagen AG informiert:

Wolfsburg, 22. September 2015 – Volkswagen treibt die Aufklärung von Unregelmäßigkeiten einer verwendeten Software bei Diesel-Motoren mit Hochdruck voran. Die aktuell in der Europäischen Union angebotenen Neuwagen mit Dieselantrieb EU 6 aus dem Volkswagen Konzern erfüllen die gesetzlichen Anforderungen und Umwelttnormen. Die beanstandete Software beeinflusst weder Fahrverhalten, Verbrauch noch Emissionen. Somit besteht für Kunden und Händler Klarheit.

Weitere bisherige interne Prüfungen haben ergeben, dass die betreffende Steuerungssoftware auch in anderen Diesel-Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns vorhanden ist. Bei der Mehrheit dieser Motoren hat die Software keinerlei Auswirkungen.

Auffällig sind Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen. Ausschließlich bei diesem Motortyp wurde eine auffällige Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt. Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, diese Abweichungen mit technischen Maßnahmen zu beseitigen. Das Unternehmen steht dazu derzeit in Kontakt mit den zuständigen Behörden und dem Deutschen Kraftfahrtbundesamt.

Zur Abdeckung notwendiger Service-Maßnahmen und weiterer Anstrengungen, um das Vertrauen unserer Kunden zurück zu gewinnen, beabsichtigt Volkswagen, im 3. Quartal des laufenden Geschäftsjahres rund 6,5 Milliarden Euro ergebniswirksam zurückzustellen. Aufgrund der laufenden Untersuchungen unterliegt der angenommene Betrag Einschätzungsrisiken. Die Ergebnisziele des Konzerns für das Jahr 2015 werden entsprechend angepasst.

Volkswagen duldet keinerlei Gesetzesverstöße. Oberstes Ziel des Vorstands bleibt es, verloren gegangenes Vertrauen zurückzugewinnen und Schaden von unseren Kunden abzuwenden. Der Konzern wird die Öffentlichkeit über den weiteren Fortgang der Ermittlungen fortlaufend und transparent informieren.

Volkswagen Konzernkommunikation
Leiter Kommunikation Unternehmen und Wirtschaft
Andreas Lampersbach
Telefon: +49 (0) 53 61 / 9 - 39356
E-Mail: andreas.lampersbach@volkswagen.de
www.volkswagen-media-services.com
www.volkswagenag.com

Nr. 346/2015

- Betreft 3- en 4-cylinder-Dieselmotoren van het type EA189, waarbij een software geïnstalleerd is om in een testomgeving de NOx-waarden te optimaliseren (persbericht van 22.09.2015)
- Wereldwijd ongeveer 11 mio. auto's betrokken uit de Volkswagen-Groep, waarvan ongeveer 8,5 mio. in Europa en 5,6 mio. Volkswagen Personenwagens.
- 1,2l-, 1,6l- en 2,0l-dieselmotoren vanaf het bouwjaar 2007.
- Een actieplan werd op 7 oktober 2015 aan het Kraftfahrtbundesamt (KBA) voorgelegd.
- In overleg met het KBA wordt er momenteel gewerkt aan een 100% technische oplossing zonder gevolgen voor het verbruik of de rijprestaties.
- De personenwagens blijven technisch veilig.

Le dossier NOx en Belgique: Nombre de véhicules impactés



- A ce stade, **179.616** véhicules de personnes Volkswagen sont potentiellement impactés en Belgique

  dont 8% avec un moteur 1,2l TDI

  59% avec un moteur 1,6l TDI

  33% avec un moteur 2,0l TDI

- Parmi les véhicules impactés, 124 unités font partie du stock de l'importateur D'Ieteren et le solde concerne les clients.

La majorité des véhicules concernés sont équipés d'un moteur 1,6l TDI!

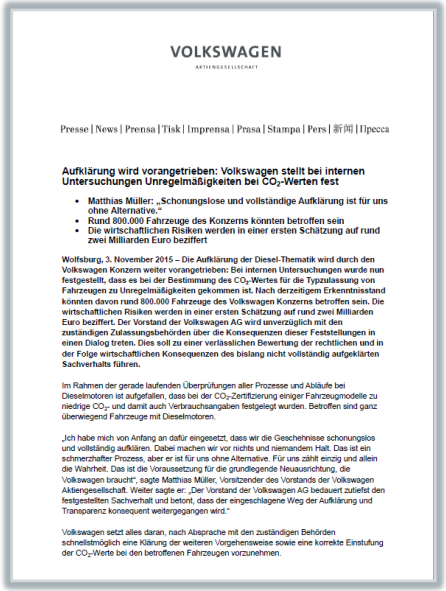
NOx-dossier in België: Maatregelen



- Centrale **informatiewebsite** voor klanten sinds **25.09.2015** (www.customercare.dieteren.be & www.volkswagen.be)
- Vrijwillige **verkoopsstop** in België vanaf **26.09.2015**
- **Vervangingsaanbod** zonder meerprijs van EU5- door EU6-motor voor wagens besteld tot **28.09.2015**
- Uitvoeren van technische maatregelen vanaf **januari 2016**:
  - **kostenloze** herstelling
  - gegarandeerde, kostenloze en individuele vervangwagen voor de klant
  - omvangrijke **omkadering** door de **distributie**

  -> zo **eenvoudig**, **comfortabel** en **snel** mogelijk voor de klanten!
- Voor de meerderheid van de wagens alleen een **software-update** nodig (ca. 1u), bij EA189 1,6l EU5 of respectievelijk kleine hardware aanpassingen.

Le dossier CO2: généralités



VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Presse | News | Prensa | Tisk | Impresa | Prasa | Stampa | Pers | 新闻 | Пресса

Aufklärung wird vorangetrieben: Volkswagen stellt bei internen Untersuchungen Unregelmäßigkeiten bei CO_2-Werten fest

- **Matthias Müller: „Schonungslose und vollständige Aufklärung ist für uns ohne Alternative."**
- **Rund 800.000 Fahrzeuge des Konzerns könnten betroffen sein**
- **Die wirtschaftlichen Risiken werden in einer ersten Schätzung auf rund zwei Milliarden Euro beziffert**

Wolfsburg, 3. November 2015 – Die Aufklärung der Diesel-Thematik wird durch den Volkswagen Konzern weiter vorangetrieben: Bei internen Untersuchungen wurde nun festgestellt, dass es bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typzulassung von Fahrzeugen zu Unregelmäßigkeiten gekommen ist. Nach derzeitigem Erkenntnisstand könnten davon rund 800.000 Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns betroffen sein. Die wirtschaftlichen Risiken werden in einer ersten Schätzung auf rund zwei Milliarden Euro beziffert. Der Vorstand der Volkswagen AG wird unverzüglich mit den zuständigen Zulassungsbehörden über die Konsequenzen dieser Feststellungen in einen Dialog treten. Dies soll zu einer verlässlichen Bewertung der rechtlichen und in der Folge wirtschaftlichen Konsequenzen des bislang nicht vollständig aufgeklärten Sachverhalts führen.

Im Rahmen der gerade laufenden Überprüfungen aller Prozesse und Abläufe bei Dieselmotoren ist aufgefallen, dass bei der CO_2-Zertifizierung einiger Fahrzeugmodelle zu niedrige CO_2- und damit auch Verbrauchsangaben festgelegt wurden. Betroffen sind ganz überwiegend Fahrzeuge mit Dieselmotoren.

„Ich habe mich von Anfang an dafür eingesetzt, dass wir die Geschehnisse schonungslos und vollständig aufklären. Dabei machen wir vor nichts und niemandem Halt. Das ist ein schmerzhafter Prozess, aber er ist für uns ohne Alternative. Für uns zählt einzig und allein die Wahrheit. Das ist die Voraussetzung für die grundlegende Neuausrichtung, die Volkswagen braucht", sagte Matthias Müller, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Aktiengesellschaft. Weiter sagte er: „Der Vorstand der Volkswagen AG bedauert zutiefst den festgestellten Sachverhalt und betont, dass der eingeschlagene Weg der Aufklärung und Transparenz konsequent weitergegangen wird."

Volkswagen setzt alles daran, nach Absprache mit den zuständigen Behörden schnellstmöglich eine Klärung der weiteren Vorgehensweise sowie eine korrekte Einstufung der CO_2-Werte bei den betroffenen Fahrzeugen vorzunehmen.

- Concerne des moteurs diesel 3 et 4 cylindres et des moteurs essence norme Euro6 (communiqué de presse du 03.11.2015)
- Concerne potentiellement quelque 800.000 véhicules
- Mention de valeurs inappropriées d'émissions de CO2 et de consommation
- Principalement des motorisations diesel 1,4l, 1,6l et 2,0l depuis l'année de construction 2012 ainsi qu'une motorisation essence
- Le comportement routier et la sécurité technique des véhicules ne sont pas mis en cause !

CO2-dossier in België: Potentieel betrokken wagens

20.11.2015

- Betrokken Volkswagen personenwagens: **44** Modelcodes* (Model/Motor/Versnellingsbak)
- Verkoopsvolume voor Volkswagen in België: ca. **18%**

  (Polo 5%, Golf Limousine 10%, Passat 85%)
- Tot op heden voor België geproduceerde potentieel betrokken voertuigen: **3.786**

waarvan	Passat Familie	2.772
	Golf Familie	620
	Tiguan	223
	Polo	130

*Status Verkoopsstop 05.11.2015: 69 Modelcodes, 36% Verkoopsvolume, 27% Polo, 58% Golf Limousine, 80% Passat (nog met 1,6l TDI 110 PK BMT MQ en 1,4l TDI 90 PK MQ en DQ)

Le dossier CO2 en Belgique: mesures



- **Site d'information spécifique pour les clients** depuis le **10.11.2015** (www.customercare.dieteren.be & www.volkswagen.be)
- Arrêt volontaire des ventes en Belgique du **05.11.** au **20.11.2015**
- **Pas d'action de rappel** car aucune mesure technique n'est requise
- Tous les modèles sont actuellement testés. Tous les véhicules neufs concernés conservent leur **homologation-type** sous réserve de correction des valeurs d'émissions de CO2. Les valeurs NEDC sont en cours d'analyse.
- L'analyse des valeurs réelles prend du **temps** (minimum 6 jours par modèle de la marque, par motorisation et par boîte de vitesses)
- Volkswagen est en contact **direct** avec les autorités financières et fiscales pour couvrir les éventuelles incidences fiscales.

Bedankt!
Merci beaucoup!
Vielen Dank!



Backup

Log-Buch der Kommunikation (1/2)

D'Ieteren Communication Log-book			
Date	Issuer	Target	Message
18. Sep	*VW*		*American authorities announce that Volkswagen admitted that it installed clean-air cheating device software to evade US limits on nitrogen oxide and other pollutants*
20. Sep	*VW*		*Martin Winterkorn publicly apologizes*
22. Sep	*VW*		*Volkswagen Group confesses that 11-million vehicles worldwide are equipped with the cheating software*
22. Sep	D'Ieteren	Dealers network	Letter from Volkswagen Group to car dealers
22. Sep	D'Ieteren	Press	Reaction to irregularities concerning a software used in some of the Volkswagen group's diesel engines
23. Sep	*VW*		*Martin Winterkorn resigns*
24. Sep	D'Ieteren	Staff	Communication from Denis Gorteman to D'Ieteren's staff
25. Sep	D'Ieteren	Press	D'Ieteren Auto launches a website "Customer Care" to answer customers' concerns
25. Sep	D'Ieteren	Dealers network	D'Ieteren Auto launches a website "Customer Care" to answer customers' concerns
25. Sep	D'Ieteren	Social media	D'Ieteren Auto launches a website "Customer Care" to answer customers' concerns
25. Sep	D'Ieteren	Fleet customers	D'Ieteren Auto launches a website "Customer Care" to answer customers' concerns
25. Sep	*VW*		*Mathias Müller is appointed as CEO of Volkswagen Group*
26. Sep	D'Ieteren	Press	D'Ieteren Auto has decided this morning to stop commercialization of vehicles potentially fitted with the non-compliant software
26. Sep	D'Ieteren	Fleet customers	D'Ieteren Auto has decided this morning to stop commercialization of vehicles potentially fitted with the non-compliant software
26. Sep	D'Ieteren	Dealers network	Immediate stop of every delivery, registration and sale of vehicles fitted with EA189 diesel engines (press releases attached)
26. Sep	D'Ieteren	Dealers network	Send scans of purchase orders of affected customers
26. Sep	D'Ieteren	Dealers network	The commercialization of used cars is not affected
27. Sep	D'Ieteren	Dealers network	Delivery of new and registered vehicles can continue
28. Sep	D'Ieteren	Press	D'Ieteren Auto offers to replace existing orders by diesel EU 6 vehicles
28. Sep	D'Ieteren	Fleet customers	D'Ieteren Auto offers to replace existing orders by diesel EU 6 vehicles
29. Sep	D'Ieteren	Dealers network	Letter to customers - Delivery of EA 189
29. Sep	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Kris Peeters, Vice-Prime Minister in charge of Economy, Employment and Consumer protection
29. Sep	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Céline Fremault, Brussels Minister of Environment
29. Sep	D'Ieteren	Dealers network	Information on the identified vehicles and the customer information process
29. Sep	*VW*		*Volkswagen AG announces action plan to update diesel vehicles with EA 189 EU5 engines*
29. Sep	D'Ieteren	Press	The number of vehicles fitted with non-conforming software in Belgium is known
30. Sep	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Carlo Di Antonio, Walloon Minister of Mobility and Environment
30. Sep	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Marie-Christine Marghem, Federal Minister of Environment
30. Sep	D'Ieteren	Dealers network	List of affected chassis numbers will be available in ELSAPRO
01. Okt	D'Ieteren	Authorities	Reply per email to the requests from the Flemish administration (MOW)
01. Okt	Politics	Authorities	Announcement of the set-up of a joint parliamentary commission dedicated to VW scandal and the possible measures the Governments can adopt
02. Okt	D'Ieteren	Dealers network	Affected vehicles in dealers' stock can be sent back to D'Ieteren
02. Okt	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Joke Schauvliege, Flemish Minister of Environment
03. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
04. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
05. Okt	D'Ieteren	Staff	Communication from Denis Gorteman to D'Ieteren's staff
05. Okt	D'Ieteren	Authorities	Reply letter to Vice-Prime Minister Kris Peeters
05. Okt	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Pascal Smet, Brussels Minister of Mobility
06. Okt	Politics	Authorities	Debate in the Finance Commission of the Flemish parliament
06. Okt	D'Ieteren	Customers	Launch of web tools allowing to identify affected vehicles for the brands VW, Audi and Skoda
07. Okt	Authoritie	Authorities	Debate in the joint Commission Finance, Economy, Health of the Federal parliament
08. Okt	D'Ieteren	Customers	Letters to AUDI, SEAT, Skoda customers to inform about the identification of their vehicle and the expected technical process
08. Okt	D'Ieteren	Customers	Automatic response to e-mails in the customercare mailbox
08. Okt	D'Ieteren	Authorities	E-mail to Kris Peeters to confirm the Volkswagen group will cover all the costs of the repair
08. Okt	D'Ieteren	Fleet customers	Reply to the questions of RENTA
09. Okt	D'Ieteren	Customers	Letters to VW customers to inform about the identification of their vehicle and the expected technical process
10. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
11. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
12. Okt	n.a.	n.a.	n.a.

Log-Buch der Kommunikation (2/2)

13. Okt	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Cabinet of Prime Minister Charles Michel
13. Okt	D'Ieteren	Customers	Meeting with Test-Achats
13. Okt	D'Ieteren	Dealers network	Meeting with Traxio (Federauto)
14. Okt	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Ben Weyts, Flemish Minister of Mobility
14. Okt	D'Ieteren	Dealers network	Meeting with the 23 Market Area Leaders
15. Okt	D'Ieteren	Authorities	Hearing with the inspection of the SPF/FOD Economie
15. Okt	*VW*		*Federal Motor Transport Authority (KBA) decides on recall for affected EA 189 diesel vehicles*
16. Okt	D'Ieteren	Press	320.000 vehicles recalled in Belgium
17. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
18. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
19. Okt	D'Ieteren	Fleet customers	Meeting Fleet to adress their questions
20. Okt	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Minister Kris Peeters about the recall campaign
21. Okt	D'Ieteren	Customers	New standard answers for customers inquiries on Customer Care website
22. Okt	*VW*		*EU 288 engines are not equipped with the non-compliant software*
23. Okt	D'Ieteren	Press	EU 288 engines are not equipped with the non-compliant software
24. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
25. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
26. Okt	D'Ieteren	Authorities	Denis Gorteman speaks at COP21 event organized by Federal Minister Marie-Christine Marghem
27. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
28. Okt	Authoritie	Authorities	Launch of a Special Commission on Dieselgate in the Federal Parliament
29. Okt	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Jacqueline Galant, Federal Minister of Mobility
30. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
31. Okt	n.a.	n.a.	n.a.
01. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
02. Nov	*VW*		*No software has been installed in the 3-liter V6 diesel power units to alter emissions characteristics in a forbidden manner*
02. Nov	D'Ieteren	Press	No software has been installed in the 3-liter V6 diesel power units to alter emissions characteristics in a forbidden manner
03. Nov	*VW*		*Clarification moving forward: internal investigations at Volkswagen identify irregularities in CO2 levels*
03. Nov	*VW*		*Statement of the Supervisory Board on irregularities in CO2 levels*
04. Nov	D'Ieteren	Press	D'Ieteren auto reacts to the publication by the Volkswagen group of irregularities concerning CO2 emissions
05. Nov	D'Ieteren	Authorities	Meeting with cabinet of Minister Kris Peeters
05. Nov	D'Ieteren	Press	D'Ieteren Auto temporarily suspends sales of models that may be affected by the irregularities with respect to CO2 emissions
05. Nov	D'Ieteren	Dealers network	D'Ieteren Auto temporarily suspends sales of models that may be affected by the irregularities with respect to CO2 emissions
05. Nov	D'Ieteren	Authorities	D'Ieteren Auto temporarily suspends sales of models that may be affected by the irregularities with respect to CO2 emissions
05. Nov	D'Ieteren	Fleet customers	D'Ieteren Auto temporarily suspends sales of models that may be affected by the irregularities with respect to CO2 emissions
06. Nov	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Bert Wollants (N-VA), Member of federal parliament
07. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
08. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
09. Nov	D'Ieteren	Fleet customers	Letter to fleet customers with a status on the CO2 and non-compliant software issues
10. Nov	D'Ieteren	Customers	Launch of adapted Customer Care website including answers to CO2 issue
11. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
12. Nov	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Minister Kris Peeters
12. Nov	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Caroline Cassart-Mailleux (MR), Member of federal parliament
13. Nov	*VW*		*Next step in clarifying the CO2 issue - Affected Volkswagen Group models of the current model year have been identified*
14. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
15. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
16. Nov	D'Ieteren	Staff	Meeting with all staff
17. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
18. Nov	n.a.	n.a.	n.a.
19. Nov	D'Ieteren	Authorities	Meeting with Jef Van den Bergh (CD&V), Member of federal parliament
23. Nov	D'Ieteren	Authorities	Hearing of Denis Gorteman in the Dieselgate Special Committee of the Federal Parliament

Vertrieb Europa

KW 47/ 2015

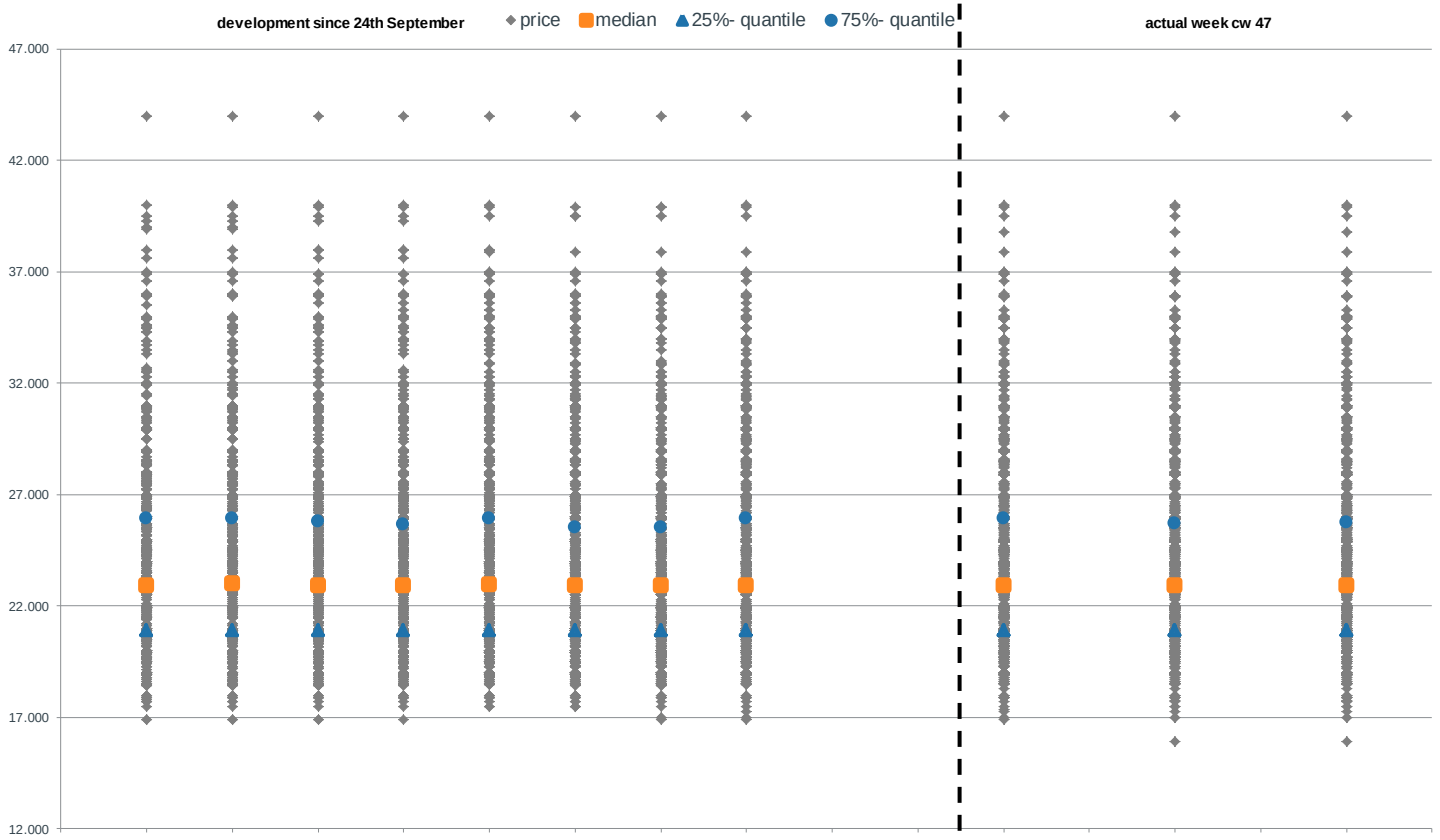
Frankreich: Entwicklung Restwerte/ Gebrauchtwagenmarkt

Kommentierung

Vgl. zu KW 39: stabil!

Basket: Golf 7, Diesel, max. 20.000 km, max. 2 Jahre

Quelle: LaCentral.fr



date	24.09.2015	02.10.2015	09.10.2015	16.10.2015	23.10.2015	30.10.2015	06.11.2015	13.11.2015	Mo	dev. 24.09	We	dev. 24.09	Fr	dev. 24.09
sample (cars)	905	960	980	998	1.001	1.024	1.016	1.032	1.009	104	1.004	99	1.012	107
median in €	22.990	22.990	22.900	22.900	22.940	22.900	22.900	22.900	22.900	-90	22.900	-90	22.900	-90
25% quantile in €	20.900	20.900	20.900	20.900	20.900	20.900	20.900	20.900	20.900	0	20.900	0	20.900	0
75% quantile in €	25.890	25.900	25.791	25.649	25.890	25.500	25.490	25.900	25.890	0	25.700	-190	25.750	-140

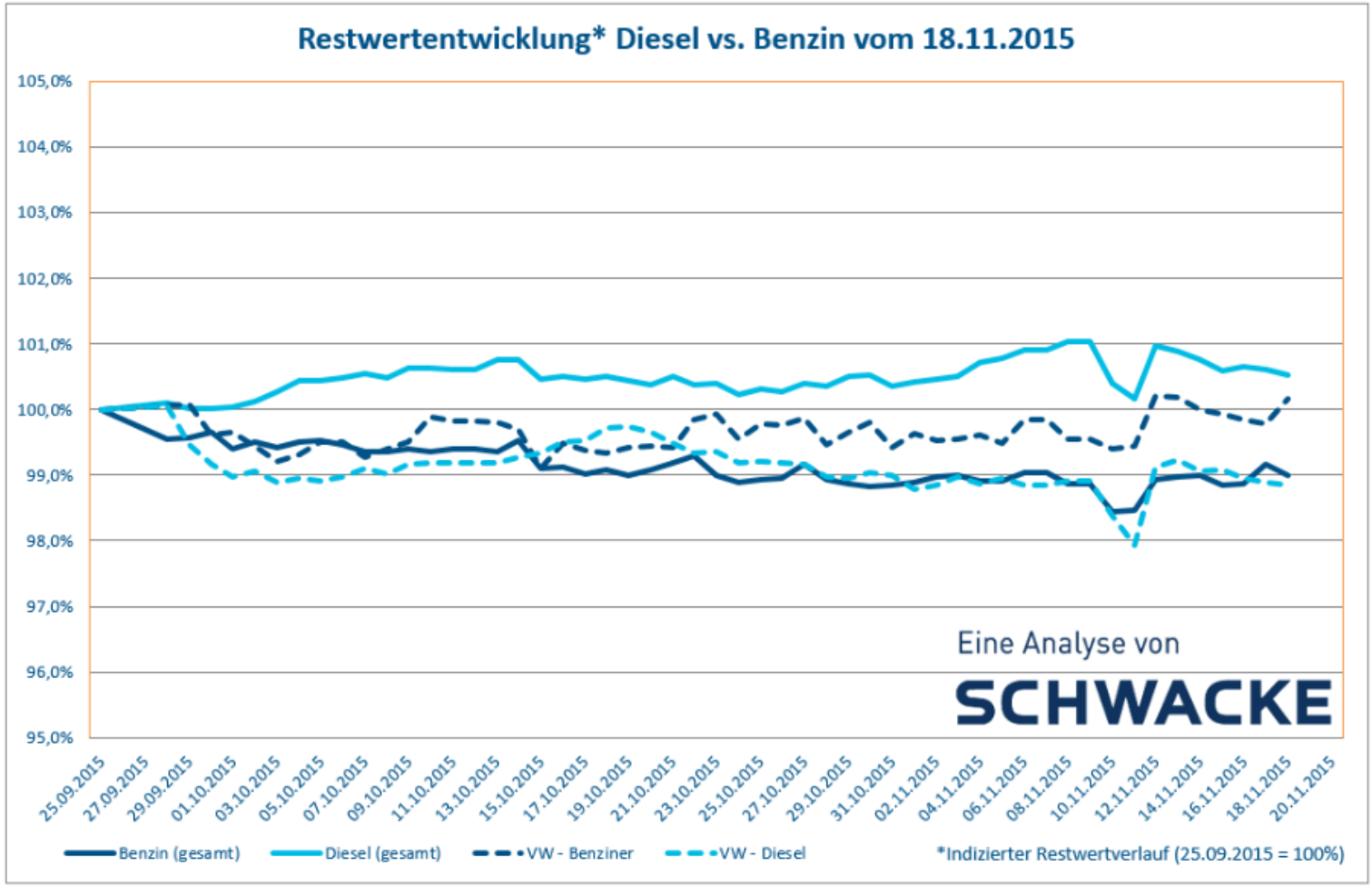
Vertrieb Europa

Entwicklung Restwerte/ Gebrauchtwagenmarkt

KW 47/ 2015

Restwertinstitute

Eurotaxx Schwacke Live Ticker stabilisierten Verlauf VW Diesel und Diesel Gesamtmarkt



CO2-Thematik/Belgien: Potentiell betroffene Fahrzeuge

- Betroffene Volkswagen Modelle: **69** Modellcodes (Modell/Motor/Getriebe)
- Betroffenes Verkaufsvolumen für Volkswagen Belgien: ca. **36%**

  (Polo 27%*, Golf Limousine 58%*, Passat 80%)
- Bislang für Belgien produzierte potenziell betroffene Fahrzeuge: **3.786**

davon	Passat Familie	2.772
	Golf Familie	620
	Tiguan	223
	Polo	130

*noch mit 1,6l TDI 110PS BMT MQ und 1,4l TDI 90PS MQ und DQ

CO2-Thematik/Belgien: Betroffene Fahrzeuge

- Kunden, die aktuell ein betroffenes Fahrzeug übernehmen, wird eine Erklärung bzgl. der Thematik übergeben:

Fiche d'information pour les véhicules concernées par la problématique du CO_2

Chère Madame, cher Monsieur,

Nous aimerions vous informer que des enquêtes menées sur votre véhicule ont montré que, durant le processus d'homologation et la détermination de ses émissions de CO_2, des chiffres inexplicables sont apparus.

Il se pourrait dès lors que votre véhicule présente une consommation de carburant supérieure à celle indiquée sur les catalogues de vente.

Nous sommes profondément désolés pour cet inconvénient et nous ferons de notre mieux pour vous informer dès que possible.

La sécurité de votre véhicule est garantie et aucune modification technique n'est nécessaire.

Nous vous remercions pour votre fidélité envers Volkswagen.

Sincères salutations,

Ivo Lauwereyns

Directeur Volkswagen Import


1805
D'Ieteren Auto

Commissie 'Dieselgate'

1. Beschouwingen vooraf
2. D'Ieteren in het kort
3. Chronologie van de gebeurtenissen: twee verschillende zaken
4. Respectievelijke verantwoordelijkheden
5. Crisismanagement door D'Ieteren Auto
6. Impact voor D'Ieteren Auto
7. Analyse van het wagenpark in België
8. Aanbevelingen

1. Beschouwingen vooraf

Standpunt van D'Ieteren Auto tegenover de crisis

- D'Ieteren Auto is verrast en uiterst bezorgd over deze situatie, die regelrecht indruist tegen de ethische en morele standaarden van de D'Ieteren-groep.

- D'Ieteren Auto en zijn netwerk van onafhankelijke concessiehouders waren niet op de hoogte van deze onregelmatigheden en hadden ze niet kunnen detecteren.

- D'Ieteren Auto zal, in samenwerking met de Volkswagen-groep, alle maatregelen nemen die binnen zijn macht liggen om het vertrouwen en de trouw van zijn klanten in en aan de merken en producten van de Volkswagen-groep te herstellen en te behouden.

2. D'Ieteren: profiel van de groep

- Een Belgische groep…
  - in familiale handen (7e generatie)
  - sinds meer dan tweehonderd jaar (1805)
  - beursgenoteerd (BEL 20)
  - ten dienste van de automobilist
  - van internationale omvang



- Twee activiteitensectoren
  - Op Belgisch niveau
    Onafhankelijk invoerder van de merken van de Volkswagen-groep
    - 1.600 directe werknemers
    - 4.000 directe werknemers bij de 170 officiële verdelers



  - Op internationaal niveau
    Herstelling en vervanging van voertuigbeglazing in 35 landen



2. D'Ieteren: geschiedenis van de automobielsite in Brussel

Drie cruciale data:

1948: bouw en oprichting van de fabriek
door de 'Anciens Etablissements D'Ieteren Frères'



1970: terugkoop van de fabriek door Volkswagen AG
onder de naam 'VW Vorst'



2007: overname van de fabriek door Audi AG
onder de naam 'Audi Brussels'



3. Chronologie van de gebeurtenissen: persberichten

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

22.09.2015

Volkswagen AG is working to clarify irregularities concerning a particular software involving some 11 million diesel vehicles with type EA 189 engines.

25.09.2015

Matthias Müller is appointed new CEO Volkswagen AG

29.09.2015

Volkswagen AG announces action plan to refit diesel vehicles with EA 189 engines.

15.10.2015

Federal Motor Transport Authority (KBA) decides on recall for affected EA 189 engines

02.11.2015

VW AG wishes to emphasize that no software has been installed in the 3-liter diesel power units

03.11.2015

Internal investigations at VW identify irregularities in CO_2 levels.

Around 800.000 Group vehicles could be affected.

13.11.2015

Next steps in clarifiyng the CO_2 issue

Commissie "Dieselgate" – D'Ieteren Auto - 23.11.2015

1805 D'Ieteren Auto

22.09.2015

Reactie op de vastgestelde onregelmatigheden met betrekking tot software gebruikt in bepaalde dieselmotoren van de Volkswagen-groep

25.09.2015

D'Ieteren Auto lanceert een Customer Care-website om te antwoorden op de bezorgheden van zijn klanten

26.09.2015

D'Ieteren Auto heeft beslist om de commercialisering stop te zetten van voertuigen die mogelijk uitgerust zijn met de niet-conforme software

28.09.2015

D'Ieteren Auto stelt voor om lopende bestellingen te vervangen door Euro 6-dieselwagens

29.09.2015

Aantal voertuigen uitgerust met de niet-conforme software in België is bekend

16.10.2015

Ongeveer 320.000 voertuigen van de Volkswagen-groep zullen worden teruggeroepen in België

04.11.2015

Reactie van D'Ieteren Auto op de bekendmaking van onregelmatigheden met betrekking tot de CO_2-uitstoot door de Volkswagen-groep

05.11.2015

D'Ieteren Auto schort tijdelijk de verkoop op van modellen die mogelijk getroffen zijn door de onregelmatigheden met betrekking tot de CO_2-uitstoot.

20.11.2015

D'Ieteren Auto vertrouwt erop dat geen enkele fiscale aanpassing zal worden doorgerekend aan klanten die getroffen zijn door de onregelmatigheden met betrekking tot de CO_2-uitstoot

3. Chronologie van de gebeurtenissen: twee verschillende zaken

NOx
Niet-conforme software



11 miljoen
Dieselmotoren EA189
1.2 / 1.6 / 2.0 L
VW / VW CVI / Audi / SEAT / Skoda



8,5 miljoen



+/- 320.000

VERPLICHTE TERUGROEPACTIE



173.808



102.502



40.044

CO_2
Onregelmatigheden mbt. de uitstoot



+/- 700.000
Dieselmotoren EA288
1.4 / 1.6 / 2.0 L
VW / Audi / SEAT / Skoda

+/- 100.000
Benzinemotoren EA211
1.4 L



+/- 6.000

GEEN TERUGROEPACTIE

4. Respectievelijke verantwoordelijkheden van de verschillende partijen

Internationaal / Europees niveau

Europese homologatie-instanties (KBA, BVCA, Spaans Min. van Industrie)
Geldig in EU28

Groep Volkswagen
Produceert de voertuigen en certificeert hun conformiteit met de homologatie (COC)

Verplichte terugroepactie

Homologatie van de plannen voor het herstel van conformiteit

Terugroepprocedure
- Timing
- Technische oplossingen
- Financiële dekking

Belgisch niveau

Logistieke organisatie van de terugroepactie

D'Ieteren nv
Officiële invoerder in België van de merken van de Volkswagen-groep, waaronder VW, VW Bedrijsvoertuigen, Audi, SEAT en Skoda

Officiële verdelers

Belgische klanten

5. Crisismanagement: antwoorden op de bezorgdheden van de klant

- D'Ieteren Auto lanceert een Customer Care-website om te antwoorden op de bezorgheden van zijn klanten (zoekmotor / meer dan 200.000 bezoeken).

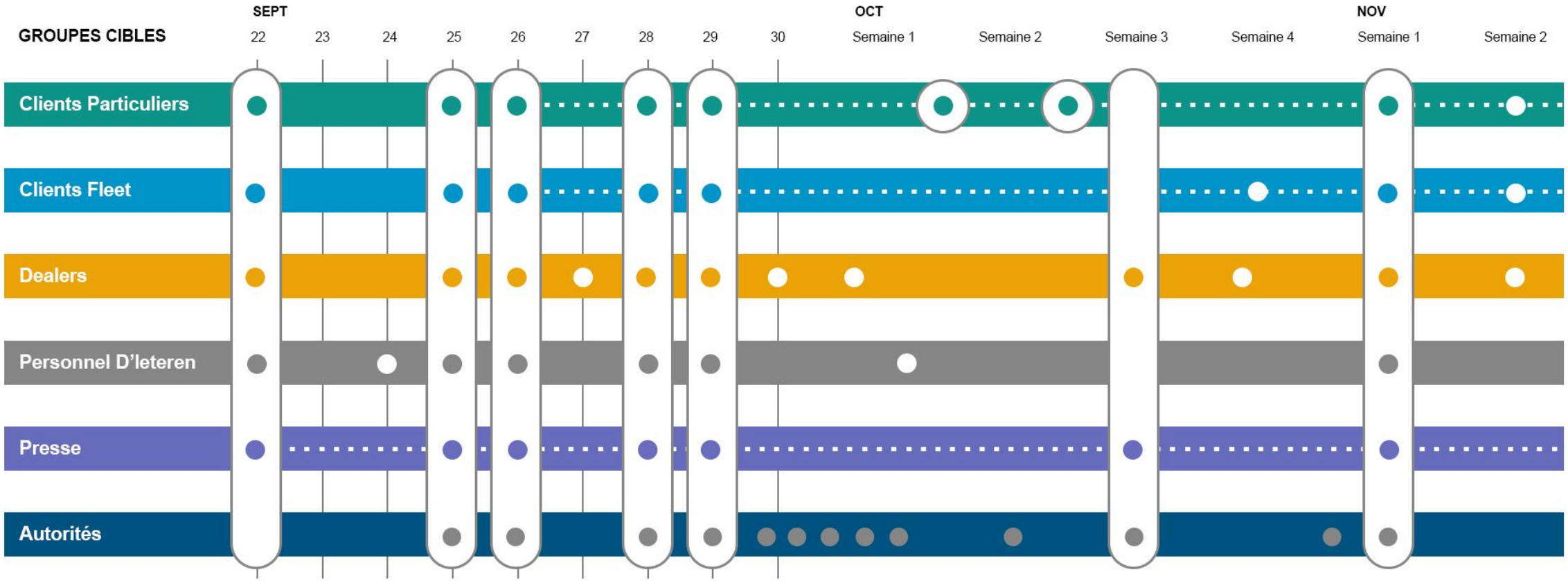
- D'Ieteren Auto stelt voor om lopende bestellingen te vervangen door Euro 6-dieselwagens (geschatte kost voor D'Ieteren Auto: € 2 miljoen)

- D'Ieteren Auto richt een eerste gepersonaliseerd schrijven aan de ongeveer 320.000 personen betrokken bij de verplichte terugroepactie opgelegd door de Duitse overheid (KBA).

- Wil van D'Ieteren Auto om alle betrokken voertuigen in België weer conform te maken (al dan niet ingevoerd door D'Ieteren).



5. Crisismanagement: ethisch en verantwoord handelen



Ontmoetingen met ministers op federaal en regionaal niveau

Ontmoeting met Test-Aankoop

5. Crisismanagement: volgende stappen

- D'Ieteren Auto zal zijn verantwoordelijkheid blijven nemen binnen zijn activiteitsgebied.

- Permanente actualisering van de 'Customer Care'-website om te antwoorden op de bezorgdheden van klanten die getroffen zijn door de NOx- of CO_2-problematiek.

- D'Ieteren Auto zal gepersonaliseerde brieven sturen aan al zijn betrokken klanten zodra de Volkswagen-groep precieze informatie geeft over de aard en de timing van de (technische en/of administratieve) regularisatieprocedures.
  - Serviceactie: 1 klantenbrief
  - Terugroepactie: 3 brieven, waarvan 1 aangetekend

- De Volkswagen-groep heeft zich geëngageerd
  1°) om alle kosten met betrekking tot de technische interventies voor de regularisatie op zich te nemen;
  2°) alle kosten met betrekking tot eventuele fiscale gevolgen van de CO_2-problematiek op zich te nemen.

6. Impact voor D'Ieteren Auto

Imago

- Verlies aan vertrouwen in de producten
- Behoud van het vertrouwen in D'Ieteren (Bel 20)

Commercieel

- Vermindering van het aantal klantencontracten
- Behoud van de herverkoopwaarde

Distributienetwerk

- Daling van de omzet als gevolg van de tijdelijke stopzetting van de verkoop van mogelijk betrokken voertuigen

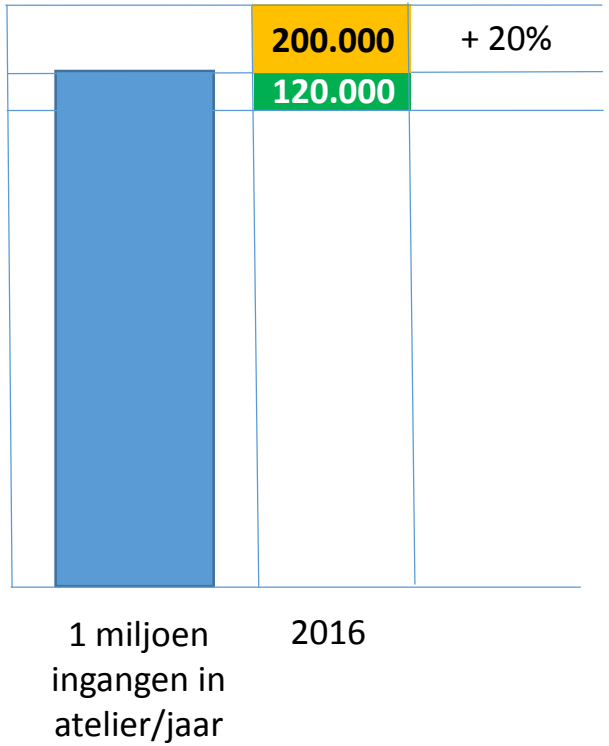
Juridisch

- Tot dusver één klacht geregistreerd tegen D'Ieteren Auto

6. Impact voor D'Ieteren Auto

Naverkoopdienst

- Verhoging van de activiteit in het kader van de toekomstige verplichte terugroepacties voor de regularisatie



Verdeeld over 250 werkdagen = 800 ingangen atelier/dag

Verdeeld over 250 servicepunten = 3,2 extra ingangen/atelier/dag

Respectievelijke verplichtingen

- **De officiële verdeler** is contractueel verplicht om iedere verplichte terugroepactie uit te voeren wanneer een klant zijn voertuig in de concessie binnenbrengt.

- De **klant** is wettelijk verplicht om te rijden met een voertuig dat conform is aan de technische normen. Anders stelt hij zich bloot aan mogelijke boetes en/of gevangenisstraffen (cf. Art. 4 van de wet van 21 juni 1985).

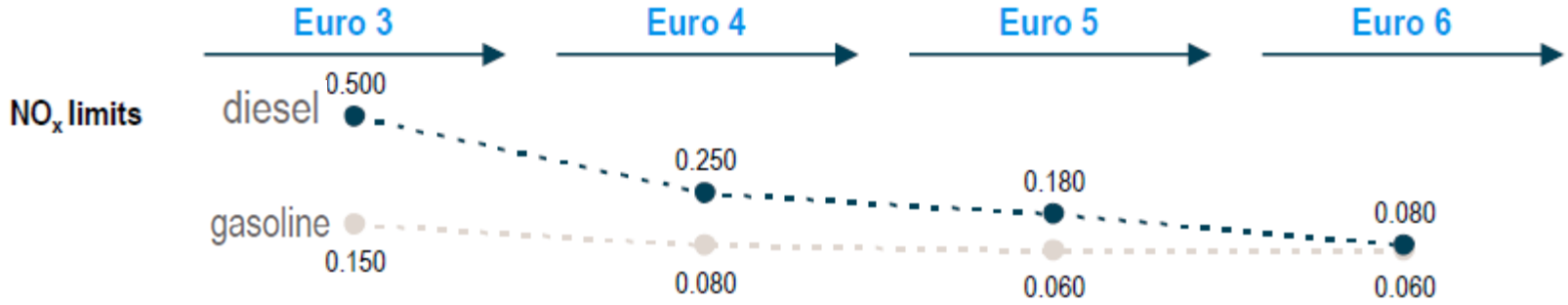
7. Analyse van het wagenpark in België

	Cy no lease	%	Cy lease	%	Total Cy	%	Self-employed	%	Private	%	Total (without oldtimers)	%
Euro 0	7.442	1,5%	120	0,0%	7.562	0,9%	13.190	4,3%	17.992	0,4%	38.744	0,7%
Euro 1	1.830	0,4%	16	0,0%	1.846	0,2%	5.176	1,7%	91.277	2,2%	98.299	1,8%
Euro 2	10.000	2,0%	61	0,0%	10.061	1,2%	24.823	8,1%	382.444	9,1%	417.328	7,8%
Euro 3	30.208	6,1%	240	0,1%	30.448	3,7%	49.150	16,1%	665.711	15,8%	745.309	14,0%
Euro 4	133.502	27,2%	17.234	5,3%	150.736	18,4%	116.138	37,9%	1.727.979	41,0%	1.994.853	37,4%
Euro 5	281.572	57,3%	287.578	87,7%	569.150	69,4%	93.760	30,6%	1.287.478	30,6%	1.950.388	36,5%
Euro 6	27.080	5,5%	22.661	6,9%	49.741	6,1%	3.897	1,3%	40.289	1,0%	93.927	1,8%
Total	**491.634**	100,0%	**327.910**	100,0%	**819.544**	100,0%	**306.134**	100,0%	**4.213.170**	100,0%	**5.338.848**	100,0%

Bron: FEBIAC

Toxic emission limits[1)] of diesel vs. gasoline passenger cars NEDC [g/km]

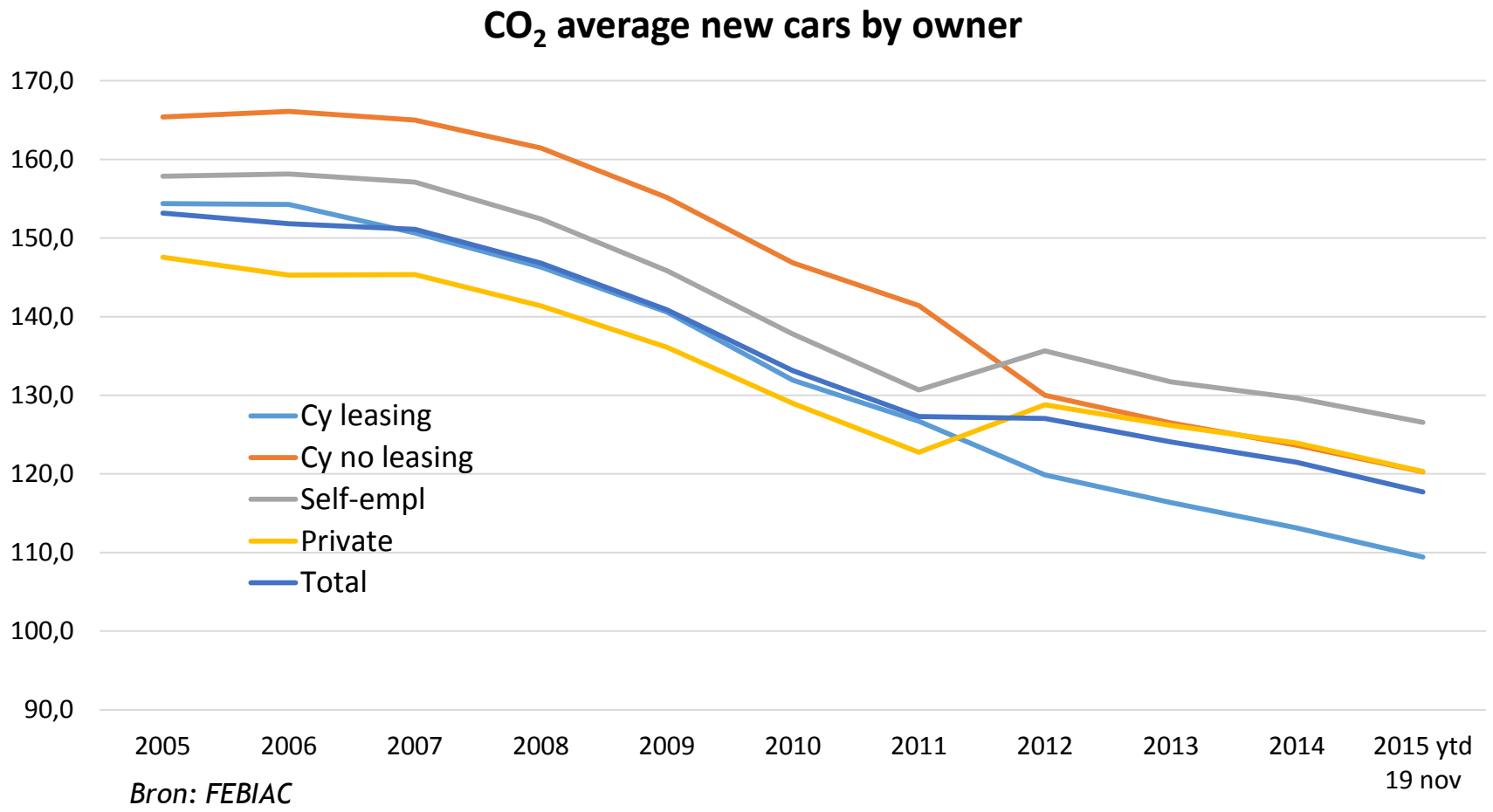
Bron: ICCT; Roland Berger



7. Belgisch wagenpark: evolutie van de gemiddelde CO_2-uitstootlimieten en NOx-grenswaarden per Euro-norm en brandstoftype

Euro-norm (Homologatie - Inverkeersstelling)	NOx-limieten (benzine) mg/km	NOx-limieten (diesel) mg/km	CO_2-uitstoot (benzine) g/km	CO_2-uitstoot (diesel) g/km
Euro 1 (1/7/1992 – 1/1/1993)	436	873	189	187
Euro 2 (1/01/1996 – 1/07/1996)	225	630	179	160
Euro 3 (1/01/2000 – 1/01/2001)	150	500	175	162
Euro 4 (1/01/2005 – 1/01/2006)	80	250	162	153
Euro 5 (1/09/2009 – 1/01/2011)	60	180	138	130
Euro 6 (1/01/2014 – 1/09/2015)	60	80	131	120
▲ EU1 – EU6	**- 86,2 %**	**- 90,8 %**	**- 30,7 %**	**- 35,8%**
Bron: FEBIAC			**$C0_2$-DOELSTELLING 2020: 95 g/km**	

7. Belgisch wagenpark: evolutie van de gemiddelde CO_2-uitstootwaarden per type klant



Bron: FEBIAC

8. Aanbevelingen D'Ieteren Auto

1°) De klant behoeden voor enige fiscale en financiële impact

2°) Nood aan een verjonging van het wagenpark, onder meer via de bedrijfswagens, door stimuli voor wagens die aan de meest recente Euro-normen beantwoorden en voor alternatieve aandrijvingen.

3°) Geen belastingmaatregelen nemen die zouden verhinderen dat dieselwagens bijdragen tot het objectief van gemiddeld 95 g CO_2/km tegen 2020.

4°) Oprichting van een uniek en onafhankelijk homologatieorganisme voor alle 28 lidstaten van de EU.


1805
D'Ieteren Auto


1805
D'Ieteren Auto

Commission « Dieselgate »

1. Considérations préalables
2. D'Ieteren en bref
3. Chronologie des événements: deux affaires distinctes
4. Responsabilités respectives
5. Gestion de la crise par D'Ieteren Auto
6. Impacts pour D'Ieteren Auto
7. Analyse du parc automobile en Belgique
8. Recommandations

1. Considérations préalables

Position de D'Ieteren Auto face à la crise

- D'Ieteren Auto est surpris et profondément préoccupé par cette situation qui constitue une violation claire des standards éthiques et moraux du groupe D'Ieteren.

- D'Ieteren Auto, ainsi que son réseau de concessionnaires indépendants, n'étaient pas au courant de ces irrégularités et n'auraient pas pu les détecter.

- D'Ieteren Auto prendra toutes les mesures en son pouvoir, en collaboration avec le groupe Volkswagen, afin de maintenir et restaurer la confiance et la fidélité de sa clientèle envers les marques et produits du groupe Volkswagen.

2. D'Ieteren: profil du groupe

- **Un groupe belge …**
  - familial (7e génération)
  - plus que bicentenaire (depuis 1805)
  - côté en Bourse (BEL 20)
  - au service de l'automobiliste
  - d'envergure internationale



- **Deux secteurs d'activités**
  - **Au niveau belge**

    Importateur indépendant des marques du Groupe Volkswagen
    - 1.600 emplois directs
    - 4.000 emplois directs auprès des 170 distributeurs officiels

  - **Au niveau international**

    Réparation et remplacement de vitrages automobiles dans 35 pays





2. D'Ieteren: historique du site automobile de Bruxelles

Trois dates-clés:

1948: construction et fondation de l'usine
par les « Anciens Etablissements D'Ieteren Frères »



1970: rachat de l'usine par Volkswagen AG
sous le nom de « VW Forest »



2007: reprise de l'usine par Audi AG
sous le nom d'« Audi Brussels »



3. Chronologie des événements: communiqués de presse

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

22.09.2015

Volkswagen AG is working to clarify irregularities concerning a particular softawre involving some 11 million diesel vehicles with type EA 189 engines.

25.09.2015

Matthias Müller is appointed new CEO Volkswagen AG

29.09.2015

Volkswagen AG announces action plan to refit diesel vehicles with EA 189 engines.

15.10.2015

Federal Motor Transport Authority (KBA) decides on recall for affected EA 189 engines

02.11.2015

VW AG wishes to emphasize that no software has been installed in the 3-liter diesel power units

03.11.2015

Internal investigations at VW identify irregularities in CO_2 levels. Around 800.000 Group vehicles could be affected.

13.11.2015

Next steps in clarifiyng the CO_2 issue

D'Ieteren Auto

22.09.2015

Réaction aux irrégularités constatées au sujet d'un software utilisé dans certains moteurs diesel des véhicules du Groupe Volkswagen

25.09.2015

D'Ieteren Auto lance un site web « Customer Care » pour répondre aux préoccupations de ses clients

26.09.2015

D'Ieteren Auto a pris ce matin l'initiative d'arrêter la commercialisation des véhicules potentiellement munis du logiciel non conforme

28.09.2015

D'Ieteren Auto propose de remplacer les commandes en cours par des véhicules diesel EU6

29.09.2015

Le nombre de véhicules équipés du logiciel non-conforme est connu en Belgique

16.10.2015

Quelque 320.000 véhicules du Groupe Volkswagen seront appelés en Belgique

04.11.2015

Réaction de D'Ieteren Auto à l'annonce du Groupe Volkswagen relative aux irrégularités portant sur les émissions de CO_2

05.11.2015

D'Ieteren Auto suspend temporairement la vente des modèles susceptibles d'être concernés par les irrégularités relatives aux émissions de CO_2.

20.11.2015

D'Ieteren Auto est confiant qu'aucun ajustement fiscal ne sera réclamé aux clients concernés par les irrégularités liées aux émissions de CO_2.

3. Chronologie des événements: deux affaires distinctes

NOx
Logiciel
non-conforme

11 millions
Moteurs diesel EA189
1.2 / 1.6 / 2.0 L
VW / VW CVI / Audi / SEAT / Skoda

8,5 millions

+/- 320.000

ACTION DE RAPPEL OBLIGATOIRE

173.808

102.502

40.044

CO_2
Irrégularités
émissions

+/- 700.000
Moteurs diesel EA288
1.4 / 1.6 / 2.0 L
VW / Audi / SEAT / Skoda

+/- 100.000
Moteurs essence EA 211
1,4 L

+/- 6.000

PAS D'ACTION DE RAPPEL

4. Responsabilités respectives des différents acteurs

Niveau international/européen

Instances d'homologation européennes (KBA, BVCA, Min. Esp. Industrie)
Validité dans EU28

Groupe Volkswagen
Produit les véhicules et les certifie conforme (COC) aux homologations

Obligation de l'action de rappel

Homologation des plans de mise en conformité

Procédure de rappel
- Calendrier
- solutions techniques
- couverture financière

Niveau belge

Organisation logistique de l'action de rappel

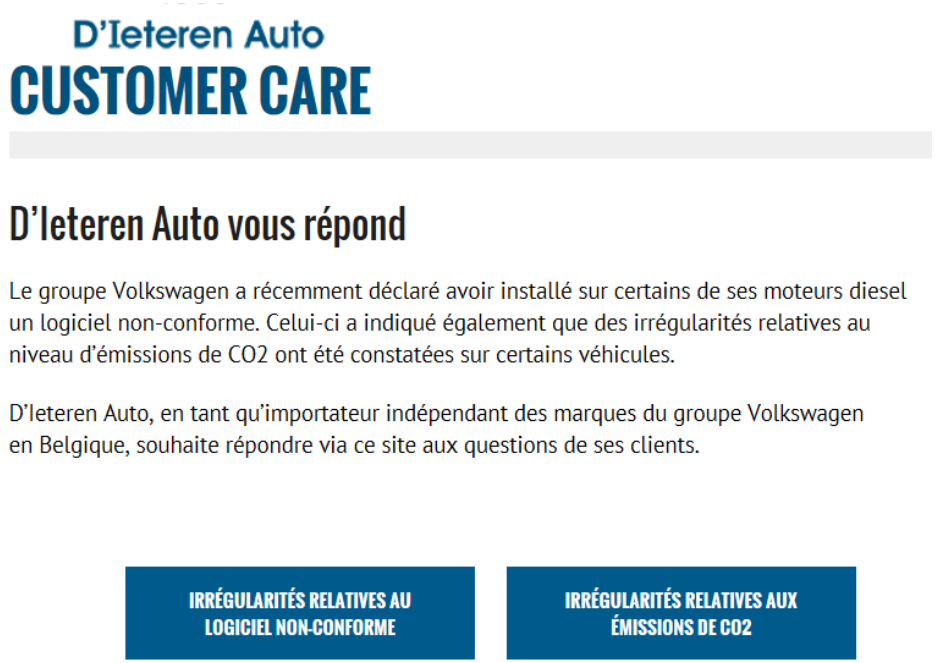
D'Ieteren SA
Importateur officiel en Belgique des marques du Groupe VW dont VW, VW Utilitaires, Audi, SEAT et Skoda

Distributeurs officiels

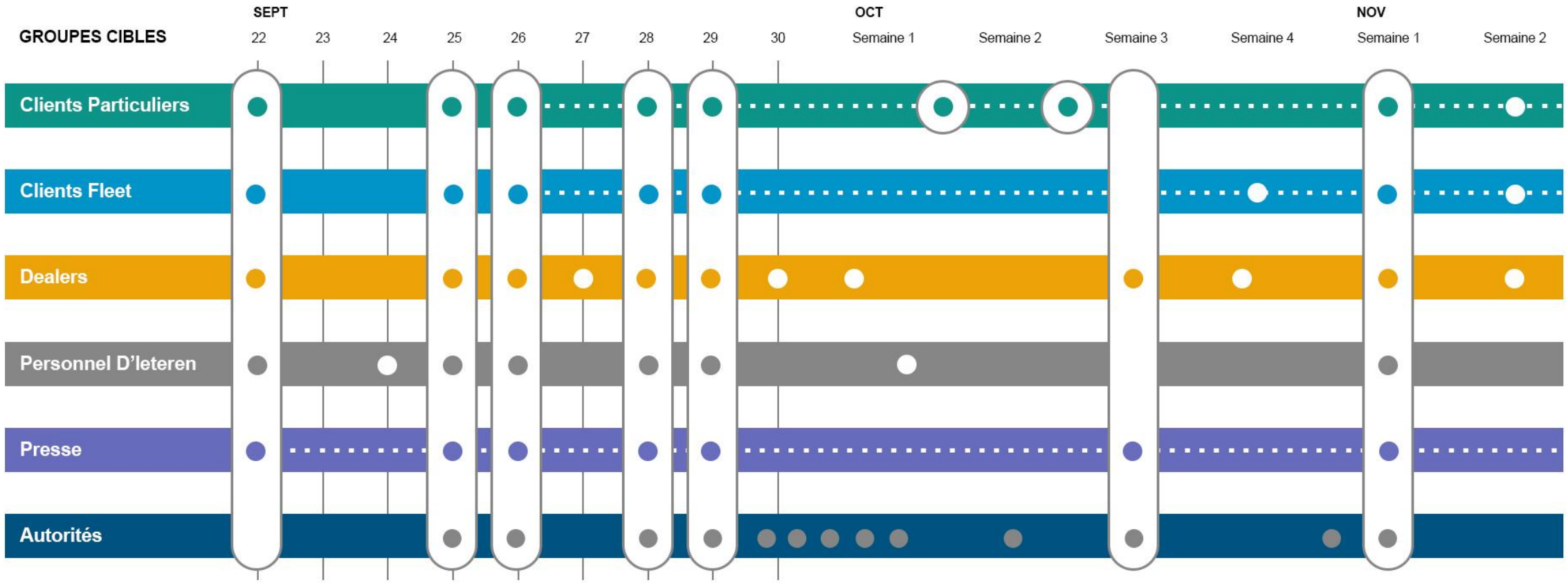
Clientèle en Belgique

5. Gestion de la crise: répondre aux préoccupations du client

- D'Ieteren Auto lance un site web « Customer Care » pour répondre aux préoccupations de ses clients (moteur de recherche / plus de 200.000 visites).
- D'Ieteren Auto propose de remplacer les commandes en cours par des véhicules diesel EU6 (coût estimé pour D'Ieteren Auto: € 2 millions)
- D'Ieteren Auto adresse un premier courrier personnalisé aux quelque 320.000 qui seront concernés par l'action de rappel obligatoire décidée par les autorités allemandes (KBA).
- Volonté de D'Ieteren Auto de mettre en conformité tous les véhicules concernés (importés par D'Ieteren ou non).



5. Gestion de la crise: agir de manière éthique et responsable



Rencontres ministérielles aux niveaux fédéral et régional.

Rencontre avec Test-Achats.

5. Gestion de la crise: étapes suivantes

- D'Ieteren Auto continuera à prendre ses responsabilités dans son périmètre d'activités.

- Actualisation permanente du site web « Customer Care » pour répondre aux préoccupations des clients concernés par le NOx ou le CO2.

- D'Ieteren Auto adressera des courriers personnalisés à tous les clients concernés dès que le Groupe Volkswagen aura précisé le détail et le calendrier des procédures de mise en conformité (technique et/ou administrative).
  - Action de service : 1 courrier client
  - Action de rappel: 3 courriers clients dont 1 recommandé.

- Le Groupe Volkswagen s'est engagé
  1°) à couvrir tous les frais liés aux interventions techniques de mise en conformité;
  2°) à couvrir tous les frais liés aux incidences fiscales éventuelles engendrées par le CO2

6. Impacts pour D'Ieteren Auto

Image

- Perte de confiance relative dans le produit
- Maintien de la confiance en D'Ieteren (Bel 20)

Commercial

- Diminution des contrats clients
- Maintien des valeurs de revente

Réseau de distribution

- Diminution des volumes d'affaires suite aux arrêts temporaires de la commercialisation des véhicules potentiellement impactés

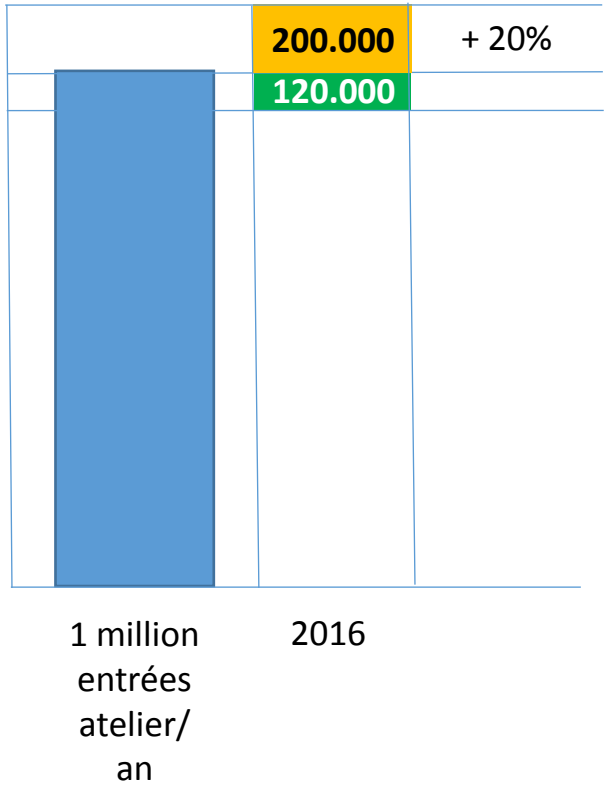
Juridique

- Une seule plainte à l'encontre de D'Ieteren Auto enregistrée à ce jour

6. Impacts pour D'Ieteren Auto

Service après-vente

- Augmentation des activités dans le cadre des futures actions de rappel obligatoire pour la mise en conformité



Répartis sur 250 jours ouvrables = 800 entrées ateliers/jour

Répartis sur 250 points de service = 3,2 entrées supplémentaires /atelier/ jour

Obligations respectives

- **Le distributeur officiel** a l'obligation contractuelle d'exécuter toute action de rappel obligatoire lorsque le client dépose son véhicule en concession.

- Le **client** a l'obligation légale de rouler dans un véhicule conforme aux normes techniques. Sinon, il s'expose à des amendes et/ou peines d'emprisonnement (cfr art. 4 de la loi du 21 juin 1985).

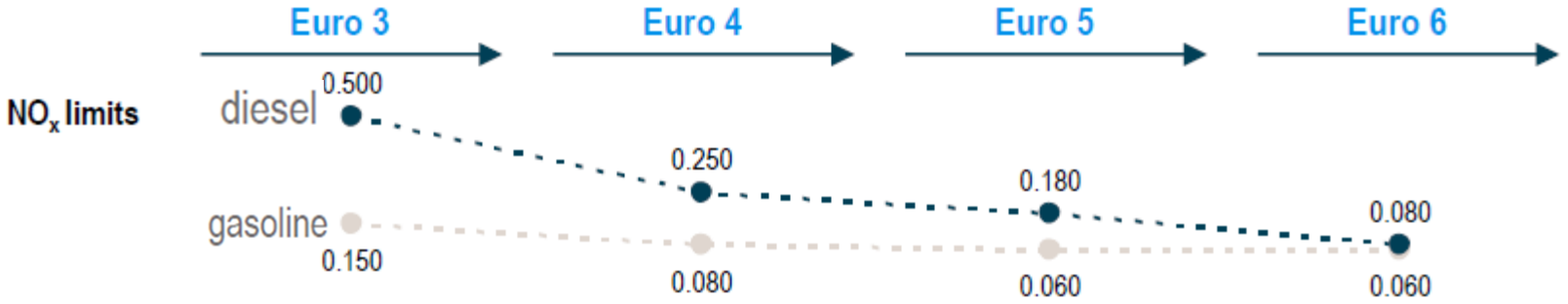
7. Analyse du parc automobile en Belgique

	Cy no lease	%	Cy lease	%	Total Cy	%	Self-employed	%	Private	%	Total (without oldtimers)	%
Euro 0	7.442	1,5%	120	0,0%	7.562	0,9%	13.190	4,3%	17.992	0,4%	38.744	0,7%
Euro 1	1.830	0,4%	16	0,0%	1.846	0,2%	5.176	1,7%	91.277	2,2%	98.299	1,8%
Euro 2	10.000	2,0%	61	0,0%	10.061	1,2%	24.823	8,1%	382.444	9,1%	417.328	7,8%
Euro 3	30.208	6,1%	240	0,1%	30.448	3,7%	49.150	16,1%	665.711	15,8%	745.309	14,0%
Euro 4	133.502	27,2%	17.234	5,3%	150.736	18,4%	116.138	37,9%	1.727.979	41,0%	1.994.853	37,4%
Euro 5	281.572	57,3%	287.578	87,7%	569.150	69,4%	93.760	30,6%	1.287.478	30,6%	1.950.388	36,5%
Euro 6	27.080	5,5%	22.661	6,9%	49.741	6,1%	3.897	1,3%	40.289	1,0%	93.927	1,8%
Total	**491.634**	100,0%	**327.910**	100,0%	**819.544**	100,0%	**306.134**	100,0%	**4.213.170**	100,0%	**5.338.848**	100,0%

Source: FEBIAC

Toxic emission limits[1)] of diesel vs. gasoline passenger cars NEDC [g/km]

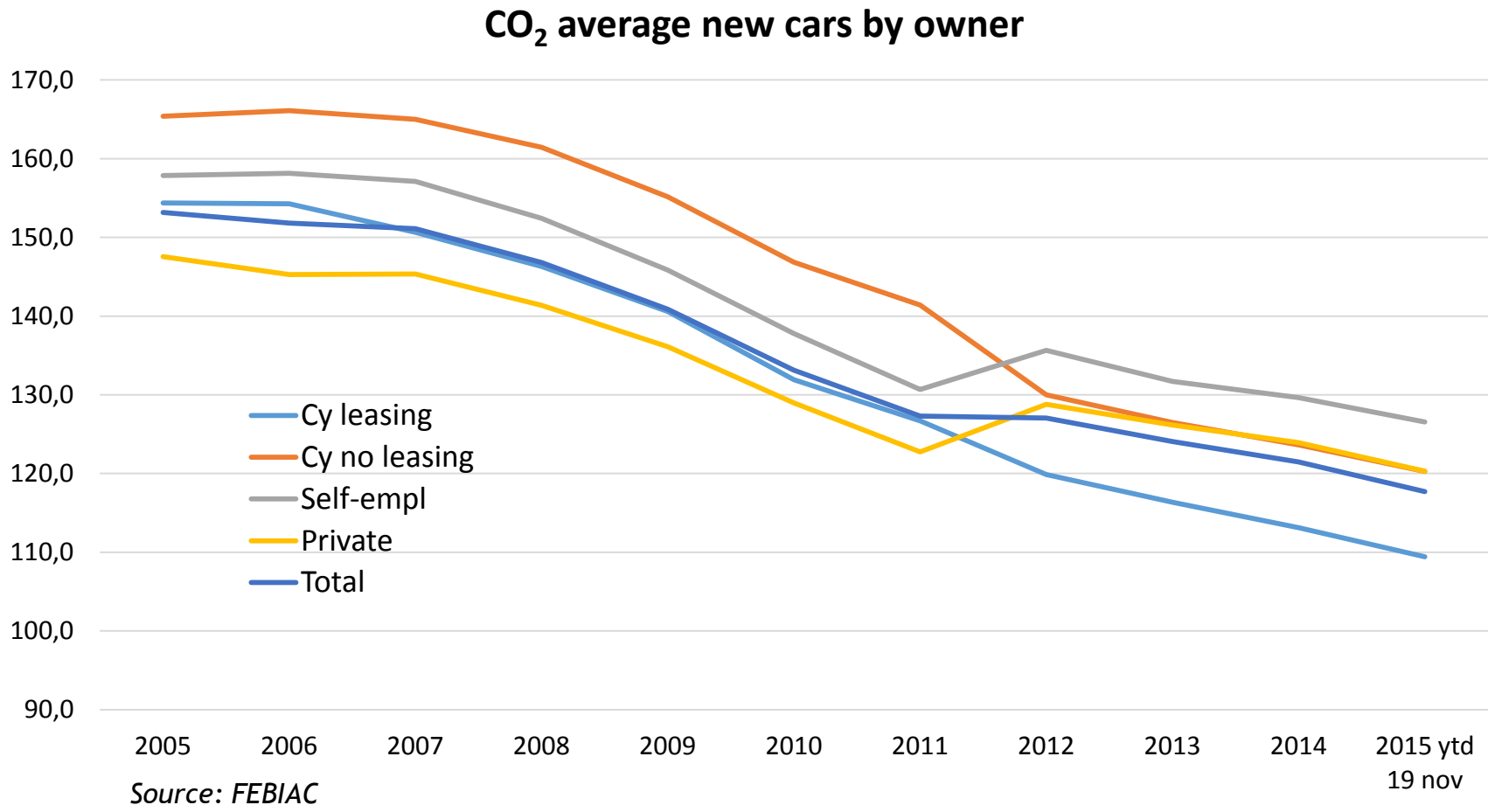
Source: ICCT; Roland Berger



7. Parc automobile belge: évolution des valeurs moyennes des émissions de CO_2 et des limites de NOx par norme euro et type de carburant

Norme Euro (Homologation – Mise en service)	Limites NOx (essence) mg/km	Limites NOx (diesel) mg/km	Emissions CO2 (essence) g/km	Emissions CO2 (diesel) g/km
Euro 1 (1/7/1992 – 1/1/1993)	436	873	189	187
Euro 2 (1/1/1996 – 1/7/1996)	225	630	179	160
Euro 3 (1/1/2000 – 1/1/2001)	150	500	175	162
Euro 4 (1/1/2005 – 1/1/2006)	80	250	162	153
Euro 5 (1/9/2009 – 1/1/2011)	60	180	138	130
Euro 6 (1/1/2014 – 1/9/2015)	60	80	131	120
▲ EU1 – EU6	**- 86,2 %**	**- 90,8 %**	**- 30,7 %**	**- 35,8%**
Source: FEBIAC			**OBJECTIF $C0_2$ 2020: 95 gr/km**	

7. Parc automobile belge: évolution des valeurs moyennes des émissions de CO_2 par type de client



8. Recommandations D'Ieteren Auto

1°) Préserver le consommateur de tout impact fiscal et financier.

2°) Nécessité de rajeunir le parc automobile, notamment à travers les véhicules de société en favorisant les normes EU les plus récentes et les motorisations alternatives.

3°) Ne pas prendre de mesures taxatoires qui empêcheraient les motorisations diesel de contribuer à atteindre l'objectif CO2 de 95 gr/km d'ici 2020.

4°) Mise en place d'un organisme d'homologation indépendant et unique pour l'ensemble des 28 Etats de l'UE.


1805
D'Ieteren Auto

PERSMEDEDELING:
REACTIE OP ONREGELMATIGHEDEN MET BETREKKINGTOT EEN SOFTWARE GEBRUIKT IN SOMMIGE DIESELMOTOREN VAN DE VOLKSWAGEN GROUP

GEREGLEMENTEERDE INFORMATIE

Embargo: Dinsdag 22 september 2015 – 22u

REACTIE OP ONREGELMATIGHEDEN MET BETREKKING TOT EEN SOFTWARE GEBRUIKT IN SOMMIGE DIESELMOTOREN VAN DE VOLKSWAGEN GROEP

Een studie in opdracht van de Environmental Protection Agency (EPA) en de California Air Resources Board (CARB) bracht onregelmatigheden aan het licht met betrekking tot een software in een aantal dieselmotoren van de Volkswagen groep. In reactie op het recente nieuws, wenst D'Ieteren het volgende te vermelden:

- D'Ieteren werd verrast en is heel bezorgd over deze situatie die, indien bevestigd, een duidelijke inbreuk is op de morele en ethische waarden van de groep.

- D'Ieteren Auto, een divisie van de D'Ieteren groep dat verantwoordelijk is voor de invoer en distributie van de merken van de Volkswagen groep in België, alsook zijn netwerk van zelfstandige concessiehouders, zijn nooit op de hoogte geweest van de onregelmatigheden, noch konden ze deze geïdentificeerd hebben.

- We zullen onze verantwoordelijkheid nemen tegenover onze klanten en partners en zullen, in samenwerking met de Volkswagen groep, alle nodige maatregelen treffen die binnen onze controle zijn om het vertrouwen en de loyaliteit van onze klanten in de merken en producten van de Volkswagen groep, te behouden en herstellen. Zoals altijd werken al onze medewerkers en partners hard om het vertrouwen en de loyaliteit van onze klanten te blijven winnen en verdienen.

- We treffen alle maatregelen binnen onze controle, en werken samen met de groep Volkswagen, om de impact van deze onregelmatigheden op onze klanten in te schatten. In afwachting van de uitkomst van deze inschatting, kunnen we de volgende boodschappen meegeven:

    - Alle nieuwe voertuigen van de Volkswagen groep die uitgerust zijn met de nieuwste generatie dieselmotoren (EU 6), die momenteel verkocht worden in België, voldoen aan de wettelijke eisen en milieunormen;

    - We treffen alle maatregelen om de eventuele voertuigen die betrokken zijn bij de onregelmatigheden, te identificeren vóór de levering aan onze klanten.

- De vermeende discrepanties hebben betrekking op voertuigen met Type EA 189 dieselmotoren, die verkocht zijn in België tussen 2007 en vandaag. De Volkswagen groep is momenteel nog niet in staat om aan te geven hoeveel van deze voertuigen getroffen zijn door deze onlangs vastgestelde onregelmatigheden, noch welke modellen en productiejaren betrokken zijn. We werken samen met hen om de situatie zo vlug mogelijk op te helderen.

- We zijn echter vastberaden om:

    - Alle passende maatregelen te treffen om de onregelmatigheden recht te zetten zodra we de impact van de situatie op de klanten, alsook het effect van de onregelmatigheden, hebben kunnen inschatten;

    - Zo volledig en transparant mogelijk te communiceren zodra we over de nodige informatie beschikken;

    - Onze klanten te informeren over hun situatie en over de maatregelen die getroffen zullen worden om de onregelmatigheden recht te zetten.

- De Volkswagen groep benadrukt dat de veiligheid en rijgedrag van de betrokken voertuigen helemaal niet beïnvloed zijn door de hierboven vermelde onregelmatigheden.

- D'Ieteren is zich ervan bewust dat deze crisis het imago van de merken Volkswagen, Audi, Seat en Škoda in België, en daardoor de activiteiten van D'Ieteren Auto, zou kunnen aantasten. Het is echter nog te vroeg om de potentiële impact hiervan in te schatten.

Einde van de persmededeling

PROFIEL VAN DE GROEP

D'Ieteren, opgericht in 1805, is een groep die diensten verleent aan de automobilist. Het bedrijf staat ten dienste van ongeveer 12 miljoen individuele en professionele klanten in 34 landen via twee activiteiten:

- *D'Ieteren Auto* verdeelt in België de voertuigen van de merken Volkswagen, Audi, Seat, Škoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti, Porsche en Yamaha. Het is de grootste autoverdeler in België, met een marktaandeel van meer dan 22 % in 2014 en 1,2 miljoen voertuigen van de verdeelde merken in omloop. Omzet in 2014: 2,7 miljard euro.

- *Belron* (voor 94,85 % eigendom) is de wereldleider op het vlak van de herstelling en vervanging van voertuigbeglazing via meer dan tien hoofdmerken, waaronder Carglass®, Safelite® AutoGlass en Autoglass®. In 2014 stonden ongeveer 2.400 servicepunten en 9.400 mobiele service-units in 34 landen ten dienste van de klanten. Omzet in 2014: 2,9 miljard euro.

FINANCIËLE KALENDER

Laatste vijf persmededelingen *(met uitzondering van persberichten met betrekking tot de inkoop van eigen aandelen)*		**Volgende evenementen**	
31 augustus 2015	Halfjaarresultaten 2015	*8 december 2015*	Investor Day
17 juli 2015	Aankondiging van een Investor Day	*25 februari 2016*	Jaarresultaten 2015
28 mei 2015	Arnaud Laviolette wordt benoemd tot CFO van D'Ieteren NV	*25 februari 2016*	Analistenvergadering & persconferentie FY 2015
28 mei 2015	Trading Update voor de periode eindigend op 31 maart 2015	*20 april 2016*	Jaarverslag 2015
15 april 2015	Jaarverslag 2014 / Nieuwe Corporate website	*26 mei 2016*	Algemene Vergadering & Trading Update

CONTACTPERSONEN

Axel Miller, *Chief Executive Officer*
Arnaud Laviolette, *Chief Financial Officer*

Pascale Weber, *Financial Communication* - Tel.: + 32 (0)2 536.54.39
E-mail: financial.communication@dieteren.be – Website: www.dieteren.com

De D'Ieteren app is beschikbaar op:

App Store Google play

PERSMEDEDELING:
D'IETEREN AUTO LANCEERT EEN 'CUSTOMER CARE'-WEBSITE OM TE ANTWOORDEN OP DE BEZORGDHEDEN VAN ZIJN KLANTEN

Vrijdag 25 september 2015 – 14u30

D'IETEREN AUTO LANCEERT EEN 'CUSTOMER CARE'-WEBSITE OM TE ANTWOORDEN OP DE BEZORGDHEDEN VAN ZIJN KLANTEN

D'Ieteren Auto kondigt vandaag de lancering aan van een website om zijn klanten en andere gesprekspartners in België te informeren over de situatie met betrekking tot de vastgestelde onregelmatigheden bij de uitstoot van vervuilende stoffen op bepaalde modellen van de Volkswagen-groep.

De site zal regelmatig geüpdatet worden op basis van de informatie die door de Volkswagen-groep verspreid wordt over dit onderwerp.

De website 'D'Ieteren Auto Customer Care' is beschikbaar op het volgende adres:
http://www.customercare.dieteren.be/nl/dienstberichten/

Einde van de persmededeling

PROFIEL VAN DE GROEP

D'Ieteren, opgericht in 1805, is een groep die diensten verleent aan de automobilist. Het bedrijf staat ten dienste van ongeveer 12 miljoen individuele en professionele klanten in 34 landen via twee activiteiten:

- *D'Ieteren Auto* verdeelt in België de voertuigen van de merken Volkswagen, Audi, Seat, Škoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti, Porsche en Yamaha. Het is de grootste autoverdeler in België, met een marktaandeel van meer dan 22 % in 2014 en 1,2 miljoen voertuigen van de verdeelde merken in omloop. Omzet in 2014: 2,7 miljard euro.
- *Belron* (voor 94,85 % eigendom) is de wereldleider op het vlak van de herstelling en vervanging van voertuigbeglazing via meer dan tien hoofdmerken, waaronder Carglass®, Safelite® AutoGlass en Autoglass®. In 2014 stonden ongeveer 2.400 servicepunten en 9.400 mobiele service-units in 34 landen ten dienste van de klanten. Omzet in 2014: 2,9 miljard euro.

FINANCIËLE KALENDER

Laatste vijf persmededelingen *(met uitzondering van persberichten met betrekking tot de inkoop van eigen aandelen)*		**Volgende evenementen**	
22 september 2015	Reactie op onregelmatigheden met betrekking tot een software gebruikt in sommige dieselmotoren van de Volkswagen groep	*8 december 2015*	Investor Day
31 augustus 2015	Halfjaarresultaten 2015	*25 februari 2016*	Jaarresultaten 2015
17 juli 2015	Aankondiging van een Investor Day	*25 februari 2016*	Analistenvergadering & persconferentie FY 2015
28 mei 2015	Arnaud Laviolette wordt benoemd tot CFO van D'Ieteren NV	*20 april 2016*	Jaarverslag 2015
28 mei 2015	Trading Update voor de periode eindigend op 31 maart 2015	*26 mei 2016*	Algemene Vergadering & Trading Update

CONTACTPERSONEN

Axel Miller, *Chief Executive Officer*
Arnaud Laviolette, *Chief Financial Officer*

Pascale Weber, *Financial Communication* - Tel.: + 32 (0)2 536.54.39
E-mail: financial.communication@dieteren.be – Website: www.dieteren.com

De D'Ieteren app is beschikbaar op:

App Store Google play

D'Ieteren Auto

26 september 2015

D'IETEREN AUTO HEEFT VANOCHTEND BESLIST OM DE COMMERCIALISERING STOP TE ZETTEN VAN VOERTUIGEN DIE MOGELIJK UITGERUST ZIJN MET DE NIET-CONFORME SOFTWARE.

In afwachting van volledige technische informatie vanwege de Volkswagen-groep heeft de D'Ieteren-groep het initiatief genomen om de commercialisering en de levering stop te zetten van voertuigen die mogelijk uitgerust zijn met de niet-conforme software.

Het gaat om dieselvoertuigen met de EA189-motor (Euro 5-norm) en met een cilinderinhoud van 1,2 l, 1,6 l en 2,0 l, van de merken Volkswagen, Volkswagen Bedrijfsvoertuigen, Audi, SEAT en Skoda.

D'Ieteren Auto wil kunnen garanderen dat deze voertuigen volledig conform zijn, alvorens de commercialisering en de levering van potentieel betrokken voertuigen voort te zetten.

Deze operatie betreft 3.200 voertuigen die momenteel in stock zijn in België.

Ter herinnering: de Volkswagen-groep heeft eveneens bevestigd dat de nieuwe generatie van zijn dieselmotoren (Euro 6), die op dit moment verkocht wordt, volledig conform is aan de wettelijke en milieunormen.

28 september 2015

D'IETEREN AUTO STELT VOOR OM LOPENDE BESTELLINGEN TE VERVANGEN DOOR EU 6 DIESELWAGENS

D'Ieteren Auto wil aan zijn klanten die een voertuig hebben besteld met een EU 5 dieselmotor van het type EA 189, in afwachting van levering en nog niet ingeschreven, voorstellen om hun bestelling te wijzigen naar een gelijkwaardig voertuig met een EU 6 dieselmotor, waarvan de Volkswagen-groep garandeert dat die volledig beantwoordt aan de wettelijke en milieunormen.

Dit initiatief van D'Ieteren Auto betreft ongeveer 800 lopende bestellingen in België van voertuigen van de merken Volkswagen, Volkswagen Bedrijfsvoertuigen, Audi, SEAT en Škoda. De kost van deze operatie, ten bedrage van ongeveer 2 miljoen euro, zal volledig gedragen worden door D'Ieteren Auto.

Deze beslissing volgt op het bericht van 26 september waarin D'Ieteren Auto aankondigde om de commercialisering stop te zetten van ongeveer 3.200 voertuigen die mogelijk voorzien zijn van de niet-conforme software.

Wij nodigen alle door deze nieuwe maatregel betroffen klanten uit om vanaf morgen contact op te nemen met hun concessiehouder.

Deze actie heeft geen betrekking op bestelde voertuigen in afwachting van levering die reeds zijn ingeschreven. Zij zullen indien nodig deel uitmaken van een eventuele terugroepactie.

D'Ieteren Auto

29 september 2015

AANTAL VOERTUIGEN UITGERUST MET DE NIET-CONFORME SOFTWARE IN BELGIË IS BEKEND

De Volkswagen-groep heeft aan D'Ieteren Auto gemeld dat in België 393.648 voertuigen zijn uitgerust met de EA189-dieselmotor (EU 5) en de niet-conforme software. Het gaat om 197.328 voertuigen van de merken Volkswagen en Volkswagen Bedrijfsvoertuigen, 121.712 van Audi, 23.539 van SEAT en 51.069 van het merk Skoda.

De Volkswagen-groep heeft op dit moment nog niet meegedeeld welke technische procedure moet worden gevolgd om deze wagens weer conform te maken. Ter herinnering, de Volkswagen-groep zal alle kosten die voortvloeien uit de nodige maatregelen voor de betrokken voertuigen op zich nemen en garandeert dat er geen enkele impact is op de technische veiligheid of de betrouwbaarheid van de betrokken voertuigen.

D'Ieteren Auto zal zijn betrokken klanten zo snel mogelijk per post op de hoogte brengen. Wie dat wenst, kan vanaf eind deze week automatisch controleren of zijn/haar voertuig betrokken is, via de website www.customercare.dieteren.be.

Zodra de Volkswagen-groep de te volgen technische procedure bekendmaakt, zal D'Ieteren Auto zijn klanten uitnodigen bij de officiële concessiehouders van het betreffende merk om de vereiste interventies uit te voeren.

D'Ieteren Auto

16 oktober 2015

ONGEVEER 320.000 VOERTUIGEN VAN DE VOLKSWAGEN-GROEP ZULLEN WORDEN TERUGGEROEPEN IN BELGIË

D'Ieteren Auto heeft kennisgenomen van de beslissing van de federale Duitse autoriteiten (KBA) om de terugroepactie voor voertuigen uitgerust met de EA189-dieselmotor en de niet-conforme software verplicht te maken. Deze beslissing komt tegemoet aan de wens die D'Ieteren Auto vanaf het begin heeft geuit om alle betrokken en ingeschreven voertuigen in België te regulariseren zodat ze aan de geldende wettelijke, reglementaire en milieunormen beantwoorden.

Op dit ogenblik beschikt D'Ieteren Auto niet over gedetailleerde informatie over de aard en de planning van de technische procedures die de Volkswagen-groep ontwikkelt. Zodra deze informatie beschikbaar is, zal D'Ieteren Auto persoonlijk en binnen de kortst mogelijke termijn contact opnemen met de ongeveer 320.000 betrokken klanten.

Wij herinneren eraan dat de Volkswagen-groep zich geëngageerd heeft om alle kosten voor de regularisatie van de betrokken voertuigen op zich te nemen en garandeert dat noch de technische veiligheid, noch het weggedrag van deze voertuigen beïnvloed worden.

D'Ieteren Auto betreurt dat het op dit moment niet meer informatie heeft en raadt zijn klanten aan om geregeld de speciaal gecreëerde website http://www.customercare.dieteren.be te raadplegen. Daarop is de recentste officiële informatie over dit onderwerp te vinden, alsook een antwoord op de vaakst gestelde vragen.

D'Ieteren Auto

4 november 2015

REACTIE VAN D'IETEREN AUTO OP DE BEKENDMAKING VAN ONREGELMATIGHEDEN MET BETREKKING TOT DE CO_2-UITSTOOT DOOR DE VOLKSWAGEN-GROEP

D'Ieteren Auto heeft via een persmededeling van de Volkswagen-groep op 3 november vernomen dat ongeveer 800.000 voertuigen wereldwijd mogelijk onregelmatigheden vertonen in hun CO2-uitstootwaarden. De Volkswagen-groep werkt nauw samen met de bevoegde controle-instanties om de gevolgen hiervan te bepalen.

Op dit moment heeft D'Ieteren Auto nog geen verdere informatie ontvangen van de Volkswagen-groep en kunnen we dus niet bevestigen of er ook voertuigen in België getroffen zijn door deze onregelmatigheden.

Indien dat het geval zou zijn, zal D'Ieteren Auto contact opnemen met de verschillende betrokken federale en regionale overheden om enige financiële impact voor zijn klanten te vermijden. De Volkswagen-groep heeft bevestigd dat hij alle kosten met betrekking tot deze onregelmatigheden op zich zal nemen.

De Volkswagen-groep garandeert dat er geen impact is op de technische veiligheid van de betrokken voertuigen.

5 november 2015

D'IETEREN AUTO SCHORT DE VERKOOP VAN MODELLEN DIE MOGELIJK GETROFFEN ZIJN DOOR DE ONREGELMATIGHEDEN MET BETREKKING TOT DE CO_2-UITSTOOT TIJDELIJK OP

Op 3 november kondigde de Volkswagen-groep aan dat bij momenteel lopend intern onderzoek onregelmatigheden werden vastgesteld met betrekking tot de CO_2-uitstootwaarden en verbruikscijfers van voertuigen met een diesel- en benzinemotor.

Volgens de Volkswagen-groep zijn er wereldwijd ongeveer 800.000 voertuigen in circulatie betrokken. D'Ieteren Auto kan op dit moment niet bevestigen of er ook in België voertuigen in omloop getroffen zijn door deze nieuwe onregelmatigheden. D'Ieteren Auto kondigt aan dat het contact opneemt met de verschillende betrokken federale en regionale overheden voor overleg over de nodige maatregelen en om enige financiële impact voor zijn klanten te vermijden.

De Volkswagen-groep heeft daarenboven aan al zijn dochterondernemingen en onafhankelijke invoerders, waaronder D'Ieteren Auto, meegedeeld dat actueel gecommercialiseerde modellen van de merken Volkswagen, Audi, SEAT en ŠKODA uitgerust met een dwars geplaatste TDI-motor en een cilinderinhoud van 1.4 l, 1.6 l en 2.0 l, of met een 1.4 TSI- of TFSI-motor, mogelijk eveneens getroffen zouden kunnen zijn door deze nieuwe onregelmatigheden. Het gaat om ongeveer 25% van de in 2015 gecommercialiseerde modellenmix.

Als reactie en in afwachting van de definitieve resultaten van het lopende interne onderzoek van de Volkswagen-groep heeft D'Ieteren Auto beslist om de verkoop van mogelijk betrokken modellen tijdelijk op te schorten. Lopende bestellingen zullen echter wel worden afgehandeld. De Volkswagen-groep doet er alles aan om deze zaak zo spoedig mogelijk op te helderen om opnieuw tot een normale commercialisering van zijn producten en diensten te komen, en garandeert dat er geen impact is op de technische veiligheid van de betrokken voertuigen.

D'Ieteren Auto

20 november 2015

D'Ieteren Auto vertrouwt erop dat geen enkele fiscale aanpassing zal worden doorgerekend aan de klanten die getroffen zijn door de onregelmatigheden met betrekking tot de CO_2-uitstoot

Alle voertuigen zijn opnieuw beschikbaar voor de verkoop in België

De Volkswagen-groep heeft recent verklaard dat bij intern onderzoek onregelmatigheden met betrekking tot de CO_2-uitstootwaarden en verbruikscijfers werden vastgesteld bij de homologatie van voertuigen met een 1.4 l-, 1.6 l- of 2 l-dieselmotor en met een 1.4 l-benzinemotor. De Volkswagen-groep gaat voort met de opheldering van deze situatie, in nauwe samenwerking met de bevoegde instanties voor de homologatie.

Aangezien deze onregelmatigheden niet technisch van aard zijn, zal er geen enkele technische ingreep nodig zijn voor de betrokken voertuigen. De CO_2-uitstoot en het brandstofverbruik van deze voertuigen bij dagelijks gebruik blijven dus ongewijzigd. De Volkswagen-groep garandeert bovendien dat er geen enkele impact is op de technische veiligheid of het weggedrag van de betrokken voertuigen.

De Europese Commissie heeft de Volkswagen-groep extra tijd gegeven tot het einde van dit jaar om de informatie met betrekking tot de CO2-uitstoot bekend te maken. De Volkswagen-groep heeft zich daarenboven al geëngageerd om eventuele fiscale gevolgen voor zijn rekening te nemen. D'Ieteren Auto heeft er daarom alle vertrouwen in dat de Volkswagen-groep met de bevoegde Belgische overheden tot een akkoord zal komen om ervoor te zorgen dat noch particuliere klanten, noch fleetklanten enig nadeel zullen ondervinden van mogelijke retroactieve of toekomstige wijzigingen in de belasting.

Rekening houdende met deze informatie zijn alle modellen van de merken Volkswagen, Audi, SEAT en ŠKODA weer beschikbaar voor de verkoop.

COMMUNIQUE DE PRESSE :
REACTION AUX IRREGULARITES CONSTATEES AU SUJET D'UN SOFTWARE UTILISE DANS CERTAINS MOTEURS DIESEL DES VEHICULES DU GROUPE VOLKSWAGEN

INFORMATION REGLEMENTEE

Embargo : Mardi 22 septembre 2015 – 22h

RÉACTION AUX IRRÉGULARITÉS CONSTATÉES AU SUJET D'UN SOFTWARE UTILISÉ DANS CERTAINS MOTEURS DIESEL DES VÉHICULES DU GROUPE VOLKSWAGEN

En réponse aux informations publiées récemment au sujet des irrégularités constatées au sujet d'un software utilisé dans certains moteurs diesel des véhicules du groupe Volkswagen, qui ont été identifiées lors d'une étude commandée par la United States Environmental Protection Agency (EPA) et le California Air Resources Board (CARB), le groupe D'Ieteren souhaite clarifier les éléments suivants :

- D'Ieteren est surpris et profondément préoccupé par cette situation qui, si elle était confirmée, constituerait une violation claire des standards éthiques et moraux du groupe.

- D'Ieteren Auto, l'activité du groupe en charge de l'importation et de la distribution des marques du groupe Volkswagen en Belgique, ainsi que son réseau de concessionnaires indépendants, n'étaient pas au courant de ces irrégularités et n'auraient pas pu les détecter.

- Nous prendrons toutes les mesures en notre pouvoir, en collaboration avec le groupe Volkswagen, afin de maintenir et restaurer la confiance et la fidélité de notre clientèle envers les marques et produits du groupe Volkswagen. L'ensemble de notre personnel et de nos partenaires mettront tout en œuvre, comme ils l'ont toujours fait par le passé, pour continuer de gagner et mériter la confiance et la fidélité de nos clients.

- Nous menons toutes les actions en notre pouvoir et collaborons avec le groupe Volkswagen pour évaluer l'impact de ces irrégularités sur notre clientèle. Dans l'attente du résultat de cette évaluation, nous pouvons communiquer les messages suivants :

    - Tous les nouveaux véhicules du groupe Volkswagen équipés de la nouvelle génération de moteurs diesel (UE 6) actuellement disponibles à la vente en Belgique sont conformes aux normes légales, réglementaires et environnementales en vigueur et ne sont pas touchés par les irrégularités ;

    - Nous mettons en œuvre toutes les mesures adéquates pour identifier, s'il y en a, quels véhicules sont concernés par ces irrégularités avant toute livraison aux clients.

- Les irrégularités concernent les véhicules équipés de moteurs diesel de type EA 189, vendus en Belgique de 2007 à ce jour. Le groupe Volkswagen n'est actuellement pas en mesure de préciser combien de véhicules sont touchés par ces irrégularités, ni les modèles ou les années de production concernés. Nous travaillons avec lui pour clarifier cette situation le plus rapidement possible.

- Nous nous engageons cependant :

    - à prendre toutes les actions adéquates pour remédier à ces irrégularités dès que nous serons en mesure d'en évaluer l'impact sur nos clients ainsi que leurs effets ;

    - à communiquer de manière complète et transparente dès que nous disposerons des informations requises ;

- à informer nos clients sur leur situation et sur les mesures que nous mettrons en œuvre pour remédier à ces irrégularités.

- Le groupe Volkswagen a insisté sur le fait que la sécurité et le comportement routier des véhicules concernés ne sont absolument pas remis en cause.

- D'Ieteren est conscient que cette crise pourrait détériorer l'image des marques Volkswagen, Audi, Seat et Škoda en Belgique et, par conséquent, avoir un impact négatif sur les activités de D'Ieteren Auto. A ce stade, il est cependant trop tôt pour évaluer cet impact potentiel.

Fin du communiqué

PROFIL DU GROUPE

Fondé en 1805, D'Ieteren est un groupe de services à l'automobiliste qui sert près de 12 millions de clients particuliers et professionnels dans 34 pays. Il est composé de deux activités :

- *D'Ieteren Auto* distribue en Belgique les véhicules des marques Volkswagen, Audi, Seat, Škoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti, Porsche et Yamaha. Il est le premier distributeur de voitures en Belgique avec une part de marché de plus de 22% et 1,2 million de véhicules des marques distribuées en circulation fin 2014. Chiffre d'affaires en 2014 : 2,7 milliards d'euros.

- *Belron* (détenu à 94,85%) est le leader mondial de la réparation et du remplacement de vitrage de véhicules à travers plus de dix marques principales, dont Carglass®, Safelite® AutoGlass et Autoglass®. Environ 2.400 points de service et 9.400 unités mobiles dans 34 pays étaient à la disposition de ses clients en 2014. Chiffre d'affaires en 2014 : 2,9 milliards d'euros.

CALENDRIER FINANCIER

Les cinq dernières publications *(à l'exception des communiqués ayant trait au rachat d'actions propres)*		**Les cinq prochains événements**	
31 août 2015	Résultats semestriels 2015	*8 décembre 2015*	Investor Day
17 juillet 2015	Annonce de la tenue d'un Investor Day	*25 février 2016*	Résultats annuels 2015
28 mai 2015	Arnaud Laviolette est nommé CFO de D'Ieteren SA	*25 février 2016*	Réunion analystes & conférence de presse FY 2015
28 mai 2015	Trading update pour la période se clôturant le 31 Mars 2015	*20 avril 2016*	Rapport annuel 2015
15 avril 2015	Rapport annuel 2014 / Nouveau site web Corporate	*26 mai 2016*	Assemblée générale & Trading update

CONTACTS

Axel Miller, *Administrateur délégué*
Arnaud Laviolette, *Directeur financier*

Pascale Weber, *Communication financière* - Tel : + 32 (0)2 536.54.39
Courriel : financial.communication@dieteren.be – Site internet : www.dieteren.com

L'application D'Ieteren est disponible sur :

App Store Google play

COMMUNIQUE DE PRESSE :
D'IETEREN AUTO LANCE UN SITE WEB « CUSTOMER CARE »
POUR REPONDRE AUX PREOCCUPATIONS DE SES CLIENTS

Vendredi 25 septembre 2015 – 14h30

PROFIL DU GROUPE

Fondé en 1805, D'Ieteren est un groupe de services à l'automobiliste qui sert près de 12 millions de clients particuliers et professionnels dans 34 pays. Il est composé de deux activités :

- *D'Ieteren Auto* distribue en Belgique les véhicules des marques Volkswagen, Audi, Seat, Škoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti, Porsche et Yamaha. Il est le premier distributeur de voitures en Belgique avec une part de marché de plus de 22% et 1,2 million de véhicules des marques distribuées en circulation fin 2014. Chiffre d'affaires en 2014 : 2,7 milliards d'euros.

- *Belron* (détenu à 94,85%) est le leader mondial de la réparation et du remplacement de vitrage de véhicules à travers plus de dix marques principales, dont Carglass®, Safelite® AutoGlass et Autoglass®. Environ 2.400 points de service et 9.400 unités mobiles dans 34 pays étaient à la disposition de ses clients en 2014. Chiffre d'affaires en 2014 : 2,9 milliards d'euros.

CALENDRIER FINANCIER

Les cinq dernières publications *(à l'exception des communiqués ayant trait au rachat d'actions propres)*		**Les cinq prochains événements**	
22 septembre 2015	Réaction aux irrégularités constatées au sujet d'un software utilisé dans certains moteurs diesel des véhicules du groupe Volkswagen	*8 décembre 2015*	Investor Day
31 août 2015	Résultats semestriels 2015	*25 février 2016*	Résultats annuels 2015
17 juillet 2015	Annonce de la tenue d'un Investor Day	*25 février 2016*	Réunion analystes & conférence de presse FY 2015
28 mai 2015	Arnaud Laviolette est nommé CFO de D'Ieteren SA	*20 avril 2016*	Rapport annuel 2015
28 mai 2015	Trading update pour la période se clôturant le 31 Mars 2015	*26 mai 2016*	Assemblée générale & Trading update

CONTACTS

Axel Miller, *Administrateur délégué*
Arnaud Laviolette, *Directeur financier*

Pascale Weber, *Communication financière* - Tel : + 32 (0)2 536.54.39
Courriel : financial.communication@dieteren.be – Site internet : www.dieteren.com

L'application D'Ieteren est disponible sur :

App Store Google play

COMMUNIQUE DE PRESSE :
D'IETEREN AUTO LANCE UN SITE WEB « CUSTOMER CARE »
POUR REPONDRE AUX PREOCCUPATIONS DE SES CLIENTS

Vendredi 25 septembre 2015 – 14h30

D'IETEREN AUTO LANCE UN SITE WEB « CUSTOMER CARE » POUR RÉPONDRE AUX PRÉOCCUPATIONS DE SES CLIENTS

D'Ieteren Auto annonce aujourd'hui le lancement d'un site web destiné à informer ses clients et autres interlocuteurs en Belgique sur la situation liée aux irrégularités constatées au niveau des émissions de substances polluantes sur certains véhicules du groupe Volkswagen.

Ce site sera mis à jour régulièrement sur base des informations communiquées par le groupe Volkswagen sur le sujet.

Le site « D'Ieteren Auto Customer Care » peut être consulté à l'adresse suivante :
http://www.customercare.dieteren.be/fr/service/

Fin du communiqué

D'Ieteren Auto

26 septembre 2015

D'IETEREN AUTO A PRIS CE MATIN L'INITIATIVE D'ARRÊTER LA COMMERCIALISATION DES VÉHICULES POTENTIELLEMENT MUNIS DU LOGICIEL NON CONFORME.

Dans l'attente d'une information technique complète de la part du Groupe Volkswagen, D'Ieteren Auto a pris l'initiative d'arrêter la commercialisation et la livraison des véhicules potentiellement munis du logiciel non conforme.

Il s'agit des véhicules diesel équipés du moteur EA189, norme EU 5 et d'une cylindrée de 1,2 ; 1,6 et 2,0L des marques Volkswagen, Volkswagen utilitaire, Audi, SEAT et Skoda.

D'Ieteren Auto souhaite s'assurer de la parfaite conformité des véhicules avant de poursuivre la commercialisation et la livraison des véhicules potentiellement concernés. Cette opération concerne 3.200 unités actuellement en stock en Belgique.

Pour rappel, le groupe Volkswagen a confirmé que la nouvelle génération de ses moteurs diesel (EU 6), actuellement à la vente, est par contre tout à fait conforme aux normes légales et environnementales

28 septembre 2015

D'IETEREN AUTO PROPOSE DE REMPLACER LES COMMANDES EN COURS PAR DES VÉHICULES DIESEL EU 6

D'Ieteren Auto propose à ses clients ayant commandé un véhicule équipé du moteur diesel EA189 (EU 5), en attente de livraison et non encore immatriculé, de modifier leur commande par un véhicule équivalent, équipé du moteur diesel EU 6 que le groupe Volkswagen garantit conforme aux normes légales et environnementales.

Cette initiative prise par D'Ieteren Auto concerne quelque 800 commandes en cours en Belgique, des véhicules des marques Volkswagen, Volkswagen Utilitaires, Audi, SEAT et Skoda. Le coût de l'opération, qui s'élève à environ EUR 2 millions, sera entièrement pris en charge par D'Ieteren Auto.

Cette décision fait suite à l'annonce du 26 septembre dernier dans laquelle D'Ieteren Auto annonçait sa décision d'arrêter la commercialisation des 3.200 véhicules potentiellement munis du logiciel non conforme.

Nous invitons les clients concernés par cette nouvelle mesure à prendre contact dès demain avec leur concessionnaire.

Les véhicules commandés, en attente de livraison mais déjà immatriculés, ne sont pas concernés par cette opération. Ils feront, s'ils sont concernés, l'objet d'une éventuelle action de rappel.

D'Ieteren Auto

29 septembre 2015

LE NOMBRE DE VÉHICULES ÉQUIPÉS DU LOGICIEL NON-CONFORME EST CONNU EN BELGIQUE

Le groupe Volkswagen a informé D'Ieteren Auto que 393.648 véhicules équipés du moteur diesel EA189 (EU 5) et du logiciel non-conforme sont concernés en Belgique. Il s'agit de 197.328 véhicules des marques Volkswagen et Volkswagen Utilitaires, 121.712 Audi, 23.539 SEAT et 51.069 Skoda.

Le groupe Volkswagen n'a pas encore communiqué à ce stade la procédure technique à suivre pour la mise en conformité de ces véhicules. Pour rappel, celui-ci assumera les coûts engendrés par les mesures à prendre pour les véhicules concernés et garantit que ni la sécurité technique, ni la fiabilité des véhicules concernés ne sont mises en cause.

D'Ieteren Auto informera les clients concernés par courrier dans les plus brefs délais. Ceux qui le souhaitent pourront vérifier, de manière automatique, si leur véhicule est concerné dès la fin de cette semaine sur le site www.customercare.dieteren.be.

Par la suite, dès réception de la procédure technique à suivre du groupe Volkswagen, D'Ieteren Auto invitera ses clients à se rendre auprès des concessionnaires officiels de leur marque afin d'effectuer les interventions requises.

D'Ieteren Auto

16 octobre 2015

QUELQUE 320.000 VÉHICULES DU GROUPE VOLKSWAGEN SERONT RAPPELÉS EN BELGIQUE

D'Ieteren Auto a pris connaissance de la décision des autorités fédérales allemandes (KBA) de rendre obligatoire l'action de rappel des véhicules équipés du moteur diesel de type EA189 et du logiciel non conforme. Cette décision rejoint sa volonté, exprimée depuis le début, de mettre en conformité la totalité des véhicules concernés et immatriculés en Belgique afin qu'ils répondent aux normes légales, réglementaires et environnementales en vigueur.

A l'heure actuelle, D'Ieteren Auto ne dispose d'aucune information détaillée sur la nature et le calendrier des procédures techniques qui seront mises en œuvre par le groupe Volkswagen. Dès réception de ces renseignements, D'Ieteren Auto informera, de manière personnalisée et dans les plus brefs délais, les quelque 320.000 clients concernés.

Pour rappel, le groupe Volkswagen s'est engagé à prendre à sa charge les frais de mise en conformité des véhicules concernés et garantit que ni la sécurité technique, ni le comportement routier de ces véhicules ne sont mis en cause.

D'Ieteren Auto regrette de ne pas avoir plus d'informations à transmettre à ce stade et recommande à ses clients de consulter régulièrement le site d'information dédié http://www.customercare.dieteren.be reprenant les dernières informations officielles sur le sujet ainsi que les réponses aux questions les plus fréquemment posées.

D'Ieteren Auto

4 novembre 2015

RÉACTION DE D'IETEREN AUTO À L'ANNONCE DU GROUPE VOLKSWAGEN RELATIVE AUX IRRÉGULARITÉS PORTANT SUR LES ÉMISSIONS DE CO_2

D'Ieteren Auto a appris, par voie de communiqué de presse publié par le groupe Volkswagen ce mardi 3 novembre, que 800.000 véhicules dans le monde pourraient présenter des irrégularités dans leurs émissions de CO_2. Le groupe Volkswagen travaille en étroite collaboration avec les agences de contrôle afin d'en déterminer les conséquences.

A ce stade, D'Ieteren Auto n'a pas reçu d'informations complémentaires du groupe Volkswagen et n'est donc pas en mesure de confirmer si des véhicules circulant en Belgique sont concernés par ces nouvelles irrégularités.

Si tel devait être le cas, D'Ieteren Auto prendra contact avec les différents niveaux de pouvoir concernés au fédéral et dans les régions afin d'éviter tout impact financier pour les clients. Le groupe Volkswagen a confirmé qu'il prendrait à sa charge tous les frais liés à ces irrégularités.

Le groupe Volkswagen garantit que la sécurité technique des véhicules concernés n'est pas mise en cause.

5 novembre 2015

D'IETEREN AUTO SUSPEND TEMPORAIREMENT LA VENTE DES MODÈLES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE CONCERNÉS PAR LES IRRÉGULARITÉS RELATIVES AUX ÉMISSIONS DE CO_2

Le 3 novembre dernier, le Groupe Volkswagen annonçait qu'à la suite d'enquêtes internes qu'il mène actuellement, des irrégularités relatives aux niveaux d'émissions de CO_2 et donc des données de consommation avaient été constatées sur des véhicules à motorisation diesel et essence.

Selon le groupe Volkswagen, 800.000 véhicules en circulation à travers le monde sont concernés. A ce stade, D'Ieteren Auto n'est pas en mesure de confirmer si des véhicules circulant en Belgique sont affectés par ces nouvelles irrégularités. D'Ieteren Auto annonce qu'il prend contact avec les différents niveaux de pouvoir au fédéral et dans les régions afin de se concerter sur les mesures à prendre et éviter tout impact financier pour les clients.

Par ailleurs, le groupe Volkswagen a communiqué à l'ensemble de ses filiales et importateurs indépendants, dont D'Ieteren Auto, que des modèles des marques Volkswagen, Audi, SEAT et Škoda équipés de moteurs transversaux TDI de cylindrée 1.4l, 1.6l, 2.0l ainsi que de moteurs 1.4 TSI et TFSI, disponibles actuellement à la vente, sont également susceptibles d'être concernés par ces nouvelles irrégularités. Ceux-ci représentent en volume environ 25% de l'offre commerciale 2015.

En réaction et en attente des résultats des enquêtes internes menées par le groupe Volkswagen, D'Ieteren Auto a décidé de suspendre temporairement la vente des véhicules susceptibles d'être concernés. Les commandes en cours seront quant à elles honorées. Le groupe Volkswagen met tout en œuvre pour clarifier le plus rapidement possible cette situation afin de revenir à une commercialisation normale de ses produits et services, et garantit par ailleurs que la sécurité technique des véhicules concernés n'est pas mise en cause.

1805
D'Ieteren Auto

20 novembre 2015

D'Ieteren Auto est confiant qu'aucun ajustement fiscal ne sera réclamé aux clients concernés par les irrégularités liées aux émissions de CO_2

Tous les véhicules sont à nouveau disponibles à la vente en Belgique

Le groupe Volkswagen a annoncé récemment qu'à la suite d'enquêtes internes, des irrégularités liées aux valeurs d'émissions de CO_2 et donc aux données de consommation ont été constatées lors de l'homologation de véhicules à motorisation diesel 1,4 l, 1,6 l ou 2 l et essence 1,4 l. Le groupe Volkswagen progresse dans la clarification de cette situation, en étroite collaboration avec les instances compétentes en matière d'homologation.

Ces irrégularités n'étant pas de nature technique, aucune intervention technique ne sera requise pour les véhicules concernés. Les niveaux d'émissions de CO_2 et de consommation resteront dès lors inchangés dans l'usage quotidien de ces véhicules. Le groupe Volkswagen garantit par ailleurs que ni la sécurité ni le comportement routier des véhicules concernés ne sont mis en cause.

La Commission européenne a octroyé ce jour au groupe Volkswagen un délai supplémentaire courant jusqu'à la fin de cette année pour communiquer les informations relatives aux émissions de CO_2. En outre, le groupe Volkswagen s'étant engagé à prendre à sa charge les incidences fiscales éventuelles, D'Ieteren Auto est confiant que le groupe Volkswagen trouvera un accord avec les autorités belges compétentes afin que ni les clients particuliers ni les clients Fleet ne subissent aucun ajustement de taxes rétroactif ou futur.

Tenant compte de ces éléments d'information, tous les modèles des marques Volkswagen, Audi, SEAT et Škoda sont à nouveau disponibles à la vente.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

MAANDAG 30 NOVEMBER 2015

Namiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

LUNDI 30 NOVEMBRE 2015

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.06 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.

De vergadering wordt geopend om 14.06 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Audition de

- **M. Luc Hens, Conseil Supérieur de la Santé;**
- **M. Benoit Nemery, toxicologie et médecine du travail (KULeuven);**
- **M. Alfred Bernard, toxicologie (UCL);**
- **Mme Catherine Bouland, qualité de l'air (ULB) Hoorzitting met**
- **Professor Luc Hens, Gezondheidsraad;**
- **Professor Benoit Nemery, toxicologie en arbeidsgeneeskunde (KULeuven);**
- **Professor Alfred Bernard, toxicologie (UCL);**
- **Professor Catherine Bouland, luchtkwaliteit (ULB)**

La **présidente**: Le premier intervenant de cet après-midi est le professeur Luc Hens qui représente le Conseil Supérieur de la Santé. Merci beaucoup, monsieur le professeur, d'avoir accepté l'invitation de notre commission et, comme les trois autres professeurs qui seront également des nôtres cet après-midi, de nous éclairer sur l'aspect santé de l'impact du Dieselgate. Ik geef u het woord.

Luc Hens: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, beste collega's, beste vrienden, voor mij was dit een uitdaging. Door het gebrek aan cijfergegevens ligt het nu niet zo voor de hand om te praten over Dieselgate en gezondheid. Ik zal evenwel mijn best doen.

Ik wil het eerst hebben over de structuur van mijn verhaal. Dieselgate betreft verschillende stoffen. Daarvan zijn NO_2 en de stikstofoxiden in het algemeen de belangrijkste, maar het gaat ook over nog een aantal andere stoffen. Het probleem in België is dat wij zeer hoge emissiecijfers hebben en, in vergelijking met onze buurlanden, ook zeer hoge immissiecijfers van NO_2-waarden waaraan wij blootstaan.

Bovendien wordt de helft van de emissies veroorzaakt door het verkeer, wat een gezondheidsprobleem tot gevolg heeft, in de mate dat de normen voor milieu- en gezondheidskundige situaties worden overschreden. Ten slotte zal ik het hebben over de vermoedelijke bijdrage van de Volkswagenmalware in het geheel van de discussie.

Ik heb mij gebaseerd op een publicatie van enkele jaren geleden van de Gezondheidsraad, die een advies uitbracht over mobiliteit en gezondheid. Ik heb begrepen dat de commissieleden dat advies ter beschikking hebben gekregen. Ik heb mij ook gebaseerd op de algemene literatuur.

Het eerste waarover wij het eens moeten zijn, betreft de stoffen waarover wij praten. Als het gaat over de malware van Volkswagen, dan gaat het in eerste instantie over twee stoffen: vooral over stikstofdioxide en, in mindere mate over CO_2. Stikstofdioxide is in het milieu gebonden met stikstofmonoxide. Stikstofmonoxide is eerder instabiel en wordt in aanwezigheid van zuurstof omgezet tot stikstofdioxide. NO en NO_2 vormen samen zogenaamde NO_X-en. NO en NO_2 beïnvloeden het voorkomen van fijn stof en van hoge ozonconcentraties tijdens de zomer. Deze fenomenen zijn indirecte gevolgen van hoge NOx-concentraties.

Ik zal vanmiddag vooral praten over de gezondheidseffecten van NO_2, wat de belangrijkste directe component is die met Dieselgate in verband gebracht wordt.

Daarnaast is er CO_2. De CO_2-uitstoot van een

aantal wagens is verhoogd en levert een bijdrage tot de concentraties van CO_2 in de omgevingslucht. CO_2 is een broeikasgas, maar het heeft als zodanig geen sterke invloed op de gezondheid, tenminste niet direct. Via de werking van broeikaseffect is er wel een indirecte invloed. Denk aan de verspreiding van een aantal plagen. Bij ons is bijvoorbeeld de ziekte van Lyme belangrijk. Er is ook een wisselwerking tussen de klimaatwijzigingen en overstromingen, die een impact hebben op de gezondheid. Over deze indirecte gevolgen zal ik vandaag niet uitweiden.

Wat zijn de beschreven directe gevolgen van NO_2 voor de gezondheid, bij concentraties zoals die in het milieu kunnen voorkomen? NO_2 maakt deel uit van de lucht die wij inademen. Het eerste doelweefsel daarvan zijn de luchtwegen. Bij de concentraties waarover wij hier spreken, gaat het om een milde ontsteking van de luchtwegen. Die gaat dikwijls relatief ongemerkt voorbij bij gezonde volwassenen , maar wij weten dat kinderen, jongvolwassenen en ook astmapatiënten er veel gevoeliger voor zijn.

Daarnaast is er een aantasting van hart en bloedvaten en emfyseem, een aantasting van het longweefsel. Ook de levenskwaliteit neemt af en er is vervroegde sterfte.

De hoeveelheid NO_2 die wij in Vlaanderen inademen (immissie), hangt samen met de hoeveelheid NO_2 die wordt uitgestoten (emissie).

De grafiek geeft de NOx-emissies (NOx is de som van NO_2 en NO) weer in Vlaanderen van 1990 tot 2013. De NOx-waarden zijn de rode balkjes; de andere cijfers gaan over vluchtige organische stoffen. Beide zijn voorlopers, precursoren van ozon, dat een indicator is voor intensieve en complexe luchtverontreiniging, vooral in de zomer. De grafiek toont een licht dalende trend voor die periode, maar u ziet ook dat wij de voorbije jaren stabiliseren op vrij hoge niveaus. Mend duidt dit als een licht dalende trend, omdat bijvoorbeeld voor SO_2, zwaveldioxide, een andere belangrijke component van luchtverontreiniging, de daling veel scherper is. Dat maakt ook dat op dit ogenblik NO_2 de belangrijkste verzurende stof in ons milieu is, naast de gezondheidseffecten die ze veroorzaakt.

Iets meer dan de helft van de emissiewaarden wordt op rekening geschreven van het verkeer, in dit geval van het gemotoriseerd verkeer. U ziet op het taartdiagram dat een andere belangrijke bijdrage van de industrie komt. Een relatief toenemende hoeveelheid NOx is afkomstig van de landbouw. Het verkeer is in zijn geheel belangrijk, maar dan vooral de dieselwagens en in het bijzonder de dieselwagens met roetfilters stoten het grootste deel van NOx uit , meer dan wagens met een benzinemotor.

Emissie en uitstoot is één aspect; belangrijker voor de gezondheid zijn de concentraties waaraan wij blootgesteld zijn. Het betreft opnieuw cijfers voor Vlaanderen voor de periode 1990-2014. Die cijfers zijn hier opgesplitst naargelang van de plaats waar men meet.

De cijfers zijn afkomstig van een veertigtal plaatsen in Vlaanderen, waar men constant onder meer NO_2 meet. Die plaatsen zijn gekozen in functie van de verschillende bronnen van uitstoot. Er zijn plaatsen die specifiek op het verkeer zijn gericht en er zijn plaatsen waar men een idee wil krijgen van het aandeel van de industrie en van de landbouw, of hoe het is gesteld met de immissiewaarde van NO_2 in rurale gebieden.

De verschillende kleuren op deze grafiek tonen dat de hoogste waarden worden gemeten langs drukke wegen vlakbij industriegebieden.

U ziet ook dat men sinds kort over de resultaten van specifieke metingen beschikt inzake verkeer. Die tonen, een dalende trend. Veertig µg/m³ lucht is de drempelwaarde die door de regelgeving wordt gehanteerd en die door de Wereldgezondheidsorganisatie op basis van gezondheidsoverwegingen wordt aanbevolen. Zoals u op de rode stippellijn ziet, wordt die norm overschreden.

Voor het overige hebben we een beperkte, maar niet-continue daling sinds 2003. De kaart van Vlaanderen met de NO2-emissiewaarden wijst opnieuw op een onmiddellijk verband tussen de verontreiniging en het verkeer.
De meetpunten zijn de ronde

zwarte bolletjes; de kleuren geven aan hoeveel NOx er in de buitenlucht zit.

U merkt de variatie is. U ziet dat het wegennet, met de grote verkeersassen en de grote autosnelwegen, oplicht. U ziet dat de steden Antwerpen, Gent, Brugge, Kortrijk en Hasselt in mindere mate oplichten. U ziet ook dat men de meeste overschrijdingen, de rode bolletjes, waarneemt in de buurt van Antwerpen en in mindere mate in Gent.

Dit Vlaanmse probleem is even groot in Brussel. Bij deze overzichtscijfers moet men ook de kanttekening maken dat de hoogste, echt problematische concentraties, de echt problematische concentraties – Luc Int Panis zal u daarover in detail spreken – zijn te vinden in nauwe, vrij drukke straten, bijvoorbeeld in Antwerpen en in Brussel. Men duidt dit fenomeen aan met de term *street canyons*. Het gaat over smalle, drukke straten. Daar neemt men concentraties waar die veel hoger zijn dan de rode bolletjes op deze kaart.

Vlaanderen en Brussel hebben ook een bijzonder probleem in een Europese context. De kaart van Europa opgesteld aan de hand van gegevens van Sentinel(weer)satellieten, geeft een idee van de NO_2-immissies. Vlaanderen, én een belangrijk deel van België, maar ook Nederland en een groot deel van Duitsland, het Ruhrgebied, en de Povlakte in Noord-Italië lichten op. Dat gebeurt met aberrant hoge waarden, net zoals Moskou bijvoorbeeld. Besluitend, ook in de Europese context hebben we dus een probleem met blootstelling aan NOx.

Normen: de waarde van 40 µg/m^3 werd eerder vermeld Die norm stamt uit een EU-richtlijn van 2008. Deze EU-richtlijn geeft twee grote groepen van normen. Een eerste gaat over 40 µg/m^3 als jaargemiddeldewaarde. Een jaargemiddelde waarde voor in het bijzonder een luchtverontreiniger is zeer theoretisch. Men wordt praktisch nooit blootgesteld aan een gemiddelde waarde: men staat bloot aan ofwel veel lagere, ofwel veel hogere waarden. Ook de periode gedurende dewelke men is blootgesteld is belangrijk voor de gezondheidseffecten . De 40 µg/m^3-norm , is eigenlijk gebaseerd op waarnemingen bij kinderen die gedurende twee weken aan NOx weden blootgesteld. Men heeft dat dan om vooral praktische redenen die beperkte waarnemingen uitgebreid naar jaargemiddelden.

Bovendien kent Antwerpen tot 2016 een uitzonderingsregime waar hogere normwaarden van toepassing zijn. Dat wordt niet verklaard door het feit datAntwerpenaren beter tegen NO_2-blootstelling kunnen. Wel gaat het bij de overschrijdingen over de “haalbaarheid” van de norm.

Naast de 40 µg/m^3 schuift de EU-regelgeving ook een waarde van 200 µg/m^3 als uurgemiddelde naar voor. Dat is een waarde voor kortetermijnblootstelling die niet zou mogen worden overschreden en als dat toch gebeurt, mag dat volgens de richtlijn niet meer dan 18 keer per jaar.

Die NO_2-waarde is gebaseerd op gezondheidsoverwegingen en dat is eerder uitzonderlijk, want de meeste milieuwaarden hebben veel meer te maken met de practische en technische haalbaarheid dan met gezondheidsoverwegingen. De EU-norm gaat onmiddellijk terug op de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie die de 40 µg/m^3 als jaargemiddelde aanbeveelt. Tegelijkertijd toone men aan men dat 50 tot 70 µg/m^3 als uurgemiddeldewaarde effecten geeft bij meer gevoelige groepen zoals kinderen.

Normoverschrijdingen: In België, in Vlaanderen en in Brussel in het bijzonder, meet men NOx-immiewaarden die heel dicht in de buurt komen van de door de normen bepaalde grenswaarden. Er is voor deze NOx-normen bovendien een heel geringe veiligheidsmarge. Ook dat is merkwaardig, want voor heel veel normen in de milieugezondheidskunde gebruikt men vaak grote veiligheidsmarges. Voor pesticiden gaat dit tot een factor 10 000. Voor NOx is dat niet het geval en liggen gemeten waarden heel dicht bij of soms zelfs over de waarden waarvan men weet dat er gezondheidseffecten zijn.

Hoe vaak wordt de norm overschreden? Het uurgemiddelde van 200 µg/m^3 slechts occasioneel een probleem. De norm van 40 µg/m^3 stelt wel een probleem. De waarden in Vlaanderen variëren tussen 13 µg in landelijk gebied en 48 µg in de verkeersgerichte meetpost in Borgerhout. Dit wijst op een problematiek van het verkeer en de uitstoot op de ring rond Antwerpen.

Zeer ernstige overschrijdingen van de NOx-norm vindt men in de *street canyons*, de drukke straten en

invalswegen, zowel in Antwerpen als in Gent.

Staat België met dit patroon alleen in Europa? Neen. Het meeste onderzoek is uitgevoerd in Londen, waar een groot deel van de bewoners en de mensen die werken in de binnenstad blootstaat aan concentraties die ver boven die 40 µg liggen. Meer algemeen,meer dan 80 % van de grote steden in Europa is geconfronteerd met het probleem van hoge NOx-concentraties.

Daarnaast is er speciale aandacht voor het verkeer. Dit is het voorwerp van onderzoek van deze commissie. Inzake verkeer zijn niet alleen de emissiewaarden en de immissiewaarden van belang, er bestaan daarnaast immers ook Euronormen die onder meer de hoeveelheden stikstofdioxide die zowel personen- als lichte vrachtwagens mogen uitstoten.. Dit getrapt systeem verscherpt de toegelaten uitstoot gradueel van Euro 1 tot Euro 6. Tot voor kort gold Euro 5 en recent zijn we naar Euro 6 overgeschakeld. De Euro 5-norm komt neer op 100 mg/km NOx uitstoot voor benzine en op 180 mg/km voor diesel. Voor vrachtwagens bestaan soortgelijke, aangepaste normen, die eveneens verstrengen doorheen de tijd.

Het RIVM in Nederland heeft zich in tempore non suspecto, vooraleer Dieselgate met de Volkswagenmalware in de belangstelling kwam, gebogen over de vraag in welke mate de normoverschrijdingen die thans worden vastgesteld echt van belang zijn.

Het instituut vroeg zich ook af in welke mate respecteren van de Euro 5-norm – het onderzoek dateert van drie jaar geleden – de immissiewaarden en de de gezondheid zou beïvloeden.

De basis voor deze vraagstelling waren de indicaties dat alle denkbare regimes – rijden in de stad, rijden op het platteland, agressief rijden, defensief rijden – aanleiding gaven tot overschrijdingen, vaak met een factor 10 van de Euronormen.

De indicaties wirtelen in de vaststelling dat real-worldomstandigheden veel hoger kunnen liggen dan de laboratoriumomstandigheden waaronder wagens worden getest.

De bovenste grafiek geeftimmissiewaarden weer, concentraties NO_2 uitgedrukt in ug/m³, dezelfde eenheid als deze van de normen. de cijfers beschrijven de situatie in Nederland. De reële situatie wordt weergegeven door de lichtblauw gekleurde grafiek. De meer donker gekleurde grafiek toont wat de berekende situatie van de immissies zou zijn, indien de Euro-5-normen, zouden zijn gerespecteerd. De grafiek verschuift naar lagere waarden.

Het onderste gedeelte van de grafiek geeft uitsnijding van de NO_2-concentraties op waarden rond de norm van 40 ug/m³. Dit toont aan dat de vaak ernstige overschrijdingen die er in Nederland waren, zo goed als verdwijnen, wanneer de Euro-normen zouden worden gerespecteerd.

Conclusie: de NO_2-concentraties zouden betekenisvol lager zijn indien aan de Euronormen zou worden voldaan.

Op plaatsen waar men hoge NO_2-concentraties meet, dalen de immissiewaarden met waarden tot 30 % van de probleemconcentraties.

Gemiddeld over Nederlandzou het respecteren van de Euro-norm een verlaging van 1,4 µg NO_2/m^3 lucht als gevolg hebben.

Volkswagenmalware: in Nederland berekende Milieudefensie (een niet-gouvernementele organisatie) dat het respecteren van de Euronormen een gezondheidswinst van twee weken vervroegde sterfte oplevert. Mensen sterven nu gemiddeld twee weken vroeger ten gevolge van blootstelling aan (de niet reglementaire) verontreiniging. Voor mensen die wonen langs drukke verkeerswegen gaat het om een verkorting van de levensduur van 2,5 maand. De aandoeningen aan de luchtwegen en de hart- en vaatziekten werden niet gekwantificeerd.

Over Volkswagen en Dieselgate specifiek zijn er op dit ogenblik

twee studies over de gezondheidsgevolgen gepubliceerd. Ook deze studies behandelen alleen de vroegtijdige sterfte. Het betreft telkens studies in de Verenigde Staten.Zij gaan uit van een premature sterfte per 1 300 ton NOx-uitstoot wat een een erg ruwe maat is, onder meer omdat men geen rekening houdt met geografische (stad-platteland) en functionele (drukke wegen, industriegebieden) variaties.

De eerste analyse werd betaald door het persbureau AP. Men berekent tussen 16 en 94 extra overlijdens per jaar allen te wijten aan dieselgate en voor gans de Verenigde Staten. Een tweede schatting, die op vraag van *The New York Times* werd uitgevoerd, heeft het over 40 tot 106 extra overlijdens per jaar.

Het wagenpark in de Verenigde Staten bestaat voor minder dan 1 % uit Volkswagendiesels Analoge cijfers van schattingen voor Europa en voor België zijn niet beschikbaar, maar de AP-analyse verwijst naar enkele honderden gevallen in Europa als een waarschijnlijk cijfer, vooral rekening houdend met de structuur van het Europese wagenpark.

We hebben geen schattingen voor de aspecten die voor de volksgezondheid wellicht belangrijker zijn dan sterfte. Sterfte is ongeveer het tegendeel van gezondheid betekent, en daardoor niet de bese maat. Op dit ogenblik zijn geen risicoanalyses beschikbaar over de effecten op astma, bronchitis en emfyseem, die, naast NOx ook door de hoge ozonconcentraties, vooral tijdens de zomer, worden beïnvloed. Wij hebben evenmin schattingen voor de effecten op het hart en de bloedvaten, die sterk door deeltjes worden beïnvloed. Ook voor deeltjes en voor hoge ozonconcentraties meet men in België hoge waarden. Sta mij toe u tedanken voor de aandacht die u aan dieselgate en de verontreiniging door (diesel)wagens schenkt, want er is reden tot bezorgdheid.

Sta me toe als besluit enkele opmerkelijke punten uit mijn betoog naar voor te halen:.

(1)e huidige stikstofdioxideconcentraties beïnvloeden wel degelijk de volksgezondheid, zowel qua mortaliteit als qua morbiditeit. Een gedeeltelijke verklaring voor de hoge concentraties die men in sommige gebieden in België meet, heeft ermee te maken dat de wagens de Euronormen niet respecteren. Het is zeker dat de VW-fraude de hoge emissie- en immissiewaarden beïnvloedt.
(2) De gezondheidsimpact van stikstofdioxide zou moeten worden bekeken in samenhang met de gezondheidsimpact van fijn stof en ozon, maar betrouwbare cijfers over de invloed van de VW-fraude zijn niet beschikbaar. Het is echter zeker dat een verdere verlaging van de NO_2-uitstoot en een verdere verlaging van de immissiewaarden waaraan wij blootgesteld zijn, belangrijk zouden zijn in ons land.

(3)Het is goed om met aandacht te kijken naar de VW-fraude, maar vanuit gezondheidsoogpunt is de totaliteit van de polluenten van belang. In dat verband wordt dus zeker niet alleen VW genoemd, maar zijn er indicaties dat ook Renault, Jeep, Hyundai, Citroën en Fiat bijdragen tot de overschrijdingen waarmee wij vandaag te maken hebben.

Ik dank u zeer hartelijk voor uw aandacht en ik verontschuldig mij omdat mijn betoog langer duurde dan gepland.

De **voorzitter**: Dat geeft niet. Ik dank u voor uw uiteenzetting.

Personnellement, j'aurais préféré que l'approche soit plus globale et ne traite pas uniquement d'une Région. J'imagine que certains de mes collègues sont de mon avis. Cependant, de nombreuses informations très intéressantes ont été délivrées.

Avant de passer aux questions, pour la suite des travaux, eu égard à la complémentarité de leurs compétences, je propose aux trois professeurs de nous présenter leur exposé l'un à la suite de l'autre.

Werner Janssen (N-VA): Geachte professor, ik dank u voor uw uitleg. Ik heb nog een aantal vragen.

NOx heeft op verschillende manieren een nefaste impact op de gezondheid, door de vorming van nitric acid, ozon, nitroarenes, nitrosamines, nitraat radicalen, nitryl chloride, met onder andere chronische bronchitis, hartziekten en astma tot gevolg. Kunt u nog kort even de verschillende negatieve invloeden duiden? In welke concentraties reageert NOx op deze wijze? Hoe laag of hoog moet de limiet voor NOx eigenlijk

vanuit gezondheidsperspectief zijn?

Hoe kunnen wij VW vragen om bij te dragen aan het herstel van de schade aan de volksgezondheid die is aangericht door het gebruik van sjoemelsoftware en die leidde tot een uitstoot van 40 keer de Amerikaanse norm, wat toch ook 22 keer de Europese norm is, weliswaar zonder de marge van 110 % in rekening te brengen? Laten wij stellen meer dan 10 keer de Europese norm met een marge van 110 % ingecalculeerd. De baas van CARB, California Air Resources Board, Mary Nichols, heeft gesteld dat VW ook wagens zal moeten terugkopen en op andere wijze aan milieucompensatie kan doen. Ook in de VS wil men dus een algemeen programma aanvaarden in plaats van individuele compensaties. Hoe zou zo'n programma om de gezondheidsschade te compenseren er volgens u uit kunnen zien? Welke specifieke acties zou Volkswagen kunnen steunen als wiedergutmachung? Het probleem hierbij is dat Volkswagen zelf nog geen budget heeft uitgetrokken voor het herstel van de schade aan de volksgezondheid. Als wij hierover met VW willen praten, moeten wij natuurlijk eerst zelf weten waar de maatschappij en de volksgezondheid het meeste baat bij hebben.

Vorige week vertelden de juristen op de hoorzitting dat het bijzonder moeilijk zal zijn om enig causaal verband aan te tonen tussen het overschrijden van de NOx-norm door Volkswagen en gezondheidsproblemen bij individuele burgers, die al dan niet door NOx worden veroorzaakt en al dan niet het gevolg zijn van een vervuiling door Volkswagen of andere autoproducenten waarvan de wagens te veel NOx uitstoten versus de industrie. Wat is uw visie hierop? Kan de maatschappij op enige wijze de extra gezondheidskosten verhalen op alle autoproducenten, dus niet alleen Volkswagen, die manifest de waarden hebben overschreden?

Wat is volgens u de beste manier om de gezondheidskosten van NOx te berekenen? Een document van de Britse overheid erkent dat NOx in Groot-Brittannië leidt tot 23 500 doden per jaar. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie leidt luchtvervuiling in het algemeen in Europa jaarlijks tot 1,4 triljard euro kosten en doodt ze jaarlijks 600 000 mensen. Het Europees Milieuagentschap publiceerde net een rapport dat spreekt van 432 000 slachtoffers voor Europa. Voor België gaat het om 9 300 voortijdige overlijdens door fijnstofvervuiling, 2 300 door stikstofdioxide en 170 door ozon.

Is in België al zo'n onderzoek uitgevoerd, niet enkel naar het aantal doden, maar ook naar de kosten van de gezondheidsproblemen, of wordt er over zo'n onderzoek nagedacht? Wat zouden desgevallend de criteria moeten zijn om een dergelijk onderzoek te voeren? Hoe kan de NO_x-uitstoot van het wagenpark onderscheiden worden van de uitstoot door verschillende andere bronnen?

In de VS ligt de norm voor NO_x veel lager dan in de EU, namelijk op 44 mg/km in de VS versus 80 mg/km in de EU. De norm in de EU mag bovendien met 110 % overschreden worden tot 2019. Hoe schat u dat in met uw achtergrondkennis inzake de impact van NO_x op de volksgezondheid? Zijn de Amerikanen te streng om Europese dieselvoertuigen buiten te houden of is Europa te laks inzake de volksgezondheid?

Met het recente NO_x-schandaal staat NO_x plots weer op de agenda en praten wij over de impact ervan op de volksgezondheid. Echter, de jaren ervoor werd er steeds alleen over CO_2 gepraat. Hoe komt het volgens u dat NO_x steeds onderbelicht is geweest in het debat, terwijl het een veel grotere en negatievere impact heeft op de gezondheid dan CO_2? Wij zouden inzake CO_2 toch beter focussen op de industriële uitstoot en de verwarming van gebouwen en inzake transport op NO_x en andere schadelijke stoffen? Als ik een nieuwe wagen koop, staat de CO_2–uitstoot overal vermeld, samen met het verbruik, maar de NO_x-waarde is niet te bespeuren, terwijl die de consument toch ook direct aanbelangt. Hoe is het mogelijk dat deze waarden nooit vermeld worden? Heeft men u of uw organisatie daarover al geraadpleegd?

Dat zijn mijn vragen aan u.

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer Hens, hoewel ik een aantal soortgelijke vragen heb als mijn collega daarnet, zal ik ze herhalen omdat zulks aantoont dat verscheidene leden onder ons die vragen willen stellen. Daarnaast heb ik nog enkele andere vragen.

Mijn eerste vraag gaat over de norm. Tot welke waarde zou die norm volgens u best dalen? Wij hebben een laksere norm dan de Verenigde Staten. Hebt u een richtlijn of een wetenschappelijk argument om die norm vast te leggen? Ik begrijp niet hoe het komt dat de Europese norm minder streng is. Is daar een reden voor?

U spreekt ook over de geringe veiligheidsmarge en dat verontrust mij vanuit gezondheidsoogpunt. Als u een betere veiligheidsmarge vooropstelt — u gaf het voorbeeld van pesticiden –, hoe zouden volgens u de normen en waarden dan moeten worden gewijzigd?

U hebt gesproken over *street canyons*, probleemgebieden waar er hogere concentraties zijn, nauwe straten met druk verkeer. Mijn vraag is dan redelijk logisch. Houdt u een pleidooi voor het autovrij of autoluw maken van stadskernen? Is dat een mogelijke oplossing? Is dat noodzakelijk om deze problemen op te vangen?

Er zijn blijkbaar heel weinig studies ter zake. Hoor ik u zeggen dat u extra onderzoek aanbeveelt? Of weten wij nu al genoeg om maatregelen te nemen? Ik stel u deze vraag omdat ik niet graag in het sukkelstraatje terechtkom waarbij ministers of regeringsleiders zeggen dat er nog vier jaar langer onderzoek nodig is alvorens zij aanbevelingen kunnen formuleren of maatregelen kunnen nemen. Zijn de weinige studies die er nu zijn, en die duidelijke gezondheidseffecten op morbiditeit en mortaliteit aantonen, volgens u betrouwbaar? Kunnen wij alvast met deze resultaten aan de slag om onze aanbevelingen te staven?

Diesel werd door een aantal maatregelen een klein beetje duurder gemaakt, zo'n 2 euro meer per tankbeurt van 50 euro. Uiteraard heeft dit geen enkel effect gehad op het gedrag en bijgevolg evenmin op de luchtvervuiling. Hebt u er vanuit de wetenschap zicht op welke maatregelen dan wel genomen moeten worden om een gedragsverandering teweeg te brengen? Ik denk bijvoorbeeld aan een hogere dieselprijs, lagere subsidies voor dieselwagens enzovoort.

De vraag die mijn collega daarnet heeft gesteld, is zeker ook erg belangrijk, aangezien deze problematiek Volkswagen overstijgt. Hoe kunnen wij de compensatie voor de gezondheidsschade, los van Volkswagen, uitdrukken? Hoe kunnen wij die compensatie, in financiële middelen, uitdrukken, zonder dat wij van het kastje naar de muur worden gestuurd?

Tot slot, in de Verenigde Staten zijn er veel minder Volkswagens dan hier, slechts 1 % van het wagenpark. In welke mate gaan de cijfers over de gezondheidseffecten die u hebt gegeven op voor ons land? Wat kunnen wij in aanmerking nemen? Aangezien wij een veel groter aandeel Volkswagens en een heel groot dieselpark hebben, mag ik dan concluderen dat de cijfers op het vlak van gezondheidseffecten bij ons nog veel erger zijn?

Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de professor, ik dank u voor uw toelichting. Ik hoopte dat u cijfers kon geven, en u hebt dat ook gedaan. De aan de gang zijnde fraude heeft dus effectief een impact op de volksgezondheid. Het is een spijtige zaak, maar ik ben blij dat u dat vandaag kunt signaleren.

Ik heb daaromtrent een aantal vragen.

Ten eerste, u hebt cijfers over Europa en Amerika aangehaald. Zijn er ook studies over België specifiek? Als blijkt dat mensen die nu al bronchiale of hart- en bloedvatproblemen hebben, nog verdere schade aan hun lichaam oplopen door de fraude, hoe zal die dan worden vergoed? Volkswagen zei hier bijvoorbeeld dat het absoluut wilt instaan voor het herstel van de wagen, maar over volksgezondheid werd niet gesproken. Hoe zou dat het beste worden vertaald? Ik wil uw visie daarover graag horen, want het zal geen eenvoudige zaak zijn – een collega heeft dat al aangehaald – om aan te tonen dat er echt een causaal verband is. Op individuele basis zal dat met schadevergoedingen en advocaten een hele procedure worden. Zou er misschien een eenvoudiger systeem bestaan? Ik zie dat u zich al afvraagt hoe dat kan worden opgelost. Het zou heel fijn zijn, mocht u een aanbeveling kunnen geven. Dat hoeft daarom niet vandaag, maar wel graag voordat wij als Parlementsleden onze aanbevelingen doen, zodat wij uw advies in dezen kunnen meenemen.

In uw besluit zegt u dat ook andere fabrikanten problemen scheppen. U hebt er een aantal opgenoemd: de Volvo S60, de Renault Espace, Jeep, Fiat. Dat zijn ook merken die problemen voor de gezondheid veroorzaken. Hoe zit het met dat luik, los van de Volkswagenfraude, met betrekking tot vergoedingen voor de volksgezondheid?

U zegt dat de normen, als het gaat over de NO_x-uitstoot, niet optimaal zijn. Worden u en ook andere gezondheidsinstanties bij de vorming van die normen betrokken? Europa schoof de normen op een bepaald moment naar voren, die dan soepeler werden gemaakt. Wat is de invloed van de gezondheidsinstanties in dezen? Of weegt de lobby van de fabrikanten daar door? Kan het Parlement desgevallend een goede aanbeveling maken met het oog op meer evenwicht in de toekomst?

Michel de Lamotte (cdH): Je vous remercie,

monsieur Hens, pour votre exposé. J'ai trois questions complémentaires à ce qui a été évoqué par mes collègues. J'imagine d'abord que les chiffres ou les cartes sur la Région bruxelloise ou la Région wallonne vont peut-être venir dans la suite du débat. Avez-vous d'autres éléments concernant l'ensemble du pays?

Vous avez cité d'autres marques qui seraient en cause par rapport aux normes NOx et CO_2. Sur quels éléments vous basez-vous pour affirmer cela? Vos chiffres proviennent-ils de données existantes ou découvrons-nous cela maintenant? Ou encore des informations ne seraient-elles actuellement pas en notre possession ou n'auraient-elles pas été en notre possession et dont nous pourrions disposer?

Vous évoquez dans votre exposé les chiffres du NOx et du CO_2 qui sont supérieurs aux normes Euro 5 existantes ou supérieurs à ceux annoncés dans les prospectus des constructeurs eu égard à ces éléments. Personne n'a réagi par rapport à ces normes supérieures à la réalité. N'y a-t-il pas un bureau européen qui était en charge de la matière et qui aurait éventuellement réagi ou encore d'autres intervenants? A-t-on laissé faire eu égard à ces situations ou savait-on que la norme n'était pas respectée et que l'annonce de la norme était différente de la réalité?

La **présidente**: Monsieur le professeur, je vous remercie encore pour toutes les informations que vous nous avez fournies. En effet, le constat principal est qu'il y a déjà, avec cette affaire de Dieselgate, un impact sur la santé. Je me joins aussi à mes collègues pour éventuellement savoir si nous pourrions disposer des chiffres relatifs à l'ensemble du pays. Ce serait intéressant pour nos travaux.

J'avais pu me rendre compte dans le rapport du Conseil Supérieur de la Santé datant de mai 2011 intitulé *En route pour la santé* des effets environnementaux du trafic sur la santé. Dans ce rapport, il était écrit: "Il n'apparaît pas encore très clairement quel est l'impact précis des polluants atmosphériques sur l'air pollué.

Malgré cette incertitude, il existe néanmoins une unanimité pour dire que l'ensemble des émissions des véhicules a un impact négatif sur la santé."

D'où ma question: se trouve-t-on encore, aujourd'hui, dans une situation d'interrogation quant à l'impact exact de ces polluants sur la santé humaine, au-delà du caractère établi de leurs effets néfastes?

Toujours dans ce rapport, il est fait référence à une étude américaine réalisée par le Health Effects Institute en 2009 selon laquelle la charge de la preuve actuelle pour d'autres plaintes respiratoires que celles ayant trait à l'asthme est encore trop limitée pour pouvoir attribuer à des sources routières spécifiquement les effets sanitaires constatés par la pollution atmosphérique.

Si l'impact sur les maladies cardiovasculaires est établi, d'autres recherches sont-elles menées? Ne demeure-t-on pas dans un climat d'interrogations quant aux effets des particules fines sur d'autres maladies respiratoires que l'asthme?

J'en viens au fait que, d'après ce que vous avez dit, d'autres marques pourraient également être concernées. Sur quoi se base-t-on? Des études existent-elles déjà? Il serait intéressant de savoir vers quoi on se dirige dans la mesure où l'on disposerait déjà d'informations en la matière.

Concernant la question de la supériorité des normes NOx et CO_2 par rapport aux normes européennes acceptées, existe-t-il une instance européenne susceptible de réagir? Quelle suite sera-t-elle donnée à cette question, vu l'aspect interpellant de la chose?

Par ailleurs, pourriez-vous me dire si les moteurs à essence génèrent également du NOx ou des particules fines? Existe-t-il des impacts à ce sujet?

Caroline Cassart-Mailleux (MR): Monsieur le professeur, vous dites que Volkswagen et d'autres constructeurs dépassent les normes NOx en Europe. Je m'interroge car il n'y a pas vraiment de cadre européen pour mesurer les émissions réelles de NOx. Vous savez comme moi que ces émissions réelles dépendent d'autres facteurs, notamment du style de conduite. Pouvez-vous me donner des explications sur ce sujet?

Luc Hens: Ik dank u voor uw talrijke vragen. Ik zal ze zo goed mogelijk beantwoorden. U zult mij terechtwijzen wanneer u niet voldoende antwoord krijgt.

Sommige vragen zijn met mekaar verbonden. Een thema dat vaak terugkomt gaat over de normen. Ook collega Nemery zal daarop ingaan.

Voor de norm van 40 µg/m^3 is het belangrijk om te kijken naar de manier waarop die tot stand kwam.

40 µg/m^3 is een oude norm die bij begin van deze eeuw werd vastgelegd. Dat betekent dat bij de totstandkoming van die norm geen rekening werd gehouden met het miliieu en gezondheids-onderzoek dat er is gebeurd tussen 2000 en vandaag. Daardoor is het hoogdringend deze norm opniew te bekijken. Vanuit gezondheidsoogpunt is het aangewezen indien de Wereldgezondheidsorganisatie met een voorstel zou komen. Het heeft uiteraard weinig zin wanneer in het Groothertogdom Luxemburg een andere norm wordt gehanteerd dan in Nederland, en nog een andere in Monaco. Normbepaling gebeurt best op Europees of op een hoger echelon.

Wordt de NOx-norm herbekeken, dan wordt die verlaagd. Er is nu meer informatie aanwezig in de toegankelijke internationale literatuur dan vijftien jaar geleden. Dit is evenwel een moeizaam proces omdat de norm, de waarde die in een wet wordt vastgelegd, mee wordt bepaald door discussies met de doelgroepen. Men kan zich voorstellen dat pakweg de Boerenbond of Volkswagen een andere mening hebben dan mensen die in eerste instantie met gezondheid en milieukwaliteit bezig zijn. Het verleden heeft aangetoond dat dergelijke discussies moeilijk zijn en tijd in beslag nemen.

Ook veel andere milieunormen dan deze voor NOx zijn gebaseerd op wetenschappelijk achterhaalde gegevens.

Zijn onze normen te laks in vergelijking met deze in de Verenigde Staten? In de V S zijn de normen scherper en strenger dan in Europa. De strengste normen vindt men in Californië, aan de Westkust van de VS. Californië heeft een goede reputatie wanneer het gaat om milieubescherming, net omdat het zeer grote problemen heeft, en dat geldt ook voor de uitstootnormen voor wagens. Bovendien, Los Angeles en San Francisco zijn nog steeds niet Brussel en Antwerpen.

De Europees/belgische normen, in het bijzonder deze voor de uitstoot van wagens, zijn zeer aangepast aan onze situatie. De problemen hebben te maken met het respecteren van de normen. Uitstootnormen moeten verstrengd worden, zeker vanuit gezondheidsoogpunt, maar het respecteren van de bestaande normen zou reeds een belangrijke stap vooruit betekenen en dat geldt zeker voor de Euronormen. Het Nederlendse onderzoek toont aan dat conformiteit een belangrijk deel van de huidige problemen oplost.

Het probleem van de individuele schade tegenover de schade aan de volksgezondheid houdt verband met de normgeving. Volksgezondheid, gaat over de aantasting van de gezondheid van de Belgen als groep. Het is bijzonder moeilijk om milieublootstelling te relateren aan de ziekte van een patient. Het aantonen van individuele gezondheidsschade is in eerder zeldzame gevallen niet onmogelijk, maar details moet u vragen aan pneumologen.

De focus opvolksgezondheid geeft meteen de sleutel voor een antwoord op de vraag of men de schade die door de verhoogde concentraties NO_2 en andere polluenten wordt aangericht, .kan monetariseren.

Dat is in principe mogelijk. Er bestaan conversiefactoren die het mogelijk maken gezondheidsschade omm te zetten in financiële kost. Nochtans wezen sommige leden terecht op de onzekerheden die met dergelijke schattingen gepaard gaan. Wanneer milieuschade in gezondheidskosten wordt berekend, vergroot die onzekerheid met minstens een factor 3 of 5. Het is derhalve mogelijk een schatting maken rekening houdend met de beperkingen van de huidige kennis.

Zijn de cijfers van de Verenigde Staten extrapoleerbaar naar Europa? Dit is een bijzonder brede vraag. Het antwoord heeft onder meer te maken met de cijfers die men wil extrapoleren. Niet alles kan immers worden overgeplaatst, maar sommige aspecten kunnen dat natuurlijk wel.

De discussie over Dieselgate is in de Verenigde Staten begonnen met de vaststelling dat er grote verschillen bestaan tussen uitstootwaarden van wagens die men test onder laboratoriumomstandigheden met deze “in het veld”. Dat laatste verwijst naar een verschil tussen snel

en defensief rijden, tussen verschillende rijstijlen in landelijke en in stedelijke omgevingen. Het grootste deel van de variatie, kon echter worden uitgelegd door de verschillen tussen constructeurs.

Mevrouw de voorzitter, u vroeg in dit verban naar de invloed van het type wagen. Voor NO_2, dan is de uitstoot vooral belangrijk bij dieselwagens, waar Dieselgate ook over gaat. Benzinewagens stoten ongeveer 10 keer minder NO_2 uit dan diesels.

Elektrische wagens stoten nog minder NOx uit (direct en indirect)

Hybride wagens scoren tussen de benzinemotoren en de elektrische wagens.

Hoe reageren? Best Europees , zeker wanneer het over normgeving gaat.De handhaving, ervoor zorgen dat de normen worden gerespecteerd, is de bevoegdheid van de verschillende lidstaten en in hett geval van de productnormen voor wagens, een zaak van België, zoals dat voor veel Europese regels geldt.

Zijn er labo's in België die men kan inschakelen biij het handhaven van de Euro-normen?

In Vlaanderen biedt VITO mogelijkheden. Ik heb begrepen dat u ook collega's van de VITO uitgenodigd hebt. Zij zullen u in detail kunnen zeggen wat hun mogelijkheden zijnZeker zijn er ook dergelijke labo's in Wallonië.

Wat de cijfers voor gans België, Wallonië en Brussel betreft, is meer opzoekingswerk nodigIk de recente NOx emissie en immissiecijfers cijfers uit de drie Gewesten opgevraagd. Ik heb alleen een afdoend antwoord gekregen van de VMM, de Vlaamse Milieumaatschappij. De cijfers voor Wallonië en Brussel bestaan. Ik had, zoals de andere collega's, echter slechts een beperkte tijd om mijn uiteenzetting voor te bereiden.

Het is zeker mogelijk om betere, meer betrouwbare en minder onzekere gezondheidsrisico- analyses te maken en betere dieselgate cijfers neer te leggen dan de tot nu gepubliceerde Amerikaanse . Een andere rationale is aangewezen:. het rechtstreekse verband tussen morbiditeit, en de uitstoothoeveelheden NO_2 is erg ruw en onzeker. Methodes van gezondheidsimpactanalyses (*health impact assessments*) maken het mogelijk maken de blootstelling nauwkeuriger te bekijken, binnen de groepen, gedifferentieerd volgens leeftijd en gevoeligheden.
Hiervoor is tijd nodig, maar het is mogelijk. We kunnen risico's voor België berekenen die een duidelijker of betrouwbaarder beeld geven van de gezondheidsschade die wordt aangericht.

Ik kom tot vragen waarop kortere antwoorden kunnen gegeven worden.

Moeten we NO_x-uitstoot verlagen? Zeker voor de gezondheid, maar het is misschien nog meer aangewezen vanuit een milieuoogpunt. We spreken dan over de verzurende effecten van NO_x.

Eén van de vragen peilde naar de strategie om de NOx-uitstoot te verlagen. Een voorafgaande voorwaarde is de bestaande normen respecteren. Een tweede punt is het herbekijken van die gezondheidsnormen en het opnieuw ijken van de NO_x-norm naar beneden. Er zijn aanbevelingen om de immissienorm tot op de helft te brengen. Dat zou ook voor het milieu goed zijn.

Hoe kan men dat doen? Van belang zijnde bijdragen van de verschillende grote sectoren. Spelregels kunnen ervoor zorgen dat elke sector zijn bijdrage levert en elk van hen de helft minder uitstoot. Dat zal een duidelijk effect hebben op de immissiewaarden.

Men kan dan de verminderde uitstoot modelleren en omslaan naar immissiewaarden.

Ethische aspecten van dieselgate: Naast de hele discussie over de

gezondheidseffecten en de geassocieerde milieueffecten, is er het ruimere kader duurzame ontwikkeling, waarmee een belanrijk ethisch aspect verbonden is. Wat moet men denken van bedrijven die zeggen dat zij een heel nauwkeurig milieuzorgsysteem hebben, dat zij zich inzetten voor het milieu en dat de technologie van hun wagens over de jaren heen verbeterde, terwijl ze op een malafide manier de gezondheidsnormen met voeten treden? Dat roept vragen op over de ernst en de maatschappelijke betrouwbaarheid van deze bedrijven.

Het CO_2-etiket: Bij aankoop wordt de CO_2-uitstoot nu bij alle wagens vermeld (trouwens niet alleen bij wagens, maar ook bij bijvoorbeeld huishoudtoestellen). Deze Europese regelgeving, is vooral ingegeven vanuit de zorg om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. In tegenstelling tot CO_2 en tot een verwant gas als N_2O — lachgas, dat men vandaag in de tandheelkunde nog gebruikt als anestheticum — is NO_2 geen broeikasgas.

Daardoor staat NO_2 niet op het etiketEr is naast het milieuaspect ook een zorg over de communicatie. Als die etiketten te ingewikkeld zouden worden, als daarop niet alleen CO_2 en NO_2 zouden voorkomen, maar voor dieselwagens ook SO_2, deeltjes, vluchtige organische stoffen en de andere polluenten, dan wordt er volgens communicatiedeskundigen te veel informatie gegeven. Bij te veel informatie, verliest elke individuele informatiecomponent zijn waarde. Het is dus belangrijk die dingen te kiezen die echt van belang zijn.

In de discussie over gezondheid en mobiliteit is CO_2 belangrijk in het kader van de broeikasgassen, maar daarnaast zou men meer aandacht moeten geven aan de bijdrage van de auto tot de vorming van deeltjes en ozon. Dat zijn drie belangrijke polluuenten, Als wij hier over tien jaar opnieuw zitten, zullen we wellicht over de effecten van andere stoffen praten. Op dit ogenblik gaat het over CO_2, deeltjes en ozon.

De geringe veiligheidsmarge van de NO_2-norm:

Het is aangewwezen die veiligheidsmarge te verhogen.Vanuit een wetenschappelijk oogpunt is het verantwoord te pleiten voor het verdubbelen of verdrievoudigen van de marge. Beneden de 40 $\mu g/m^3$ zijn ondertussen zoveel nadelige) gezondheidseffecten beschreven dat het voorkomen van die effecten primordiaal is, veeleer dan de veiligheidsmarge te vergroten.

Taxen/heffingen als instrument om de NOx uitstoot te verminderen: De huidige immissiewaarden liggen dicht bij de norm en bij het niveau waarop wij gezondheidseffecten verwachten. Tax heffen, zoals op de dieselwagens , kan interessant zijn voor de staatskas, maar dat heeft wellicht weinig effect op de gezondheid. Oer de hoogte van milieu- en gezondheidstaxen werd gepubliceerd. Er is een analogie met de prijs van sigaretten. Mevrouw Detiège weet daarover meer dan ik. Als men de prijs van een pakje sigaretten verhoogt, met tien eurocent, weet men dat dit zeer weinig effect heeft op het gedrag van de mensen.

Wanneer men de prijs van sigaretten met 30 of 50 % verhoogt, heeft dat wel een invloed op het gedrag. Ik neem dat een soortgelijk mechanisme opgaat voor dieselwagens.

Ik kom tot de laatste vraag. Het gaat niet alleen over Volkswagen. Vanuit gezondheidsoogpunt is wat Volkswagen heeft gedaan inderdaad van relatief ondergeschikt belang. Wat van belang is, zijn de totale NOx hoeveelheden waaraan wij blootstaan, de blootstellingswaarden; of de polluent Volkswagen komt of van Fiat, is vanuit een gezondheidsoogpunt van ondergeschikt belang. Het is de totaliteit van de uitstoot en de globale hoeveelheid waaraan wij blootstaan die naar beneden moeten.

Ik hoop hiermee de meeste van uw vragen te hebben beantwoord. Zou dat niet het geval zijn, kan u mij steeds via e-mail contacteren.

De **voorzitter**: Ik dank u, professor Hens. Volgens

mij zijn er geen vragen meer.

Je demanderais aux professeurs Nemery, Bernard et Bouland de prendre place ici devant.

Je vous propose de présenter vos exposés l'un à la suite de l'autre.

Benoit Nemery: Mevrouw de voorzitter, mijn betoog zal uiteraard op heel wat punten samenvallen met wat mijn collega Luc Hens heeft gezegd. De vragen zijn ook al voor een groot deel behandeld.

Over NO_2 moet ik nederig zijn. De wetenschap weet niet zo goed wat de gezondheidseffecten van NO_2 in het milieu zijn. Wat wij goed weten, is wat de effecten van luchtverontreiniging zijn op de gezondheid, niet alleen luchtverontreiniging, maar de luchtverontreiniging die uit het verkeer voortkomt. Luchtverontreiniging is een mengsel en wij weten niet goed wat in het mengsel het meest schadelijk is. Ik heb ooit een voordracht gehoord van een specialist die zei dat luchtverontreiniging als een orkest met meerdere instrumenten is. Men hoort de muziek als een geheel, maar men weet niet wat in het orkest het belangrijkste is: de violen of misschien een ander instrument. Wat van belang is, is het geheel.

De problematiek van de luchtverontreiniging heeft vooral te maken met het verkeer, waardoor heel wat schadelijke stoffen worden uitgestoten, waaronder NO_2. NO_2 is misschien niet het meest schadelijk, maar het is wel veel gebruikt als een indicator van luchtverontreiniging. Ik wil Volkswagen of wie dan ook daarom niet vrijspreken. Ik denk dat de *outrage factor* zeer terecht is, wij zijn belazerd geweest door Volkswagen en wellicht ook door andere industrieën. Het legt volgens mij echter ook de vinger op een wonde, met name de mythe dat wij alles zullen oplossen met technologie voor propere wagens. Het heeft geen zin wagens te hebben die twee keer properder zijn, als er twee keer meer wagens zijn, want dat is een nuloperatie.

Hetzelfde geldt voor wagens die twee keer meer rijden. Ik ben zeker niet tegen propere wagens, maar die zullen het probleem van de verontreiniging door het verkeer niet oplossen. Ik meen dat wij veel meer over mobiliteit moeten spreken, naast propere technologie, en minder kilometers moeten rijden en minder vervuilende brandstoffen gebruiken.

Op de slide ziet u de principes van *clean air* die uitgevaardigd werden door de wetenschappelijke vereniging van Europese pneumologen of longspecialisten. Het eerste principe is dat mensen recht hebben op propere lucht, zoals zij recht hebben op proper water en propere voeding. Als men naar de winkel gaat, dan hoopt men dat men niet moet kiezen tussen een kip met of een kip zonder dioxines. Er mogen geen kippen met dioxines zijn. Hetzelfde zou moeten gelden voor de lucht. Men zou recht moeten hebben op propere lucht.

Van onze milieuproblemen in Europa is *outdoor air pollution* een van de grootste problemen. Er zijn nog andere problemen, zoals bodemverontreiniging en waterverontreiniging, maar waarschijnlijk is luchtverontreiniging het grootste probleem. Het leidt tot significante dalingen van de levensverwachting en de productiviteit, omdat mensen ziek worden. NO_2 zit hier nog niet in. Wij denken dat vooral *fine particles*, fijn stof en ozon – misschien niet zozeer bij ons, maar wel in Zuid-Europa – de belangrijkste polluenten zijn. Daarom is het van belang om de concentraties te doen dalen.

Het bewijs is in verschillende landen verzameld, onder andere door mensen van VITO. Zij hebben aangetoond, door berekeningen van het aantal gezonde levensjaren dat verloren gaat, dat van het tiental onderzochte milieuproblemen die verband houden met dioxines, radon, lawaai enzovoort, fijn stof of PM2,5 de belangrijkste factor is die voor levensverkorting zorgt.

Het is niet alleen de belangrijkste factor, de factor met het hoogste aandeel; het is ook een factor waarvan wij zeker zijn. Andere zaken kosten misschien ook gezonde levensjaren, maar daarvan zijn wij niet zo zeker. De *certainty of the assessment* daarvan is niet zo heel duidelijk. Over luchtverontreiniging bestaat er echter geen twijfel.

Een vierde principe is dat *roadside pollution* of *traffic pollution* de gezondheidsproblemen veroorzaakt. Het gaat daarbij over fijn stof, maar misschien – dit is een beetje speculatief – speelt vooral het ultrafijn stof, nog kleinere deeltjes, daarin een rol. *Black carbon*, roet, is misschien nog belangrijker, maar wij weten het niet. Wij hebben daarvoor nog onderzoek nodig.

Ook grof stof, afkomstig van het verslijten van de remmen en van het wegoppervlak, brengt luchtverontreiniging met zich mee. Dit maakt deel uit van het fijn stof, maar hier komt stikstofdioxide vrij. Het aandeel van stikstofdioxide kennen wij nog niet goed. In 2012, in tempero non suspecto,

was het al duidelijk dat er meer stikstofdioxide vrijkomt bij de moderne *diesel engines*, veel hoger dan *anticipated*.

Anticipated is wat de industrie ons voorhield. Wij wisten dus al dat er iets niet pluis was.

Dat leidt in tunnels, op *busy roads*, met name de *street canyons* van daarnet, tot piekconcentraties die tijdens verkeersopstoppingen of bij temperatuurinversies de gezondheid zouden kunnen schaden.

Wij weten in 2012 eigenlijk niet goed – wij weten het, eerlijk gezegd, nu nog altijd niet met zekerheid – wat de rol van die stikstofdioxide was en is. Wij moeten nog voorzichtig zijn met uitspraken over het effect daarvan op de gezondheid.

Ik wil nog een paar andere zaken aanhalen.

Global warming, waarover nu op de COP 21 wordt gesproken, staat niet los van de luchtverontreiniging. Wanneer wij dankzij verkeersinterventies minder auto rijden en aldus de CO_2-uitstoot kunnen verminderen, zal dat ook goede effecten op de luchtverontreiniging hebben. Er is een synergie tussen de strijd tegen de klimaatopwarming en de strijd tegen de luchtverontreiniging.

Niet direct bij ons van toepassing, maar ook het gebruik van biomassa – vooral in de Derde Wereld, door het verbranden van houtskool en hout, maar ook bij ons, met de open haarden – is een bron van verontreiniging. Ik ga daar snel over.

Het feit dat wij limieten respecteren, geeft niet meteen een zekerheid dat de gezondheid goed zal zijn. Die normen zijn vaak gemaakt om de schade te beperken. Voor veel van die aspecten is er echter geen drempel. Ook onder de norm loopt men nog een zeker gevaar.

Dat is enigszins hetzelfde als 120 km per uur rijden op de autoweg. Het is niet omdat iemand minder dan 120 km per uur rijdt, dat hij of zij geen ongeval kan hebben of geen schade kan oplopen.

Zeker in Europa weten wij dat de normen voor fijn stof, PM2,5 – ik spreek niet over NO_2, want ik weet het eigenlijk niet – niet streng genoeg zijn.

Er is dan ook meer *policy* nodig om tot propere lucht te komen.

Er is over de economische kostprijs gesproken.

De kostprijs om een gezonde politiek te voeren, is zeker de moeite waard, omdat de kosten heel hoog zullen zijn als we het niet doen.

Ik kom dan heel even tot de luchtverontreiniging. Er zitten gassen in de luchtverontreiniging. SO_2 is bij ons vooral een historisch probleem, maar dit geldt uiteraard niet voor een land zoals China. De stikstofdioxide is wat gedaald, maar is nagenoeg stabiel gebleven de laatste tien jaar. Dit is onder andere te wijten aan de dieselmotoren. CO en VOC's kunnen lokaal een probleem vormen. Ozon vormt vooral in de zomer een probleem, maar u merkt dat ook NO_2 hierin een rol speelt. NO_2 zal in omstandigheden met hoge ozonconcentraties ook zeker bijdragen tot *summer smog*.

Dit werd deels reeds geïllustreerd. De gasvormige polluenten zijn de laatste twintig jaar eerder gedaald, maar dat is niet het geval voor NO_2 of NO.

Dit plaatje heeft u al gezien. U ziet ook het absurde van een regionale milieupolitiek. Daarop werd reeds gewezen. Zonder belgicistisch te zijn, is dit compleet waanzinnig. Net alsof het milieu hier anders is dan in Vilvoorde. Maar goed, dit terzijde. U ziet dat NO_2 duidelijk een verkeersgerelateerde polluent is.

Dit is de kaart voor Antwerpen. Daar is niet veel toelichting meer bij nodig.

Dit zijn de resultaten waarop werd gealludeerd. Men heeft in 2010 een meetcampagne gehouden in verschillende steden in Vlaanderen. Dit schema is van de VMM. De donkerblauwe palen zijn de gewestwegen, de groene zijn de binnenstedelijke en de lichtblauwe zijn de achtergrondwaarden. De grenswaarde is 40. U ziet dat wij in alle steden heel dicht bij die limietwaarde zitten, of erover.

Dit is een satellietbeeld van de hotspots. Dat is ook reeds getoond. Wij zitten hier duidelijk in een hotspot voor NO_2 in Europa.

Naast de gasvormige polluenten zijn er ook de partikels. De partikels worden uitgedrukt naargelang hun grootte, namelijk 10 micrometer, 2,5 micrometer of ultrafijne partikels. Dat is fijn stof en zwevend stof, in het Engels PM genoemd, wat staat voor *particulate matter*. Het gaat om een mengsel van zeer uiteenlopende samenstelling. Sommige deeltjes worden primair geëmitteerd, terwijl andere secundair gevormd worden. Daarin speelt NO_2 een rol. Zonder te gedetailleerd te worden, kan ik verklaren dat een stofdeeltje van fijn stof bestaat uit allerhande zaken, maar voor

een deel ook gevormd wordt door NO_2. Bijvoorbeeld, als NO_2 reageert met ammoniak, dan ontstaan er nitraten. Dat ammoniumnitraat zet zich vast op de partikels of zal partikels vormen. De NO_2 is dus niet alleen als gas een probleem, maar ook als precursor van stofdeeltjes.

De grootste bijdrage aan PM2,5 komt in Vlaanderen, in België, in de Benelux, van het verkeer. Voor de industrie dateren de gegevens uit 2008, maar daarin is niet zoveel veranderd.

Welke zijn nu de effecten van PM? In mijn presentatie heb ik “PM” gezet, dat voor een deel wel NO_2 kan zijn. De gegevens gaan over Vlaanderen. Het gaat om de mortaliteit, de sterfte, tussen 1997 en 2003 in functie van de PM10, het fijn stof of bijna-fijnstof. We hebben de dagen ingedeeld in kwartielen, u ziet de 25 % properste dagen en de 25 % vuilste dagen. We zien dat er duidelijk meer mensen doodgaan op dagen met verontreiniging – dus ook meer NO_2 – dan op dagen met minder verontreiniging. Dat valt niet aan het toeval te wijten.

Ook zien we dat het effect slechts klein is. Er gaan in Vlaanderen gemiddeld 145 mensen dood – dat gebeurt nu eenmaal – op dagen met geen of weinig verontreiniging. Bij grotere pollutie gaan er zeven mensen meer dood per dag. Journalisten vragen mij dan of we zien dat er meer mensen doodgaan als er verontreiniging is. Natuurlijk zien we dat niet. Het gaat misschien om één sterfgeval meer in Oostende en twee meer in Antwerpen. En dan nog weten we niet wie er al dan niet door de verontreiniging is doodgegaan. Dat is het probleem van de volksgezondheid versus de individuele gezondheid.

De twee boodschappen zijn dus de volgende. Ten eerste, er bestaat geen enkele twijfel over dat bij hogere luchtverontreiniging meer mensen doodgaan. Ten tweede, over wie het precies gaat, weten we niet. Is het kwantitatief verschil heel groot? Waarschijnlijk niet. Toch zijn die sterfgevallen er. Ik kom daar straks nog op terug.

Michel de Lamotte (cdH): Cela joue-t-il plus l'été que l'hiver?

Benoit Nemery: Il y a plus de monde qui meurt en hiver qu'en été, mais l'effet de la pollution est plus prononcé en été qu'en hiver. Probablement parce qu'en hiver, il y a également beaucoup d'autres causes de mortalité.

Wij weten eigenlijk niet goed waarom dat precies zo is.

Waaraan de mensen doodgaan, zijn vooral cardiale ziekten. Dat was een verrassing. Vroeger dacht men dat de mensen doodgingen omdat ze iets aan de longen kregen, maar eigenlijk is de belangrijkste doodsoorzaak cardiovasculair. Dat heeft te maken met het feit dat luchtverontreiniging een longontsteking veroorzaakt, wat meer tromboses of bloedklonters veroorzaakt; als er al een bloedklonter is, wordt die bloedklonter erger.

Dat zijn de kortetermijneffecten. Bij smog weten wij dat er meer mensen doodgaan.

Wat veel belangrijker is en ook moeilijker om aan te tonen, zijn de effecten op lange termijn, de chronische effecten. De chronische effecten werd goed in kaart gebracht door het CAFE-project, het Clean Air for Europe Programme in Europa. Dat is een rapport van 2005. Dat is tien jaar oud, maar nog altijd relevant.

Dat is een kaart die u ook al vaak hebt gezien. Wij zitten in dezelfde hotspot. Men ziet het aantal maanden levensverwachting dat wij in Europa inboeten ten gevolge van luchtverontreiniging. In het jaar 2000 was er gemiddeld acht maanden verlies aan levensverwachting per Europeaan.

Voor een keer zijn wij spijtig genoeg kampioenen. In België is dat dertien maanden. In Nederland staat men op de tweede plaats met 11,8 maanden. Wij verliezen gemiddeld een jaar levensverwachting ten gevolge van luchtverontreiniging in België. De andere kolommen zijn scenario’s om dat met de helft te reduceren tegen 2020.

De situatie in 2000 was dus zo, en er is niet zo heel veel veranderd. De grootteorde blijft hetzelfde.

Die en andere studies die sindsdien zijn gebeurd, maken dat nu wordt aanvaard dat er een causale relatie is tussen fijn stof en cardiovasculaire morbiditeit, ziektes en sterfte. Dat is in een tijdschrift van de American Heart Association verschenen, dus niet van de longspecialisten maar van de hartspecialisten. Dat is waarschijnlijk omdat luchtverontreiniging naast de acute effecten ook bijdraagt tot het ontstaan van slagaderverkalking, atherosclerose. Dat is iets nieuw, van de jongste tien jaar.

Ik geef u een voorbeeld. Een studie in Duitsland heeft mooi aangetoond op basis van een index van slagaderverkalking in het hart, die men met

een speciale CT kon meten, dat mensen die dicht bij een drukke baan wonen 60 % meer kans hebben om de aderverkalking te krijgen dan mensen die er meer dan tweehonderd meter vandaan wonen. Dat was de referentie. Tussen 50 en 100 meter was dat 34 %. Hoe dichter bij een grote baan, hoe meer index van coronaire slagaderverkalking, hoe groter de kans op coronair lijden.

Men heeft ook meer kans op longkanker, leren we uit een andere studie. Het risico is niet enorm groot in vergelijking met actief roken. Actief roken vertwintigvoudigt uw risico. Wel, er zijn nu studies die aantonen dat het risico van longkanker ook verhoogt met 25 % als men dicht bij een grote baan woont.

Ook bij kinderen weten we dat *trafic* – daarmee heb ik niet gezegd NO_2 – schadelijk is. Dit is een oude studie uit Californië, die aangetoond heeft dat kinderen die opgroeien dicht bij een *motorway*, dus minder dan 500 meter ten opzichte van meer dan 500 meter, een slechtere longfunctie hebben. Die mensen hangen niet aan de zuurstof, het gaat om een iets mindere longfunctie ten opzichte van controles.

Het interessante is dat een publicatie van dit jaar in *The New England Journal of Medecine* ook een goede boodschap heeft. Het heeft eigenlijk geen zin meer om nu nog te zeggen dat luchtverontreiniging schadelijk is, iedereen is daarvan overtuigd, we moeten dat niet meer aantonen. Het interessante van die studie is dat een vermindering van de luchtverontreiniging ook positieve effecten heeft. Dat is de *feel good message*. Het betreft een follow-up van die studie. Een verbetering van de luchtverontreiniging gaat ook gepaard met een verbetering van de longfunctie. Men krijgt een betere longfunctie als de luchtverontreiniging ook minder is.Het zijn een beetje complexe slides, maar de boodschap is van belang. Dit zijn de cijfers: de eensecondewaarde, een longfunctiemeting, is verbeterd met bijna 100 ml voor een verbetering met 14 ppb, een daling van de NO_2. De NO_2 is dus in de loop der jaren gedaald in Californië en dat is gepaard gegaan met een stijging van 100 ml longfunctie bij adolescenten. Dat is een andere maat van longfunctie.

Dat is ook het geval voor PM10 en voor PM2,5. Die drie zijn allemaal zodanig verweven, dat wij niet weten of de schuldige NO_2 is of PM. En wij gaan dat eigenlijk nooit weten, statistisch is dat niet uit elkaar te halen, de *confounding* is zo groot dat men niet kan zeggen of NO_2 de schuldige is dan wel PM.

U ziet hier studies uit Duitsland en opnieuw ziet u dat kinderen meer kans hebben op astma, hooikoorts of eczeem als ze dicht bij een drukke baan wonen. Dan ziet u een longitudinale studie uit Nederland die aantoont – het zijn open cirkels – dat NO_2 het risico verhoogt op zowel het bestaan als het ontstaan van astma, piepende ademhaling enzovoort bij kinderen.

Er is dus geen twijfel dat luchtverontreiniging schadelijk is voor het hart, de gezondheid van kinderen en zelfs dat het astma veroorzaakt. Dat laatste wisten wij tien jaar geleden niet met zekerheid, maar nu is het zeker. Het is niet zo dat luchtverontreiniging dé oorzaak is van astma, maar het draagt ertoe bij.

Dan rijst de vraag of dat allemaal zo belangrijk is. Ik heb er reeds een beetje op gealludeerd.

Dit zijn de cijfers voor Vlaanderen voor de periode 1997-2007 van het aantal doden dat men kan toeschrijven aan een overschrijding van 20 µg/m³. Het zijn berekeningen. Dat zijn er slechts 630 op een totaal van 50 000 per jaar. Dat is een klein aantal, maar stel dat er een vliegtuig neerstort met 630 doden, dan is dat wel heel erg. Het is aan de maatschappij, aan u, om te vinden of dit belangrijk is of slechts 1 % van het totaal.

Dat zijn de acute effecten. Wij hebben een artikel gepubliceerd over die heel kleine effecten. Een stijging van 1 % in de sterfte lijkt heel weinig, maar als men weet dat iedereen blootgesteld is aan luchtverontreiniging, dan is de *population attributable risk* van de luchtverontreiniging bij het veroorzaken van myocardinfarcten van dezelfde grootteorde als andere klassieke factoren, dus factoren die de cardiologen reeds lang kennen. Ik heb echter geen tijd om daarop allemaal in te gaan.

Dat is dan de chronische luchtverontreiniging, het feit dat men dag in dag uit blootgesteld is aan luchtpollutie. Dit betreft de verhoging van het risico op overlijden door een myocardinfarct of een andere hartziekte in functie van de hoeveelheid fijn stof die men dagelijks inneemt.

De slide vergelijkt de actieve rokers, afhankelijk van de hoeveelheid sigaretten die ze per dag roken, de passieve rokers – *second-hand smoking* – en luchtverontreiniging.

Luchtverontreiniging is duidelijk minder risicovol

dan actief roken, maar het bestaat wel. Er zijn nu veel meer mensen die worden blootgesteld aan luchtverontreiniging dan er rokers zijn. Of het belangrijk is of niet, het is opnieuw aan de maatschappij en haar vertegenwoordigers om daarover te oordelen.

Vaak hoort men dat het minimaal is. Twee weken minder lang leven, enkele tientallen doden meer in de Verenigde Staten ten gevolge van het schandaal, is dat zo erg? Sommige mensen zullen zeggen dat dit triviaal is. Een klein, triviaal, gemiddeld effect op groepsniveau betekent echter niet dat het effect triviaal is voor de slachtoffers en voor de volksgezondheid.

Ik eindig met een voorbeeld van eigen bodem. Een studie die we een vijftal jaar geleden hebben gepubliceerd, betrof de impact van luchtverontreiniging op de ziekte bronchiolitis obliterans bij mensen die een longtransplantatie hebben ondergaan. In Leuven hebben we een longtransplantatieprogramma, waar ongeveer vijftig personen per jaar een nieuwe long krijgen omdat ze ernstig ziek zijn. Die mensen zijn heel gevoelig, *susceptible and vulnerable population*.

We hebben door een retrospectieve studie, met *geographic information systems,* kunnen aantonen dat van het totaal aantal longtransplantatiepatiënten, het derde dat dicht bij een grote baan woonde – de limiet was 171 meter – statistisch meer risico liep om die complicatie te krijgen en vroeger te sterven. Hun overlevingskansen waren kleiner. Er waren er minder die vijf jaar konden overleven als ze dicht bij een grote baan woonden.

We weten niet of dat aan NO_2 of PM te wijten was, maar het ging in elk geval om *trafic*. We konden dat ook op een andere manier aantonen. De overlevingskansen gaan heel snel naar beneden. Hoe dichter men bij een grote baan woont, hoe groter het risico. Het risico vermindert na 200 tot 300 meter, maar het blijft bestaan, zelfs statistisch significant tot 600 meter van een grote baan.

Dat gemiddeld effect is beperkt, maar voor die mensen scheelt het wel. Ze leven minder lang, op een meetbare manier. Het gaat wel niet over honderden patiënten, maar over een driehonderdtal, en om iets statistisch significant te kunnen aantonen met zo'n klein aantal, moet het effect wel potent zijn.

Dit brengt ons dan tot wat we vaak horen, met name dat mensen die in aanraking komen met luchtverontreiniging vroegtijdig doodgaan. Dat is maar het topje van de ijsberg. Er zijn mensen die ziek worden en gelukkig niet doodgaan, die een astma-aanval krijgen, die naar de dokter moeten gaan, die minder gaan werken of niet naar school zullen gaan, die meer medicatie gebruiken, die alleen maar symptomen hebben en misschien zaken hebben die niemand opmerkt. Het is een piramide. Wij leggen de focus altijd op het aantal doden, maar eigenlijk is het een hele piramide. De luchtverontreiniging speelt daar zeker een rol in.

Is bestrijding van luchtverontreiniging zinvol? We hebben niet zoveel studies. Dit is het laatste dat ik u zal tonen. Het is niet de enige studie, maar een studie die men in de Verenigde Staten heeft uitgevoerd en waarbij men heeft gekeken naar de verbetering van de luchtverontreiniging. We moeten zeggen dat de luchtverontreiniging in de twintigste eeuw erger was dan nu. De verbetering van de luchtverontreiniging heeft waarschijnlijk bijgedragen tot een verhoging van onze levensverwachting. We leven nu langer dan vroeger. Hoe komt dat? Dat heeft te maken met voeding en gezondheidszorg, maar die studie heeft ook berekend dat het te maken had met een betere luchtkwaliteit. De schatting is dat men in de Verenigde Staten ongeveer een half jaar, iets meer, langer leeft dankzij een verbetering van de luchtkwaliteit.

Ik dank voor uw aandacht.

Alfred Bernard: Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, mon exposé sera relativement bref, puisqu'il n'excèdera pas vingt minutes. La première chose que je vais faire, c'est déclarer l'absence de conflit d'intérêts. Je m'étonne d'ailleurs qu'une commission d'enquête ne demande pas la déclaration d'intérêts spéciale des scientifiques. C'est l'usage dans la plupart des démocraties. Vous trouverez ma déclaration d'intérêts sur le site de l'ANSES en France, dont je suis membre du conseil scientifique. Vous trouverez également ma déclaration d'intérêts sur les sites de la Commission européenne. Je ne dispose donc pas d'étude financée par l'industrie liée au trafic automobile, etc.

Plantons le décor! Mobilité des Belges et consommation de pétrole, voilà qui vous expliquera le reste! Trafic routier: 7 millions de véhicules. Ce n'est pas mal! Une voiture pour deux habitants! Nous faisons partie des pays où la mobilité est sans doute un moyen durable et l'on y parcourt une distance d'environ 100 milliards de kilomètres par an. La consommation intérieure de pétrole en Belgique est de 23 millions de tonnes par an. Chacun d'entre vous consomme en

moyenne deux tonnes de pétrole chaque année. Ce pétrole, tôt ou tard, se retrouvera dans l'environnement s'il est brûlé comme combustible. S'il est dans des plastiques, il sera tôt ou tard brûlé. Ainsi, la Belgique a besoin pour vivre d'un super *tanker* de 400 000 tonnes par semaine. Voilà pour le décor de la Belgique!

Autre caractéristique de la Belgique, assez ancienne: c'est un des pays utilisant le plus de véhicules diesel. Cela date des années 1995. Nous étions déjà alors au top des pays européens avec la dieselisation du trafic. Le pays où il y en a le moins est la Grèce et l'on se situe à peu près au niveau de la France.

Nous avons vu quelques exposés intéressants concernant les polluants. Les plus dangereux sont les gaz qui sont les moins solubles dans l'eau. Ils descendent dans le poumon profond. En ce qui concerne les particules, ce sont les plus petites!

J'ai indiqué ici les polluants de l'air ambiant – j'insiste bien, de l'air ambiant – qui sont sans doute parmi les plus dangereux. Vous avez les PM2,5. Benoit Nemery vient d'en parler. Il y a les particules fines, l'ozone et les oxydes d'azote (NOx). Aux États-Unis, c'est un peu l'inverse. C'est plutôt l'ozone qui est le plus dangereux.

Il ne faut pas se tromper d'ennemi bien sûr. L'ennemi public n° 1 en Belgique, comme on vient de le voir, ce sont les particules fines, les PM2,5. L'Agence européenne de l'Environnement vient de publier en 2014 les estimations. Pour l'année 2011, l'Agence estime qu'on a eu 10 000 décès en plus liés aux particules fines avec un intervalle de confiance qui est de l'ordre de 8 000 à 13 000. C'est intéressant car la Grèce a pratiquement le même nombre. Or, il n'y a pas de véhicules diesel. D'emblée, vous comprenez que le véhicule diesel n'est pas la seule cause de ces décès. L'estimation est basée sur une augmentation de 6 % de la mortalité pour un écrémant de 10 µg par m^3. Retenez ce chiffre. Vous allez voir où on se situe en Belgique.

Le problème des véhicules diesel, c'est que ceux-ci parviennent à maîtriser et à respecter les normes d'émission. J'ai tiré ceci d'un rapport récent fait en France. Si vous prenez Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, il y a une assez bonne concordance entre les seuils réglementaires et les émissions réelles. Globalement, les véhicules diesel peuvent maîtriser et respecter ces normes.

Avant d'en venir à l'ozone, voici la situation en Belgique pour les particules fines. Vous voyez que, globalement, Bruxelles est davantage exposée que la Flandre et la Wallonie un peu moins. La norme, la valeur limite qu'il faudrait respecter est de l'ordre de 10 µg par m^3 sur une moyenne annuelle. C'est celle recommandée par l'OMS, et par l'EPA (Environmental Protection Agency) aux États-Unis. L'EPA a baissé récemment à 12. À Bruxelles, on se situe à peu près à deux fois cette valeur. Seule la Wallonie parvient à approcher ce seuil moyen. Vous voyez que la situation reste relativement stable en Belgique et bien au-dessus des normes, tel que recommandé par la Commission européenne.

Le deuxième polluant moins critique ici est l'ozone. C'est lié au climat bien sûr mais c'est très critique pour les États-Unis et la pression des Américains sur les oxydes d'azote est liée aux pics d'ozone dans le sud des États-Unis, en Californie.

Ils ont abaissé la norme d'ozone il y a quelques mois, en mai je pense. Pour respecter cette norme, il faut à tout prix abaisser encore les niveaux d'oxyde d'azote. En Belgique – le dioxyde d'azote est un précurseur important d'ozone – si vous considérez ce qu'on appelle le Dieselgate, vous voyez que l'exposition à l'ozone y a plutôt diminué. On n'a pas eu de pic plus important. Ceci, c'est le nombre de jours avec un dépassement de ce qu'on appelle 60 ppb, je ne vais pas aller dans les détails, c'est 120 µg/m³ sur huit heures. Donc pas d'impact sur l'ozone apparemment pendant ce Dieselgate.

L'impact sur la couche d'ozone était étudié à l'époque où il y avait de l'argent (Belspo). On disposait d'un budget pour faire de la recherche sur l'environnement. On a par exemple étudié cela chez des scouts. Vous voyez, quand il y a un pic d'ozone en Belgique, une inflammation pulmonaire apparaît, très proche de ce qu'on voit chez les asthmatiques. Cette inflammation se traduit par une exacerbation de l'asthme, une diminution de la fonction pulmonaire et regardez le nombre de décès estimé: 220 pour l'ozone, contre 10 000 pour les particules fines.

Venons-en aux oxydes d'azote. Vous avez compris que ces polluants sont émis par tous les procédés de combustion, quel que soit le combustible. C'est simplement une réaction chimique inévitable, qui se forme d'autant plus que la température est élevée. Dans un moteur diesel, les températures sont plus élevées et il émet dès lors plus d'oxyde d'azote. Les grosses sources d'oxyde d'azote en Belgique sont les cimenteries, par exemple.

Au niveau européen, on estime que globalement, le transport représente 46 % des émissions d'oxyde d'azote. C'est sans doute un peu plus élevé en Belgique. J'ai pris comme référence la France pour laquelle j'ai de bons chiffres; on a eu de bonnes estimations faites par l'ADEME, l'Agence de maîtrise de l'énergie en France, qui a fait tout récemment des estimations et considère que le transport constituerait 56 % des oxydes d'azote. C'est plus ou moins le chiffre que Benoit Nemery vient de présenter.

Le problème des oxydes d'azote est ici. On a abaissé les seuils réglementaires entre Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6. Vous voyez en haut, les voitures diesel ne respectent pas ces seuils. Cela a été publié en 2014. Dans l'ensemble, les émissions réelles sont bien plus élevées que les seuils réglementaires pour tous les véhicules diesel, pratiquement. Ici, ce n'est pas uniquement avec des véhicules du groupe Volkswagen. Si on prend l'Euro 5, vous avez au fond, avec les voitures essence, exactement l'inverse. Les voitures à essence respectent bien les normes.

Si vous faites un petit calcul, si vous comparez les émissions réelles d'un véhicule diesel et d'un véhicule essence, vous avez un facteur de l'ordre de 25 sur ce graphique. Certains auteurs parlent d'un facteur qui varie entre 10 et 100 selon le type de véhicule diesel, les conditions de roulage et la référence en essence.

Si on prend les chiffres français où le pourcentage de véhicules diesel, l'environnement et le mode de vie sont assez semblables aux nôtres, le transport diesel représente 89 % des oxydes d'azote et les véhicules diesel, c'est de l'ordre de 33 %.

Quels sont les effets sanitaires des oxydes d'azote? Ils sont étudiés depuis pratiquement trente ans. En milieu domestique, les sources de pollution sont les procédés de combustion, quel que soit le combustible, et surtout les cuisinières au gaz. Les chiffres sont intéressants. Cela varie de 180 à 2 500 µg/m³ sur une heure avec une cuisinière au gaz, surtout si on n'utilise pas la hotte. Des concentrations extrêmement importantes peuvent être atteintes en milieu domestique. Depuis vingt ou trente ans, on décrit les effets, surtout chez l'enfant. Au-delà d'un certain seuil, il y a une réduction de la fonction respiratoire et à partir d'un seuil plus bas (28 µg/m³), on décrit des fréquences plus élevées d'infections respiratoires. Les normes recommandées pour l'air intérieur sont les mêmes que pour l'air ambiant.

Au niveau de l'environnement, les risques sont, à ce stade-ci, non quantifiables. Vous pouvez consulter l'Agence européenne de l'Environnement, il n'y a pas de chiffres en termes d'impact sanitaire. L'Environmental Protection Agency (EPA) est en train de revoir les normes pour les oxydes d'azote et vient de publier un rapport. Elle conclut qu'il n'est pas possible de séparer les effets des oxydes d'azote, des particules fines des autres polluants. Les effets sanitaires des oxydes d'azote dans l'air ambiant ne sont pas quantifiables à ce stade-ci simplement parce qu'ils ne peuvent être distingués des autres polluants. Toutes les agences sanitaires sont d'accord sur cette difficulté.

J'ai indiqué les valeurs moyennes pour la Belgique. La Wallonie est plutôt bleue, avec des valeurs moyennes très faibles en dessous du sillon Sambre et Meuse. Bruxelles et Anvers sont en moyenne plus proches de 60 que de 40. Elles dépassent la norme et on voit cela dans la plupart des grandes villes du monde. En ce qui concerne les pics, on a rarement des pics au-delà de 200 µg/m³.

Les pics s'observent en milieu domestique (cuisinière au gaz). Beaucoup de gens doivent être exposés aux oxydes d'azote. Le problème de santé publique, à ce stade, semble être plutôt de l'ordre de la pollution intérieure.

J'ai fait pour vous un petit calcul, parce que la question est de savoir quel est l'impact du Dieselgate sur la santé des Belges. Mon calcul est simple et très approximatif. Dans l'hypothèse où 320 000 véhicules seraient concernés par le diesel – si c'était 400 000, cela ne changerait rien –, cela représente, sur un total de 3 457 500 véhicules diesel en Belgique, moins de 10 %. Si vous pondérez pour l'impact des autres sources de pollution aux oxydes d'azote, notamment l'industrie, et que vous tenez compte de la proportion des véhicules diesel particuliers dans le transport – 33 % –, vous arrivez à 2 %. C'est la contribution théorique possible de ce trucage, de ce Dieselgate, sur les oxydes d'azote dans l'air ambiant en moyenne.

Dans le fond, ce calcul est plus ou moins cohérent avec ce qu'on voit en pratique. Si vous regardez l'évolution des oxydes d'azote en Belgique, le dioxyde d'azote – celui qu'on mesure –, pendant le Dieselgate, on voit une diminution dans les trois Régions. À Bruxelles, on est en dessous du seuil.

On voit ici la Flandre et la Région wallonne où cela diminue. On ne voit pas de pic d'anomalies dans cette évolution. Ceci est régional, bien sûr. Il semble quand même qu'en Allemagne et au Luxembourg, l'impact des émissions d'oxyde d'azote par les véhicules diesel dépend fort de la topographie. En Flandre, c'est plat, mais au Luxembourg, ça monte et ça descend. Un moteur diesel émet beaucoup de dioxyde d'azote lorsqu'il accélère et qu'il grimpe. Au Luxembourg, la moyenne est passée de 40 à 60. Dans certaines villes allemandes, ça grimpe. Il est donc possible que la configuration fasse augmenter les émissions localement. Si vous regardez les pics, rien ne change vraiment. Pas d'indication. Sévit, par exemple, un superbe pic ici, une remontée. On aurait pu invoquer l'hypothèse d'un trucage de ces véhicules.

En conclusion, je pense que l'impact est, comme le disent mes collègues, très marginal, voire nul sur les concentrations dans l'air ambiant. Trop peu de véhicules ont été affectés dans le Dieselgate Volkswagen. Je ne m'aventurerai pas dans l'identification du calcul d'un risque comme le font les Américains. Je n'irai pas aussi loin, parce que le problème c'est que, globalement, la communauté scientifique considère qu'on ne peut pas dissocier les effets des oxydes d'azote dans l'air ambiant de ceux des autres polluants.

Vous êtes des responsables de la Nation. Je pense que ce Dieselgate ne doit pas cacher la forêt. Nous avons quand même, d'après les estimations de l'Agence européenne, 10 000 décès prématurés en Belgique dus aux particules fines et nous avons des niveaux de pollution aux particules fines deux fois supérieurs pour le Nord, pour Bruxelles par rapport à la norme de l'OMS. L'accent en termes de santé publique doit viser ces particules fines et pas uniquement se concentrer sur les oxydes d'azote.

Catherine Bouland: Madame la présidente, mesdames, messieurs, chers collègues aussi, je termine donc cette série de présentations. Je vais essayer de ré-atterrir sur la problématique de santé publique. Je vais partir des résultats d'un projet qui nous ont été, peut-être pas directement, présentés par certains de mes collègues.

Sur ce transparent, on voit que c'est un projet qui a été réalisé dans 25 villes européennes avec des données que je vais vous décrire. Vous avez ici le gain en espérance de vie pour un adulte de trente ans que l'on pourrait avoir si la qualité de l'air était rentrée en conformité, dirais-je, avec les objectifs de l'Organisation mondiale de la Santé, donc les fameux 10 µg/m³ en moyenne annuelle. On voit parmi toutes les villes que Bruxelles se retrouve là. On y a une moyenne annuelle sur trois ans réunis de 19 µg/m³. Si l'on arrivait à ne pas dépasser les 10 µg/m³, on gagnerait en moyenne sept mois d'espérance de vie calculée à l'âge de trente ans. Concernant les résultats, on pouvait aller jusqu'à 22 µg/m³ selon la qualité de l'air dans certaines villes parmi les pires. Stockholm qui participait avait 9 µg/m³. Donc, avec le calcul, on ne gagne rien du tout. Mais globalement, outre l'espérance de vie, on peut calculer une série d'autres indicateurs.

On a pu calculer que cela équivalait dans ces 25 villes, qui représentent 49 millions d'habitants – ces paramètres nous donnent une robustesse statistique – à 19 000 morts par an, dont 15 000 pour cause cardiovasculaire.

Ces bénéfices ont été traduits en coûts. On parlait tout à l'heure de coûts et de monétarisation des choses. Cela correspondait pour les 25 villes à 31,5 milliards d'euros par an, calculs établis à partir des coûts de santé, des coûts d'absentéisme, de la réduction de l'espérance de vie et de l'impact sur le confort, coûts qui ont été adaptés à chaque coût dans chaque ville. Nous avons donc effectué un travail global qui a été redistribué par ville participante.

Ce qu'il faut savoir, c'est que ce travail s'est fait - PM2,5, particules fines de diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 microns - à partir de données de surveillance de la qualité de l'air, des données de routine et des données administratives de santé. Il importe de garder ceci en tête. Comment cela a-t-il été effectué? Il est vrai qu'on avait repris sur trois ans les données de la qualité de l'air et les données les plus récentes en termes de santé, qui étaient récoltées par les structures sanitaires de toutes les villes, en utilisant une fonction mathématique qui indique la causalité par rapport à la concentration. On peut calculer différents scénarios. On avait pris des scénarios de réduction de 5 µg par 5 µg et un autre scénario si les villes étaient en conformité avec les recommandations de l'OMS, ce qui nous permet de calculer une différence ou un bénéfice si l'on réduisait à la concentration objectivée.

Certes, l'on va parler d'un polluant, qui est un indicateur représentatif d'un ensemble de sources, qui va se focaliser principalement sur des données de routine. Nous n'allons donc pas du tout utiliser des données sur l'impression de confort des gens, car de telles données ne sont

pas récoltées en routine. Donc, nous nous basons sur la mortalité précoce, les admissions hospitalières, les données des départements d'urgence. Ces données ne sont que la pointe de l'iceberg. Cette approche standardisée était très intéressante, car il importait d'examiner si toutes ces villes avaient la capacité de faire ce genre de choses et d'utiliser des données prévues pour autre chose pour en retirer des données sanitaires qui permettraient de soutenir la prise d'actions. Car finalement, c'est cela!

La pointe de l'iceberg, des données de routine. Quelque part, on s'est posé la question: sous-estimation ou surestimation d'impact? Et c'est plutôt de cela que je vais vous parler. On va parler à la fois des données santé et des données qualité de l'air. J'ai trouvé d'autres images que celles de mes collègues. Ce document est sorti le 25 octobre 2015 à la suite d'une étude de l'Université de Leeds qui montrait, par marque, la comparaison entre des mesures à l'émission dans la rue et les mesures obligatoires de conformité pour arriver aux normes Euro. Il s'agit d'illustrer la distinction entre les deux. Ce sont des oxydes d'azote. J'ai essayé de trouver pour les particules fines. Voilà, pour vous donner une idée, il y a une tendance globale à la diminution des émissions. Oui, mais pas par tout le monde.

Qu'avons-nous au niveau de la qualité de l'air? Nous avons beaucoup parlé de la qualité de l'air. On a toute une série de polluants, des particules fines, moins fines, des ultra-fines, c'est-à-dire celles qui sont de taille nanométrique. Je pense qu'il est important de prendre également ces dernières en considération. Il y a aussi d'autres indicateurs qui ne sont pas analysés en routine; je pense au noir de carbone (*black carbon)*, pour lequel on commence à avoir certaines données.

La plupart de ces particules peuvent être associées à de la combustion de matières organiques, que ce soit du mazout, du diesel mais aussi du charbon ou du bois. Mais ici les concentrations reprennent la remise en suspension par le vent et des réactions au niveau de l'air. Je vais vous parler un peu de cela aussi. Quant aux autres, les oxydes d'azote mais aussi le SO_2, le *black carbon*. Pour illustrer ceci, cette même étude AFECOM prend l'exemple de l'Autriche. La concentration en SO_2 a été mesurée de façon horaire sur 24 heures ces dix dernières années uniquement en hiver au centre de Vienne. Regardez, on voit le pic du matin et le pic du soir. Donc, ces concentrations sont principalement influencées par le trafic. Quelle est la contribution du trafic à ce que nous respirons? Globalement, en Belgique, on émet à peu près 30 % de ce qui est respiré.

Où se trouvent les particules dont nous parlons ici? On se retrouve avec des tailles nanométriques. Ceci est un micron de diamètre et ce qu'on voit, c'est qu'il y a un beaucoup plus grand nombre de particules très, très, très, très fines.

Quand on parle du diesel, il est question de ces particules. Pour vous donner une idée, on pourrait comparer le bracelet autour d'un cheveu et le bracelet autour d'une particule. Celles qui ont une taille de 2,5, ce sont celles-ci. Le diamètre du cheveu est de 70 µ. La particule qui a un diamètre inférieur à 2,5 est cette toute petite particule rouge, en couronne autour de celle de 10 µ.

Que se passe-t-il dans l'air? En effet, les particules résultent de la combustion. Elles sortent des pots d'échappement ou des cheminées. Mais elles ne gardent pas la forme qu'elles ont lors de leur émission. Dans l'air, on trouve des gaz, des particules qui vont, à un certain moment – tout dépend de l'humidité relative, de la température, de la présence d'autres gaz – floculer, se séparer. C'est ainsi que l'on trouve dans l'air des particules de différentes tailles. Or la taille a son importance. En effet, on se trouve face à une grande quantité de particules beaucoup plus fines que ce n'est le cas lorsque lesdites particules sont mesurées en routine puisque l'on mesure dans ce cadre les PM10 et les PM2,5.

Pour vous donner une autre idée, voilà une particule de 10 µ. Ce genre de particules va être mesuré. Cette particule est également le résultat d'une condensation, d'une coagulation de différentes particules les unes avec les autres. Les particules qui résultent des émissions des pots d'échappement sont plutôt de cette taille que de cette taille.

Il est également important de mettre en évidence le fait que l'on mesure les particules selon leur taille. Soit, on va les accumuler sur un filtre que l'on va peser pour avoir la masse, soit, on va les faire passer dans un compteur. Mais, à aucun moment, si ce n'est lors de recherches ultérieures, on n'étudiera leur composition.

Vous avez ici trois quartiers de tarte reprenant la répartition des différents composants (sulfate, ammonium ou nitrate). À proximité des rues, la matière organique et la suie carbone ont beaucoup plus d'importance que lorsque le bruit de fond est naturel ou lorsque l'on se trouve en

zone périurbaine. Or, les mesures sont toutes identiques.

La question de l'ammonium de carbone ou le *black carbon* est venue petit à petit sur la table des décideurs, sur la table de ceux qui assurent le suivi en routine. Il faut savoir que cela ne résulte pas d'un effet de mode. En effet, il est apparu important de rechercher d'autres indicateurs, peut-être plus proches de l'aspect combustion pour pouvoir distinguer ce dernier de la remise en suspension ou des poussières du Sahara qui se déposent.

Ici, on se retrouve avec le noir de carbone qui est un des composants des particules fines, qui est aussi identifié comme un agent forceur du climat; c'est une autre histoire. On lui associe des effets sur la santé du même type que les particules fines. Pour l'instant, on n'a pas encore assez de recul pour pouvoir faire des études épidémiologiques. Il y a des études "en laboratoire", sur des volontaires, mais avec des concentrations relativement élevées et très peu de distinctions qui peuvent être faites pour dire que "cela, c'est dû à la fraction *black carbon* des particules".

Vous trouverez en annexe des projets relativement récents. Un projet de l'Organisation mondiale de la Santé de 2013, fait le point sur les effets à très faibles doses avec des expositions chroniques. Il était à la base de la révision de la directive européenne de 2008 qui a avorté – il ne faut pas se cacher les yeux, non plus.

On se retrouve avec des données de surveillance de l'air ambiant qui peuvent être des données de routine. Mais sont-elles représentatives de l'exposition réelle? J'ai suivi un mémoire, il y avait un projet financé par la Politique scientifique où des cyclistes ont transporté des appareillages de mesure de particules dans le trafic. On a quand même une différence de jusqu'à dix fois plus de particules, de *black carbon*, qui sont respirées dans le trafic, que ce qui est mesuré au niveau des stations.

On peut aussi utiliser la qualité de l'air à partir de modèles d'émissions, qui vont prendre en compte les transformations physico-chimiques dans la couche d'air mais qui se basent sur les émissions déclarées par les fabricants, et pour lesquelles on peut dire que ce sont les déclarations dans les registres d'émissions.

Une des études qui va un peu plus loin que l'étude citée par mon collègue met en évidence que la proximité de la route, qui n'est pas prise en compte dans le calcul de l'impact, peut aller jusqu'à sous-estimer d'un facteur 300 la contribution de la qualité de l'air aux problèmes de santé.

Voilà une autre carte européenne où on voit une estimation du nombre d'années de vie perdues lié à l'exposition aux particules fines PM2,5 qui est basée sur la déclaration des émissions. Il est très important, quand on regarde ces cartes, d'avoir aussi une idée de quelles ont été les hypothèses. Dans le cadre du modèle CAFE, l'hypothèse était qu'il fallait une conformité à 10 µg/m³.

En matière de santé, deux points n'ont peut-être pas été présentés par mes collègues. Un premier point met en évidence le fait que, à différentes périodes de la vie, nous ne sommes pas tous égaux. Il y a des fenêtres de vulnérabilité, des fenêtres de sensibilité. Pendant le développement des organes in utero, il y a des sensibilités tout à fait particulières du fœtus qui vont se vivre plus tard dans la vie. Ces sensibilités particulières vont porter sur le développement des organes mais vont aussi influencer les premières années de la vie. Les premières années de la vie font qu'un développement alvéolaire incomplet va rester incomplet. Même si on peut améliorer la fonction pulmonaire, le développement de cette fonction pulmonaire qui peut avoir été impactée pendant les premières années de la vie ne se réparera pas.

En ce qui concerne les particules les plus fines, elles sont présentes par différentes sources mais nous y sommes exposés au niveau de l'inhalation, au niveau de l'ingestion, au niveau cutané. Au niveau de l'inhalation, et c'est tout à fait particulier, elles peuvent passer au niveau de la barrière cellulaire et se retrouver dans les cellules. On se retrouve avec des particules qui voyagent dans tout le système circulatoire et au niveau systémique pour lesquels les scientifiques portent quand même certaines inquiétudes. Les sinus sont tout près du cerveau et il peut y avoir une série d'inquiétudes. Les émissions liées à la combustion du diesel avec un nombre de nanoparticules ou de particules très fines élevé pourraient aussi être importantes pour la réflexion.

En résumé, pour les véhicules diesel, de quelque marque qu'ils soient, on se base sur la taille et la toxicité des PM2,5 et des PM10 par rapport à l'aérosol. Les impacts sur la santé sont calculés à partir de modèles et de données administratives et prennent en compte ce qu'on respire ou uniquement les contributions locales lorsqu'on part

Formatted: French (Belgium)

Formatted: French (Belgium)

Formatted: French (Belgium)

d'inventaires d'émissions des données administratives qui n'ont pas été récoltées pour cela.

Je voudrais dire qu'il y aurait plutôt une sous-estimation de ces impacts qu'une surestimation.

Cela ne va certainement pas résoudre le problème de la contribution du diesel par rapport aux autres sources, mais si, globalement, l'impact sur la santé est sous-estimé, je pense que cela doit être aussi pris en compte. Il pourrait être intéressant de comparer, dans la circulation, les quantités émises par rapport aux inventaires et puis, de là, recalculer les impacts sur la santé. C'est une manière de conclure.

Voici une série de références, entre autres les articles de ce projet AFECOM. Ces deux études datent de 2013 et remettent en question les normes dont on a déjà parlé.

La **présidente**: Je vous remercie, madame Bouland.

Nous allons passer au dernier tour des questions.

Werner Janssen (N-VA): Ik wil de sprekers bedanken voor de duidelijke uitleg. Heel wat van onze vragen werden beantwoord.

Ik heb nog een vraag voor mevrouw Bouland. Kunt u nog iets meer vertellen over de langetermijneffecten van de emissie van NO_x op de mens? Welke schade kan dat in de verdere toekomst veroorzaken aan het DNA, over de generaties heen? Kan het DNA in de toekomst veranderen door al die schadelijke producten? Misschien kan ook nog iemand anders daarover een zinnige uitleg geven?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Ik dank alle sprekers en experts. Ik heb nog enkele vragen over zaken die mij intrigeren. Ik heb verschillende sprekers horen zeggen dat wij minder moeten rijden, minder kilometers moeten afleggen, en dat er een flankerend beleid rond onze mobiliteit moet komen. “Een ander mobiliteitsbeleid”; heb ik een paar keer horen vallen. Hoe ziet u dat?

Iets waarover u het niet had, hoewel het ermee gepaard gaat als ik uw voorbeelden hoor, is een andere ruimtelijke ordening. In grootsteden wonen veel kinderen, ouderen en zwakkere groepen dicht bij een drukke weg, en dat heeft gevolgen. Ik denk aan het onderzoek over longtransplantaties en de verschillen daarin. Wij kunnen al die mensen niet onteigenen en hen doen verhuizen, maar mobiliteit en ruimtelijke ordening lijken mij daarbij dus heel belangrijk.

Wij hebben verschillen gezien tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Wij zijn er niet veel mee dat bepaalde plattelandsgemeenten in Wallonië nog net onder de norm blijven, maar Brussel en Antwerpen niet. Wij verplaatsen ons toch. Ik meen dat het dringend nodig is dat daarover heel goede gewestoverschrijdende afspraken gemaakt worden. Het is heel vervelend dat de luchtkwaliteit zogezegd een bevoegdheid van de Gewesten is. De federale overheid en de Gewesten zouden samen de schouders onder hetzelfde probleem moeten zetten.

Wat mij ook opviel in uw uitleg, professor Bouland, is dat u helemaal op het einde iets interessants hebt gezegd over een gevoelige periode in ons leven, met name de zwangerschap en de invloed op de organen van foetussen, die zich niet ontwikkelen. Dat vond ik een heel interessante nuancering. U mag mij daarover gerust nog iets meer vertellen. Wat u daarover zei, is een beetje tegenstrijdig met de eerste berekening van de heer Bernard, die de impact van Dieselgate op de kosten van de gezondheidszorg op 2 % raamde.

Ik wil u niet tegen elkaar opzetten, dat is mijn bedoeling niet, maar ik begrijp toch wel dat wij met ouderen, bejaarden, zwangere vrouwen en kleine kinderen op een andere manier moeten omgaan. Een norm voor een foetus is misschien niet dezelfde als die voor u en ik. Ik denk ook aan een senior, een longgetransplanteerde en nog tal van andere voorbeelden die werden aangehaald.

Ik meen dat ik het belangrijkste gevraagd en gezegd heb.

La **présidente**: J'ai moi aussi quelques petites questions. En parcourant mes notes, je constate que ma question relative à la quantification de l'impact du scandale Volkswagen sur la santé publique a donné lieu à quelques réponses intéressantes.

J'ai posé une question tout à l'heure au sujet de la nocivité due au diesel. Je me répète. J'ai pu observer une étude qui a été réalisée par la Fédération européenne pour le transport et l'environnement. Cette étude a été publiée en 2014 et mettait en évidence que les moteurs, type essence, en ce compris ceux utilisés dans les systèmes hybrides, étaient les moteurs de la nouvelle génération, donc dits à injection directe, et que, même ceux-ci, sur lesquels l'industrie automobile travaille encore aujourd'hui n'étaient

en aucun cas plus propres que les moteurs diesel. Pourrais-je avoir un éclaircissement à ce sujet?

Catherine Bouland: Mesdames, messieurs, je vous remercie pour ces questions. C'est vrai, les effets à long terme de l'exposition aux particules fines et non aux oxydes d'azote – des études le mettent en évidence – portent au niveau de l'expression des gènes. Ce n'est donc pas une modification de l'ADN, mais plutôt leur expression qui pourrait être modulée différemment. Là où il y a un impact sur l'expression des gènes, il peut y avoir un impact selon le gène qui doit s'exprimer.

Ce qui est mis en avant, c'est une augmentation de l'impact sur des maladies dégénératives, sur le développement d'organes, l'augmentation de la fragilité cardiorespiratoire et des problèmes neuro-développementaux. Voilà ce que l'étude met en évidence pour l'instant, mais avec relativement peu de recul, vu qu'on parle de disciplines scientifiques: épigénétisme, exposome, qui font encore débat entre nous. Vous nous interrogez individuellement. Je suis certaine que vous obtiendrez au moins quatre avis différents.

Globalement, c'est le genre d'inquiétudes par rapport à des naissances prématurées et à des problèmes neuro-développementaux qui seraient peut-être plus liés à la taille des particules et aussi à leur composition. Je pense à la présence de certains métaux lourds qui interviendraient plutôt en toxicité pure à ce niveau-là. Voilà donc ma réponse pour les deux premières questions.

Vous parliez de normes pour des groupes différents de personnes. En santé publique, l'idée est quand même d'avoir des normes pour le plus grand nombre. On est là dans un débat de société. Cela signifie-t-il qu'une norme qui inclurait les enfants, si ce sont eux les plus fragiles, serait valable pour le plus grand nombre? On est dans les générations futures mais on ne va pas sacrifier les personnes âgées. Je pense cependant que des demandes émanent d'organismes, comme la Ligue des Familles, qui, à ma connaissance, sont relativement actifs sur le problème de la qualité de l'air mais aussi des perturbateurs endocriniens. Mais on est alors dans un autre schéma. En tant qu'organisations de parents, elles revendiquent des normes pour les enfants. Quant à savoir si des normes qui sont valables pour des enfants sont valables pour tout le monde, ce n'est pas sûr non plus car il y a différentes périodes de la vie qui ont des fonctionnements différents. Voilà globalement ce que je pouvais répondre à ces questions-là et je passe la parole à mes collègues.

Luc Hens: Ik zal kort op die vraag antwoorden. Mevrouw Bouland heeft het reeds gezegd, er is geen rechtstreekse invloed van stikstofdioxide op het DNA. Ook weinig indirecte invloed. Die is er wel via de deeltjes. Het enige wat ik daaraan kan toevoegen, is dat de overweging inzake de mogelijke invloed op het DNA en op genexpressie, niet verrekend is in de normen. De norm van 40 µg/m³ houdt daar absoluut geen rekening mee. Dit is in ieder geval een van de elementen die op tafel moeten komen bij een herziening van de normen.

Benoit Nemery: Dieseluitlaat wordt nu wel beschouwd als kankerverwekkend. Sinds kort wordt dieseluitlaat door het IARC als een humaan carcinogeen van klasse 1 beschouwd. Dat heeft vooral te maken met de beroepsmatige expositie aan dieseluitlaat. Maar als dieseluitlaat kankerverwekkend is in de werkplaats, kan men ook concluderen dat die kankerverwekkend is in het algemeen milieu. De blootstelling is dan wel minder, maar het blijft dieseluitlaat.

Dat wil niet zeggen dat het om NO_2 gaat. Waarschijnlijk heeft het eerder te maken met de combustie en de aanwezigheid van kankerverwekkende stoffen als polycyclische aromatische koolwaterstoffen. Uiteindelijk maakt het niet zoveel uit of NO_2 dan wel iets anders kanker veroorzaakt. Dieselgate focust nu op NO_2, maar ik meen dat u uit ons betoog wel begrepen zult hebben dat het om de dieseluitlaat gaat. Dat de industrie heeft gesjoemeld om een aantal normen te halen, dat is zo, maar uiteindelijk is de boosdoener vooral diesel.

Misschien gaat het daarbij nog het minst om NO_2. Maar zij hebben ons willen bedriegen, en dat is iets waarmee men als burger niet akkoord kan gaan.

Alfred Bernard: Le NOx produit par les moteurs diesel est pervers dans la mesure où avec celui-ci les hydrocarbures aromatiques qui sont formés sont plus mutagènes. Autrement dit, des particules plus mutagènes sont formées à cause du NOx.

Selon moi, les effets directs du NOx ne sont pas tellement importants dans l'environnement, mais ils contribuent, par nucléation, à la formation de particules secondaires cancérogènes plus dangereuses. Par ailleurs, c'est un précurseur d'ozone. Or, dans l'air ambiant, il y a des centaines de mutagènes. Il en va de même avec la cigarette. Il y a des amines aromatiques, des tas des substances qui agissent. Mais leur impact

Formatted: French (Belgium)

Formatted: French (Belgium)

Formatted: French (Belgium)

Formatted: French (Belgium)

est apparemment moins important en termes de santé publique que l'impact aigu de ces particules fines.

La question est documentée. Nous savons, depuis 30 ans, que les moteurs diesel sont plus cancérogènes. L'IARC le reconnaît aujourd'hui, car le nombre d'études à ce sujet est suffisant, mais cela se sait depuis longtemps. Néanmoins, cela n'a pas empêché la Belgique de privilégier les moteurs diesel. Ce n'est pas moi qui ai pris cette décision!

Benoit Nemery: Mevrouw de voorzitter, er werd gevraagd naar het beleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening. Ik vind het frappant dat u de slachtoffers wilt bestraffen door te spreken over onteigenen en dat zij elders moeten gaan wonen.

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Dat was sarcastisch bedoeld.

Benoit Nemery: Het verkeer moet worden aangepakt, niet de slachtoffers. Zij moeten niet nog een tweede keer worden bestraft.

Het komt van u, ik wist niet dat het sarcastisch was.

Luc Hens: Er is hier zeker een aspect van beleidsverantwoordelijkheid aan de orde. Een vuistregel is het verminderen van het aantal gereden kilometers. Dat betekent dat de afstand tussen, enerzijds, onze woonplaats en, anderzijds, ons werk of de school zou moeten verkleinen. Die elementen zouden in de ruimtelijke ordening moeten worden opgenomen.

Ruimtelijke ordening zal in dat verband echter slechts een beperkte impact hebben. Er is ook een element van houding en gedrag. Ongeveer vijftig procent van de verplaatsingen in Vlaanderen wordt gedaan voor afstanden die heel gemakkelijk te voet of met de fiets zouden kunnen worden afgelegd. Inzake mobiliteit is de combiinatie van de verschillende oorzaken belangrijk. Voor het overige ben ik het eens met professor Nemery dat men niet de slachtoffers mag straffen, maar het verkeer moet aanpakken.

Ik wil tot slot nog graag ingaan op de vraag over Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Er is overleg, maar dat zou efficiënter kunnen zijn. Wat belangrijk is inzake het verminderen van de blootstelling, of het nu gaat om NO_2 of om het complexere mengsel van polluenten waaraan wij door het verkeer worden blootgesteld, is dat wij op zijn minst op Belgisch niveau zouden moeten kunnen komen tot afgestemde doelstellingen voor het beleid. Het is niet zo dat mensen in Brussel meer of minder gevoelig zouden zijn dan Antwerpenaren, en die van Antwerpen meer of minder gevoelig dan die van Luik.

Ook aan de gevoelige groepen zou het beleid meer aandacht moeten geven. Dat zou ons een stap vooruitbrengen.

Catherine Bouland: Madame la présidente, je voudrais répondre aux questions relatives à cette étude sur les moteurs de nouvelle génération. On a vu qu'au fur et à mesure du renforcement des normes d'émission pour les particules les plus grosses, il y a eu adaptation de la technologie par des filtres qui étaient plus efficaces par rapport à ces particules-là. Mais c'est vrai que, pour l'instant, on ne mesure pas les particules les plus fines en routine. J'ai vu des études qui confirment cela. Ce sont ces moteurs plus récents qui émettent des particules plus fines. Ce sont celles-là qui sont, à mon sens, les plus préoccupantes.

Alfred Bernard: La question est extrêmement intéressante et interpellante parce qu'au fond, dans les nouveaux moteurs, si vous prenez des moteurs à essence, vous avez maintenant des moteurs à injection directe qui envoient des particules. Vous avez quand même l'autre aspect. J'ai mentionné la Grèce où il n'y a pas de véhicules au diesel, mais regardez les États-Unis où il n'y a pratiquement pas de diesel mais la nucléation. Il ne faut pas rêver! Vous avez raison de parler de mobilité durable. Je pense que le Dieselgate doit être une piqûre de rappel pour la Belgique qui a une mobilité non durable. On parle beaucoup de Bruxelles dans l'actualité mais c'est la ville la plus embouteillée au monde. Aucune autre ville n'a un trafic comme cela. Il faut mener une réflexion pour avoir une mobilité durable. Elle ne le sera jamais avec des voitures à essence. Vous aurez toujours vos particules fines. La mobilité sera durable avec des voitures électriques et des voitures à hydrogène. Là, ce sera bien. Ajoutez à cela les transports en commun. En attendant, il faut réduire l'usage de la voiture et se déplacer à pied, comme moi, en vélo ou en transports en commun.

Il faut rappeler qu'on parle de développement durable et que la Belgique a une mobilité les moins durables au monde. Le Dieselgate doit être une piqûre de rappel à cet égard. Changer de

carburant ne changera pas grand-chose. Bruxelles fonctionne au ralenti. Quand vous parlez avec des Bruxellois, vous réalisez que vous traversez plus facilement Paris que Bruxelles. Pour aller d'un hôpital à l'autre, de l'ULB à l'UCL, il me faut une heure en métro. À Paris, vous avez combien de lignes de métro? Il n'y a rien à Bruxelles. Il vous faut la voiture. On a quand même un problème de mobilité que l'État fédéral ou les Régions doivent gérer. Ce système n'est pas viable. On ne sait plus bouger à Bruxelles. Le Dieselgate doit constituer une piqûre de rappel. Discuter de carburants, c'est très bien mais changez de carburant, vous aurez toujours vos émissions! Le plus dangereux, c'est peut-être la nucléation que madame Bouland a décrite. La mobilité durable est donc importante. C'est le moment aujourd'hui avec la COP21. Gardez cela à l'esprit!

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun antwoorden. Ik heb nog een heel korte repliek.

Inzake de doelstellingen vraag ik al een jaar aan onze minister van Volksgezondheid gezondheidsdoelstellingen. Zij belooft ze ons ook. Ik vraag vooral ook naar gezondheidsdoelstellingen die aan milieuproblemen zijn gerelateerd. Op dat ogenblik wordt altijd met de paraplu van Europa geschermd. Wij zouden niet veel bevoegdheden en niet veel hefbomen hebben. Ook wordt met de Gewesten geschermd. Over luchtkwaliteit zou de minister niets te vertellen hebben, omdat dat aspect haar bevoegdheid niet is. Er is dus zogenaamd wel goede wil om gezondheidsdoelstellingen te maken. Ik merk echter dat heel veel paraplu's kunnen worden opengetrokken om er toch maar niet zelf aan te moeten beginnen.

Tot slot, wij weten al dertig jaar dat de dieseluitstoot kankerverwekkend is. Tegelijk hebben wij jarenlang een subsidiëringsbeleid gekend dat de verkoop van dieselmotoren faciliteert. Ik heb niemand van u over het voorzorgsprincipe horen spreken. Het gaat hier echter wel om een echte schending van het voorzorgsprincipe.

Benoit Nemery: Het gaat zelfs niet om het voorzorgsprincipe. Men wist het immers. Het voorzorgsprincipe is van toepassing wanneer men het niet weet. Het is het preventieprincipe dat wij niet eens hebben toegepast.

De **voorzitter**: Ik zie geen vraagstellers meer.

Il me reste à vous remercier pour votre disponibilité et vos éclaircissements. C'était très intéressant. Beaucoup de messages nous sont parvenus, même si nous ne sommes évidemment pas des experts en la matière.

Chers collègues, nous nous reverrons la semaine prochaine. Ensuite, nos travaux se poursuivront l'an prochain.

La réunion publique de commission est levée à 17.06 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.06 uur.

Formatted: French (Belgium)
Formatted: French (Belgium)
Formatted: French (Belgium)
Formatted: French (Belgium)

Hoge gezondheidsraad

Dieselgate en gezondheid

Luc Hens
luchens51@gmail.com

Brussel, 30 November 2015

2

Rationale en structuur

NO_2 heeft gezondheidseffecten bij hoge milieuconcentraties

België heeft hoge emissiecijfers en immissiewaarden

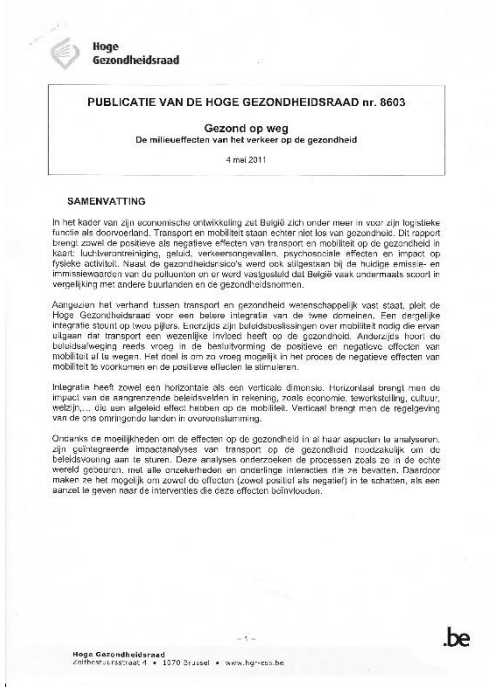
Helft van de emissies zijn verkeer - gebonden

Overschrijding
Normen voor verkeersemissies worden overschreden

Overschrijding van de normen wordt in verband gebracht met gezondheid

3

Bronnen



Hoge Gezondheidsraad

PUBLICATIE VAN DE HOGE GEZONDHEIDSRAAD nr. 8603

Gezond op weg

De milieueffecten van het verkeer op de gezondheid

4 mei 2011

SAMENVATTING

In het kader van zijn economische ontwikkeling zet België zich onder meer in voor zijn logistieke functie als doorvoerland. Transport en mobiliteit staan echter niet los van gezondheid. Dit rapport brengt zowel de positieve als negatieve effecten van transport en mobiliteit op de gezondheid in kaart: luchtverontreiniging, geluid, verkeersongevallen, psychosociale effecten en impact op fysieke activiteit. Naast de gezondheidsrisico's werd ook stilgestaan bij de huidige emissie- en immissiewaarden van de polluenten en er werd vastgesteld dat België vaak ondermaats scoort in vergelijking met andere buurlanden en de gezondheidsnormen.

Aangezien het verband tussen transport en gezondheid wetenschappelijk vast staat, pleit de Hoge Gezondheidsraad voor een betere integratie van de twee domeinen. Een dergelijke integratie steunt op twee pijlers. Enerzijds zijn beleidsbeslissingen over mobiliteit nodig die ervan uitgaan dat transport een wezenlijke invloed heeft op de gezondheid. Anderzijds hoort de beleidsafweging reeds vroeg in de besluitvorming de positieve en negatieve effecten van mobiliteit af te wegen. Het doel is om zo vroeg mogelijk in het proces de negatieve effecten van mobiliteit te voorkomen en de positieve effecten te stimuleren.

Integratie heeft zowel een horizontale als een verticale dimensie. Horizontaal brengt men de impact van de aangrenzende beleidsvelden in rekening, zoals economie, tewerkstelling, cultuur, welzijn,... die een afgeleid effect hebben op de mobiliteit. Verticaal brengt men de regelgeving van de ons omringende landen in overeenstemming.

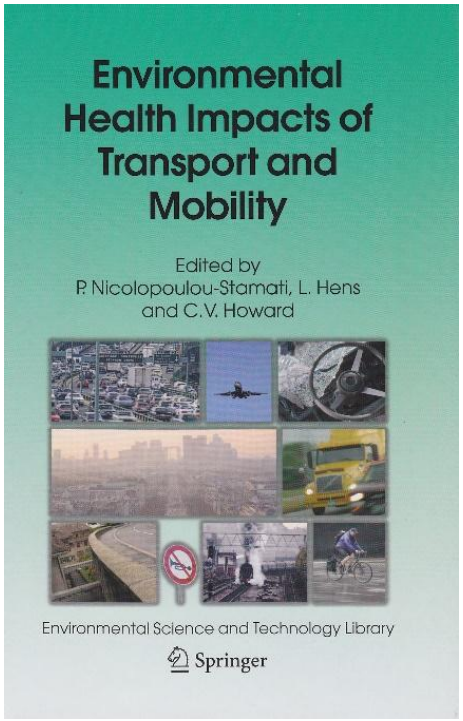
Ondanks de moeilijkheden om de effecten op de gezondheid in al haar aspecten te analyseren, zijn geïntegreerde impactanalyses van transport op de gezondheid noodzakelijk om de beleidsvoering aan te sturen. Deze analyses onderzoeken de processen zoals ze in de echte wereld gebeuren, met alle onzekerheden en onderlinge interacties die ze bevatten. Daardoor maken ze het mogelijk om zowel de effecten (zowel positief als negatief) in te schatten, als een aanzet te geven naar de interventies die deze effecten beïnvloeden.

.be

Hoge Gezondheidsraad

Wetstraat 22 bus 3 • 1040 Brussel • www.hgr-css.be

HGR-advies 8603 (2011)



Algemene literatuur

.be

Betrokken stoffen

1. NO_2 (NO, NO_2, NO_x)
2. Ozon en fijn stof
3. CO_2

NO_2 - Directe gevolgen voor de gezondheid

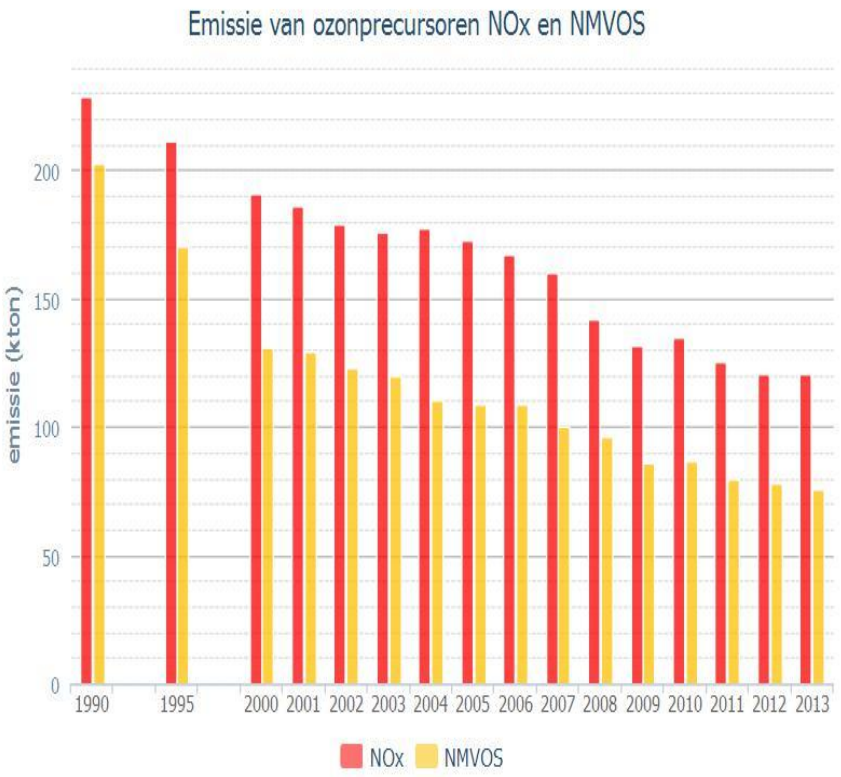
1. Bronchiale reactiviteit – (milde) ontsteking van de luchtwegen
2. Aantasting hart en bloedvaten
3. Emfyseem
4. Kwaliteit van leven
5. Vervroegde sterfte



.be

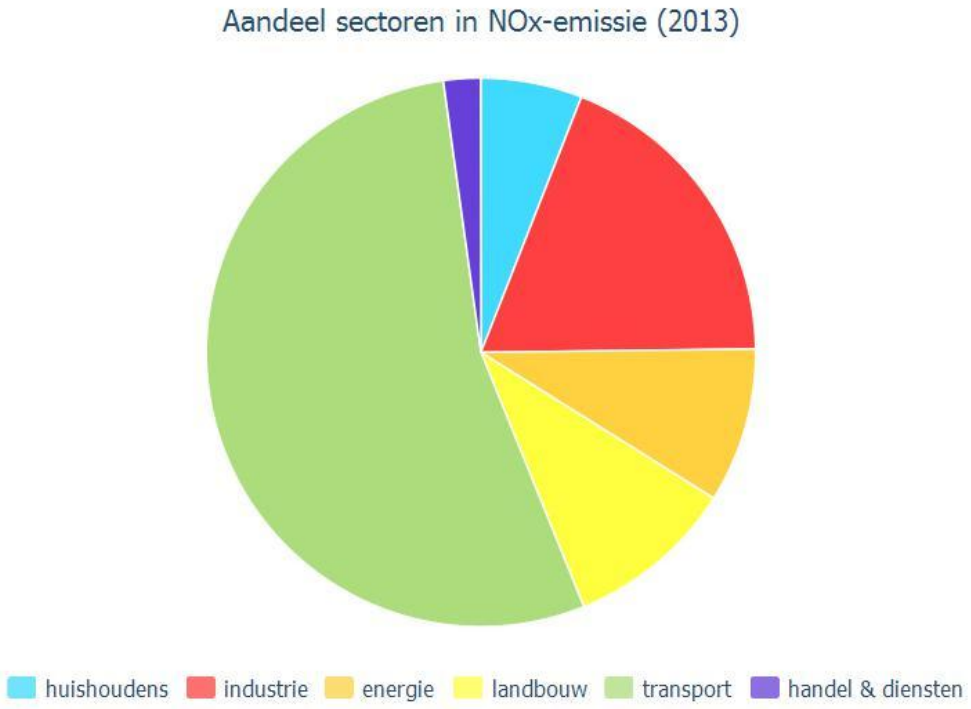
NO_x – Emissie in Vlaanderen

1. (Licht) dalende trend
2. Belangrijkste verzurende stof
3. Transport verantwoordelijk voor de helft van de totale emissie
4. Diesel met roetfilters (>60% van het personenwagenpark) stoot meer No_x uit dan benzinemotor



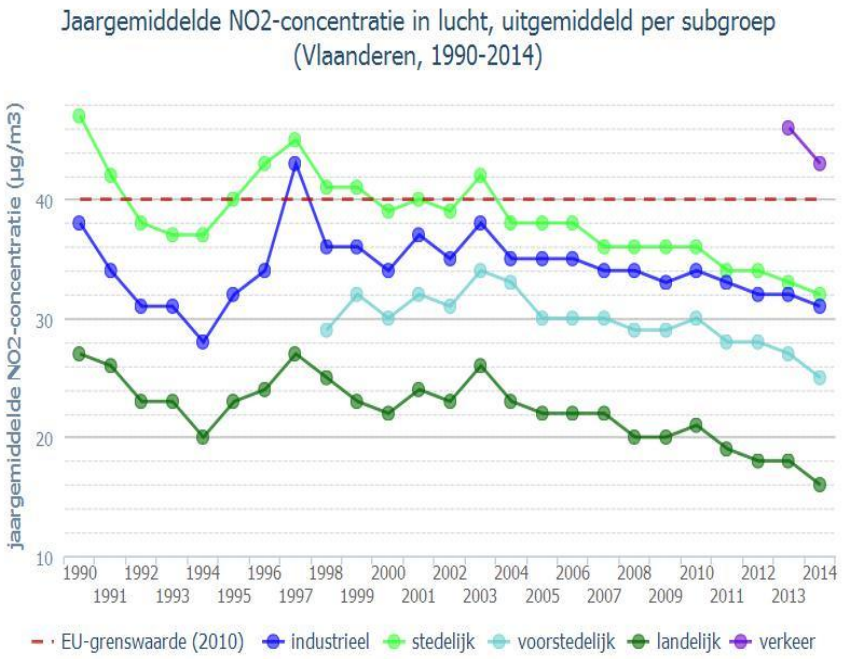
7

Aandeel sectoren in NO_x emissie in vlaanderen

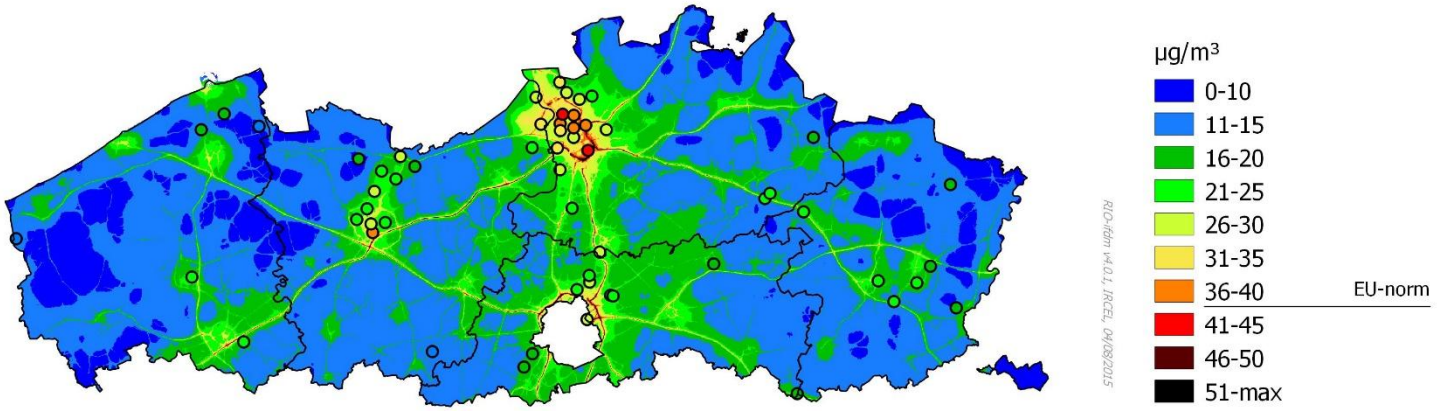


NO_2 – Immisie in Vlaanderen

1. Hoogste waarden in stedelijk en industrieel gebied; drukke wegen
2. Lichte, niet continue daling sinds 2003
3. Onmiddellijk verband met verkeer
4. Dichtbij (gezondheids-) norm



Ruimtelijke spreiding van de gemiddelde NO_2-concentraties in Vlaanderen (2014)



De gemodelleerde waarden kunnen plaatselijk verschillen van de werkelijkheid door onzekerheden in zowel de RIO-interpolatietechniek als in de gebruikte emissies, alsook door het niet in rekening brengen van de topografie en obstakels langs de wegen. In de street canyons onderschat het model mogelijk de concentraties

NO_2-immissies Europa (2009)

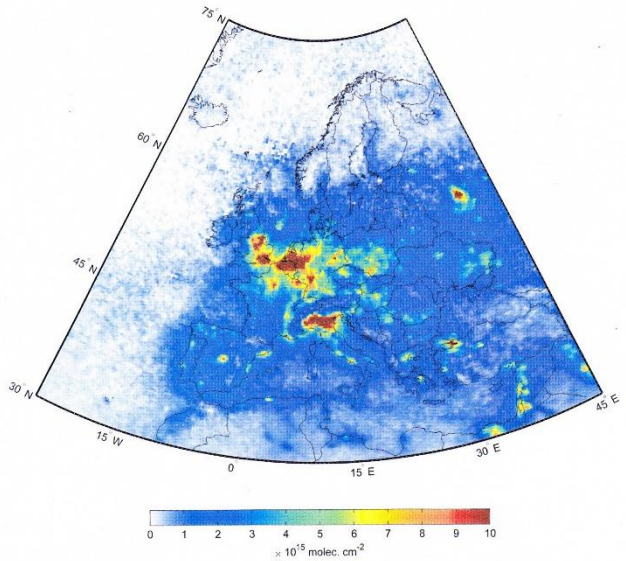


Figure 4 – Annual mean tropospheric column of NO_2 for the year 2009 derived from the SCIAMACHY/TEMIS monthly 0.25° × 0.25° product. Note that the overpass time of the Envisat platform on which SCIAMACHY is flying, is at approximately 10:00 local time.

Sentinel data Schneider et al. 2012

Normen NO_2

1. EU Richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EG)
   - 40 µg/m^3 jaargemiddelde (voorlopige uitzonderingen voor Antwerpen)
   - 200 µg/m^3 uurgemiddelde (<18x/jaar overschreden)
2. WGO-richtlijn
   - 40 µg/m^3 jaargemiddelde
   - 50-70 µg/m^3 uurgemiddelde (kinderen)



.be

Normoverschrijdingen

1. Vlaanderen
   - **Jaargemiddelden (2011): 13µg/m³ (Houtem-landelijk) - 48 µg/m³ (Borgerhout-verkeersgericht)**
   - **Overschrijdingen in practisch alle bemonsterde smalle, drukke straten en invalswegen van Antwerpen en Gent (VMM, 2015)**
   - **Uurgemiddelden (2011): geen overschrijdingen (36 stations)**

2. Europa
   - **Steden (2004): >80% van de steden en 20% van de de stadsbewoners boven de 40 µg/m³-norm**

Besluit: Verdere daling van de NO_2-concentraties nodig



.be

EU standaardwaarden voor uitlaat-emissies

1. Personenwagens en lichte vrachtwagens: Euro1-Euro6 (2007)

2. Euro5/6
   - 100 mg/km voor benzeen
   - 180 mg/km voor diesel

3. Vrachtwagens: EuroI – EuroV (2009)

4. Normen verstrengen doorheen de tijd



.be

Normoverschrijdingen (RIVM, 2013)

1. Overschrijdingen Euro-norm onder alle regimes (tot factor 10x)

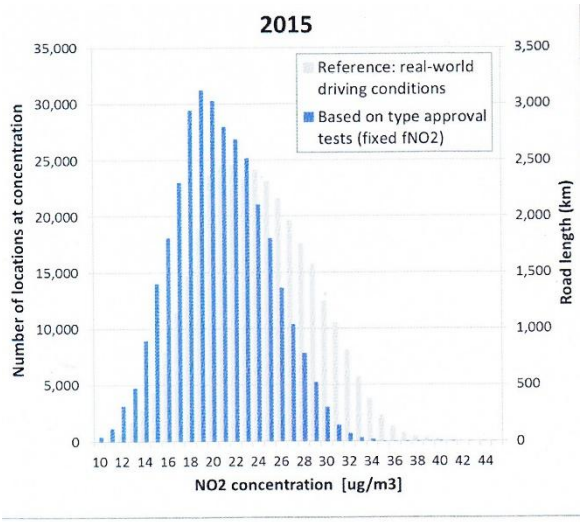
2. Verandering stad-rijweg uitstoot patroon

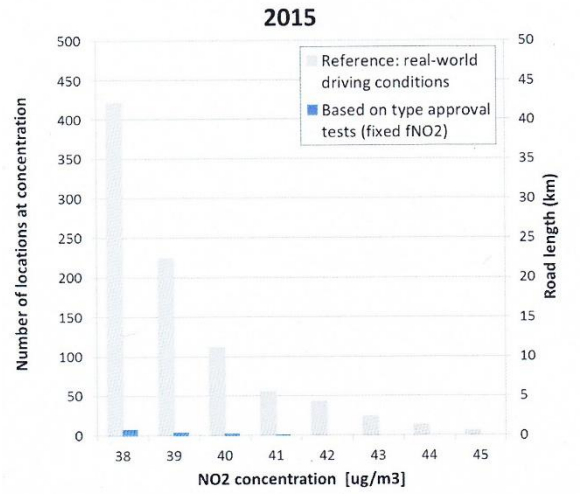
3. Vrachtwagens en bussen volgen hetzelfde patroon als personenwagens

Besluit: Emissies in “real world” omstandigheden liggen hoger dan onder laboratoriumomstandigheden



.be


2015
Reference: real-world driving conditions
Based on type approval tests (fixed fNO2)
Number of locations at concentration
Road length (km)
35,000
30,000
25,000
20,000
15,000
10,000
5,000
0
3,500
3,000
2,500
2,000
1,500
1,000
500
0
10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44
NO2 concentration [ug/m3]


2015
Reference: real-world driving conditions
Based on type approval tests (fixed fNO2)
Number of locations at concentration
Road length (km)
500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
38 39 40 41 42 43 44 45
NO2 concentration [ug/m3]

EU norm overschrijdingen gevolgen Nederland (RIVM, 2013)

1. NO_2 concentraties zouden betekenisvol lager zijn indien aan de Euro-normen zou worden voldaan

2. Op sommige plaatsen zouden de immissiewaarden tot 30% lager liggen; op vele plaatsen 5-10µg/m^3; gemiddeld 1.4 µg/m^3

3. Zouden de normen gerespecteerd zijn, zouden er practisch geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnorm meer zijn



Gezondheidsgevolgen Euro normoverschrijdingen Nederland (Milieudefensie, 2015)

1. Vervroegde sterfte:
   - Gemiddeld: 2 weken
   - Langs de drukste verkeerswegen: 2.5 maand

2. Morbiditeit:
   - Luchtwegaandoeningen
   - Hart- en vaatziekten



Gezondheidsgevolgen dieselgate – kwantitatief (Premature overlijdens)

1. Verenigde Staten
   - **1 premature sterfte per 1300 ton NO_x- uitstoot**
   - **VW fraude: 16-94 extra overlijdens/j (AP analyse; Borenstein, 2015) 40-106 extra overlijdens/j (NYT analyse; Katz and Schwartz, 2015)**
   - **VS wagenpark bestaat uit minder dan 1% VW diesels**

2. Europa
   - **Honderden (AP analyse; Borenstein, 2015)**



.be

Gezondheidsgevolgen dieselgate – kwantitatief (Morbiditeit)

- **Geen schattingen voor effecten op astma, bronchitis, emfyseem (O_3-bepaald)**

- **Geen schattingen voor de effecten op hart en bloedvaten (deeltjes beïnvloed)**

Besluit (1)

1. De huidige NO_2-concentraties beinvloeden de volksgezondheid (mortaliteit, morbiditeit)
2. Een gedeeltelijke verklaring van de huidige concentraties ligt in het niet respecteren van de Euro-normen voor uitlaatwaarden
3. VW fraude beïnvloedt de (hoge) NO_x/NO_2-emissies
4. De gezondheidsimpact die ook rekening houdt met de invloed van NO_2 op fijn stof en ozon is niet gekwantificeerd



.be

Besluit (2)

5. Verdere verlaging uitstoot- en blootstellingswaarden aan NO_2 noodzakelijk zowel vanuit milieuoogpunt als vanuit gezondheidsoogpunt
6. Problematiek overstijgt de VW-fraude (Jetta, Passat). Indicaties bestaan voor de betrokkenheid van Volvo (S60), Renault (Espace), Jeep (Renegrade), Hyunda, Citroën, Fiat. Overschrijdingen tot 25X EURO6 (80mg NO_2/km)



.be

Dank U

Merçi

Danke sehr

Bijzondere commissie Parlement – 30.11.2015

Luchtverontreiniging en gezondheid

Benoit Nemery, MD, PhD
Centrum Omgeving en Gezondheid
Departement Maatschappelijke Gezondheidszorg en Eerste Lijnszorg

KU Leuven

ben.nemery@med.kuleuven.be

Eur Respir J 2012; 39: 525–528
DOI: 10.1183/09031936.00001112
Copyright ©ERS 2012

European Respiratory Journal 2012, 39, 525-528

EDITORIAL

Ten principles for clean air

B. Brunekreef*,#, I. Annesi-Maesano[¶,+], J.G. Ayres[§], F. Forastiere[/], B. Forsberg**, N. Künzli[##,¶¶], J. Pekkanen[++,§§] and T. Sigsgaard[//]

1) Citizens are entitled to clean air, just like clean water and safe food.

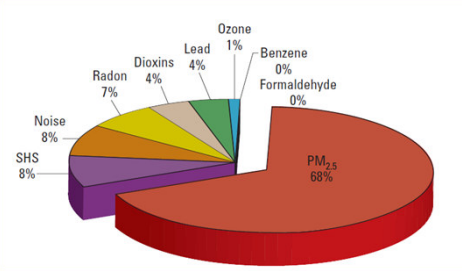
2) Outdoor air pollution is one of the biggest environmental health threats in Europe today, leading to significant reductions of life expectancy and productivity.

3) Fine particles and ozone are the most serious pollutants. There is an urgent need to reduce their concentrations significantly.

Environmental Burden of Disease in Europe: Assessing Nine Risk Factors in Six Countries (BE, FIN, FR, DE, IT, NL)

Otto Hänninen,[1] Anne B. Knol,[2] Matti Jantunen,[1] Tek-Ang Lim,[3] André Conrad,[4] Marianne Rappolder,[4] Paolo Carrer,[5] Anna-Clara Fanetti,[5] Rokho Kim,[6] Jurgen Buekers,[7] Rudi Torfs,[7] Ivano Iavarone,[8] Thomas Classen,[9] Claudia Hornberg,[9] Odile C.L. Mekel,[10] and the EBoDE Working Group

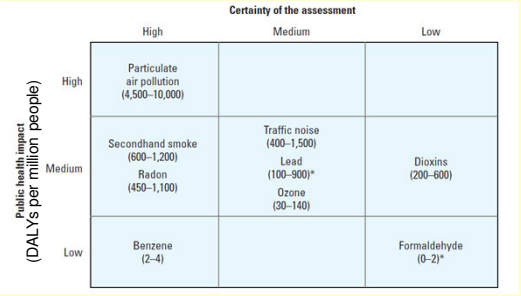
Environ Health Perspect 2014, 122, 439-446



Environmental Burden of Disease in Europe: Assessing Nine Risk Factors in Six Countries (BE, FIN, FR, DE, IT, NL)

Otto Hänninen,[1] Anne B. Knol,[2] Matti Jantunen,[1] Tek-Ang Lim,[3] André Conrad,[4] Marianne Rappolder,[4] Paolo Carrer,[5] Anna-Clara Fanetti,[5] Rokho Kim,[6] Jurgen Buekers,[7] Rudi Torfs,[7] Ivano Iavarone,[8] Thomas Classen,[9] Claudia Hornberg,[9] Odile C.L. Mekel,[10] and the EBoDE Working Group

Environ Health Perspect 2014, 122, 439-446



Ten principles for clean air

4) Roadside pollution poses serious health threats that cannot be adequately addressed by regulating fine particle mass or ozone. Other metrics such as ultrafine particles and black carbon need to be considered in future research and so inform further regulation.

5) Non-tailpipe emissions (from brakes, tyres and road surfaces, etc.) pose a health threat for road users and subjects living close to busy roads.

6) Real-world emissions of nitrogen dioxide from modern diesel engines are much higher than anticipated. This may expose many road users, and subjects living on busy roads, to short-term peak concentrations during rush hours and periods of stagnating weather that may impact on health, although to what extent requires further research.

Ten principles for clean air

7) Global warming will lead to more heatwaves, during which air pollution concentrations are also elevated and during which hot temperatures and air pollutants act in synergy to produce more serious health effects than expected from heat or pollution alone.

8) Combustion of biomass fuel produces toxic pollutants. This is true for controlled fires, such as in fireplaces, woodstoves and agricultural burning, as well as for uncontrolled wildfires. There is a need to assess the real health impacts of air pollution from these sources in many areas in Europe to inform on the need for better control.

Ten principles for clean air

9) Compliance with current limit values for major air pollutants in Europe confers no protection for public health. In fact, very serious health effects occur at concentrations well below current limit values, especially those for fine particles.

10) EU policies to reduce air pollution are needed that ultimately lead to air that is clean and no longer associated with significant adverse effects on the health of European citizens. The benefits of such policies outweigh the costs by a large amount.

Ambient Air Pollution

Gaseous pollutants

- SO_2
- O_3, NO_2, ...

Suspended "particulate matter" (PM)

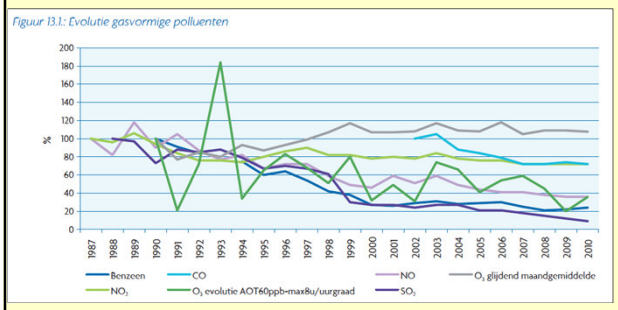
- PM_{10}, $PM_{2.5}$, UFP

Ambient air pollution

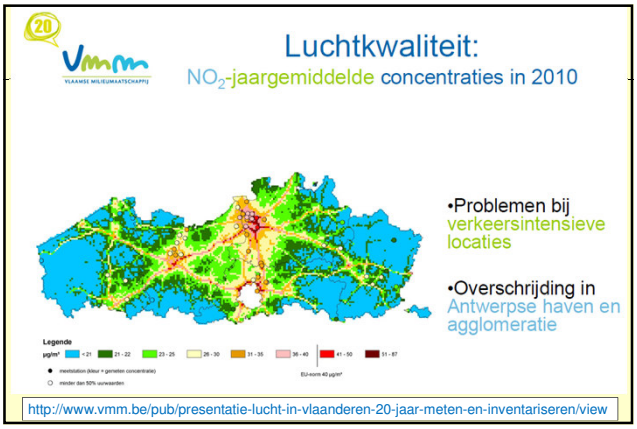
Pollutant gases:

- SO_2 (sulphur dioxide) ↓↓
  - coal burning (historical), petrochemical industry
- NO_x (nitrogen oxides, NO→NO_2) ↓↔
  - combustion at high temperature, traffic (diesel engines)
- CO (carbon monoxide)
- VOC (volatile organic compounds: benzene, …)
- O_3 (ozone): secondary pollutant
  - NO_2 + VOC + UV light → summer smog

Gasvormige polluenten in Vlaanderen

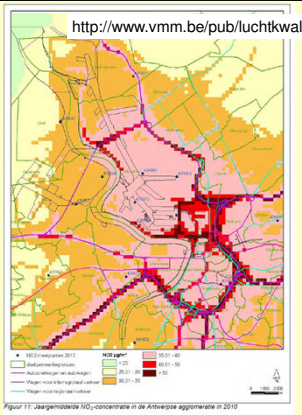


http://www.vmm.be/pub/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010.pdf/view

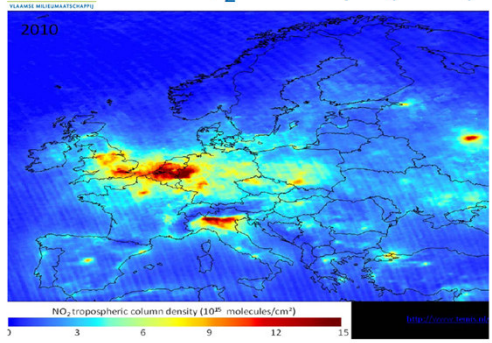


http://www.vmm.be/pub/presentatie-lucht-in-vlaanderen-20-jaar-meten-en-inventariseren/view

http://www.vmm.be/pub/luchtkwaliteit-in-de-antwerpse-haven-2010/view



NO_2 in Europa (2010)



http://www.vmm.be/pub/presentaties-studiedag-fijn-stof/presentatie_04_TW.pdf

Ambient Air Pollution

Gaseous pollutants

- SO_2
- O_3, NO_2, ...

Suspended "particulate matter" (PM)

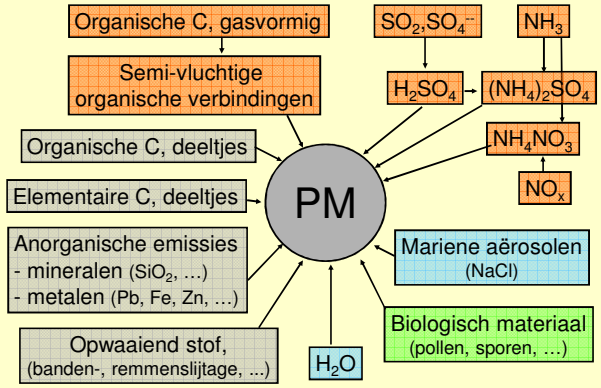
- PM_{10}, $PM_{2.5}$, UFP

Partikels – fijn stof

Zwevend stof

Suspended "particulate matter" (PM)

- mengsel van uiteenlopende samenstelling en origine
  - primaire emissie van stofdeeltjes
  - secundaire vorming uit (gasvormige) precursoren
- deeltjes ingedeeld volgens grootte



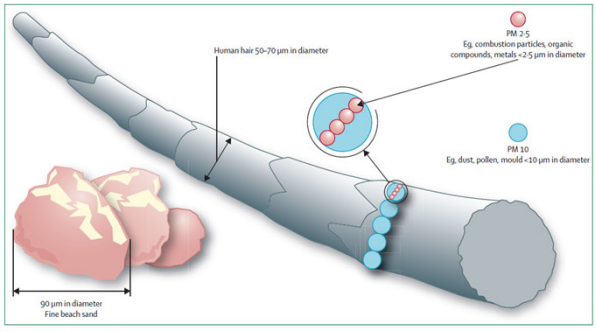
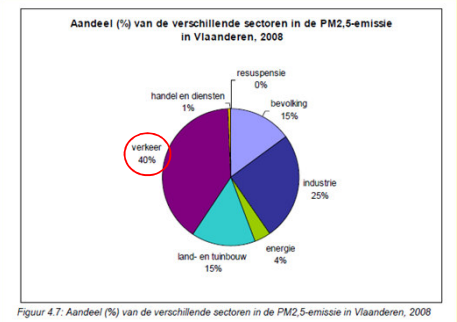


Figure 3: Particulate matter size
Image modified with permission from the US Environmental Protection Agency. PM=particulate matter.

Guarnieri & Balmes. *Lancet* 2014, 383, 1581-92

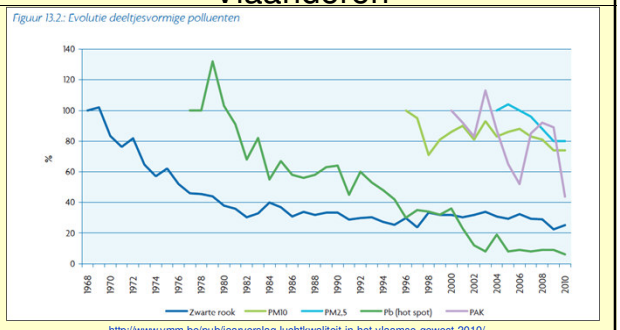
Sources of $PM_{2.5}$



Figuur 4.7: Aandeel (%) van de verschillende sectoren in de PM2,5-emissie in Vlaanderen, 2008

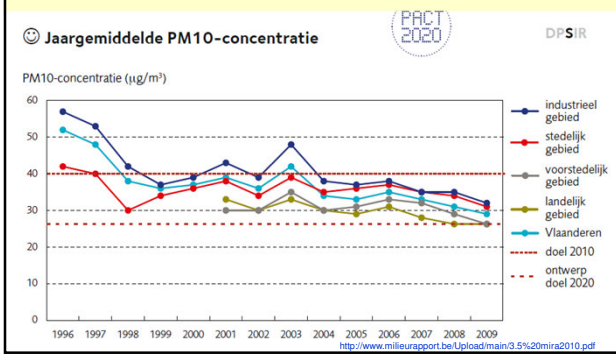
http://www.vmm.be/pub/rapport-zwevend-stof-in-vlaanderen-metingen-2007-2008/view

Deeltjesvormige polluenten in Vlaanderen



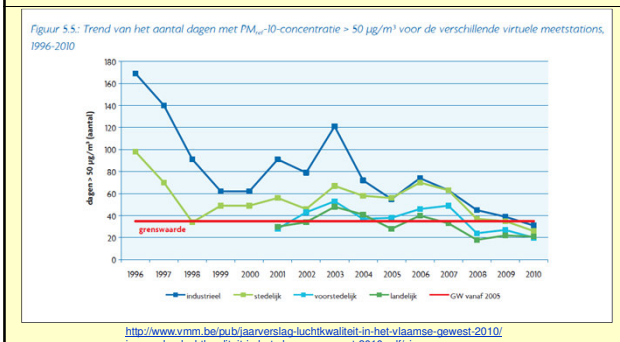
http://www.vmm.be/pub/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010.pdf/view

PM_{10} in Vlaanderen



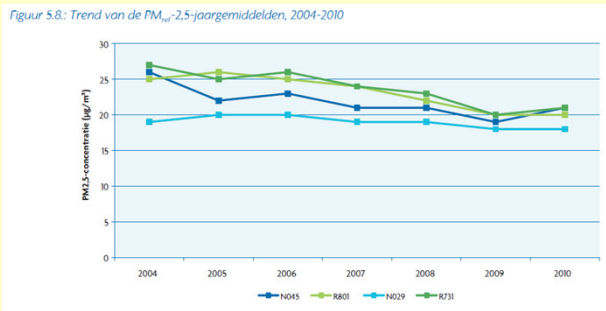
http://www.milieurapport.be/Upload/main/3.5%20mira2010.pdf

PM_{10} in Vlaanderen



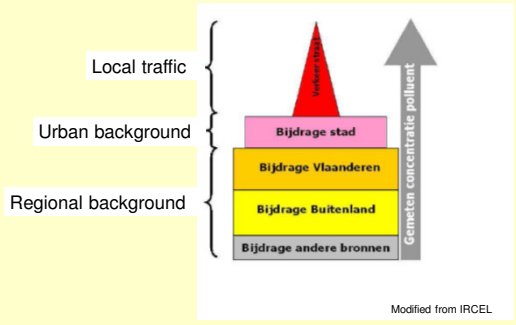
http://www.vmm.be/pub/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010.pdf/view

$PM_{2.5}$ in Vlaanderen

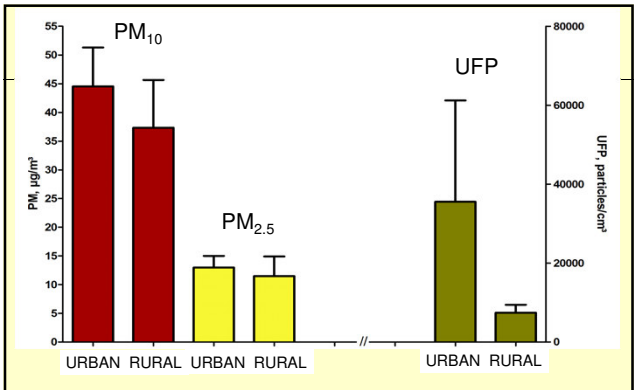


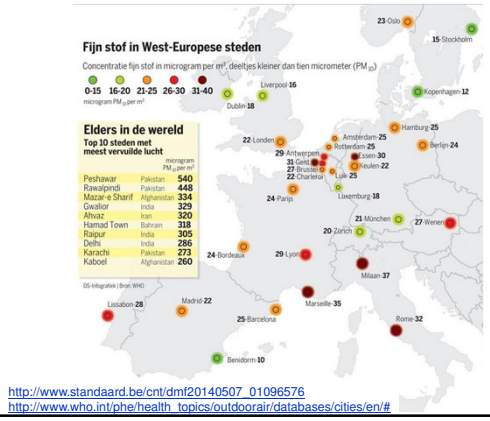
http://www.vmm.be/pub/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010/jaarverslag-luchtkwaliteit-in-het-vlaamse-gewest-2010.pdf/view

Spatial variation



Modified from IRCEL





http://www.standaard.be/cnt/dmf20140507_01096576
http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/cities/en/#

Short term effects of pollutant particles

Short term effects of air pollution

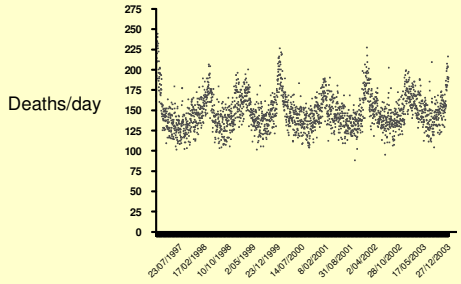
- Time-series studies:

  Statistical relation between
  - daily mortality

    and
  - air pollution (PM_{10})

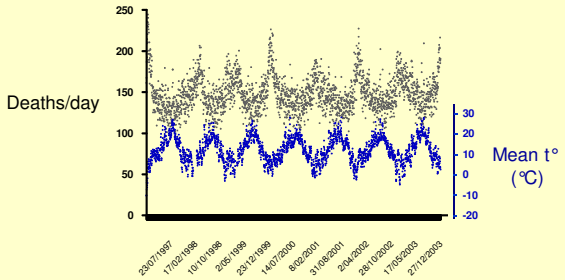
  + taking into account weather variables, etc.

Variation in daily mortality Flanders, 1997-2003



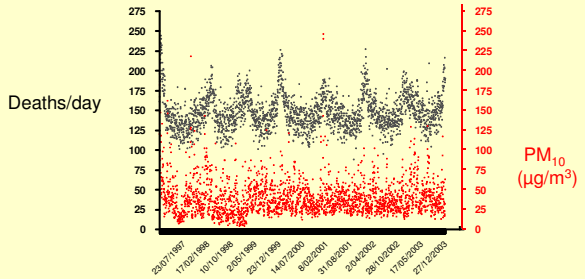
non-traumatic deaths (n = 354 357)

Variation in daily mortality and temperature, Flanders, 1997-2003



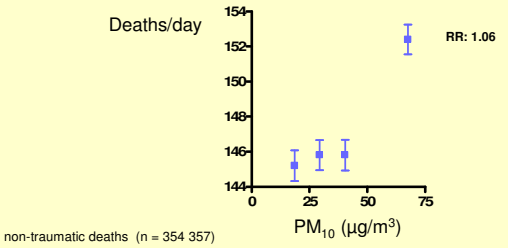
non-traumatic deaths (n = 354 357)

Variation in daily mortality and PM_{10} Flanders, 1997-2003



non-traumatic deaths (n = 354 357)

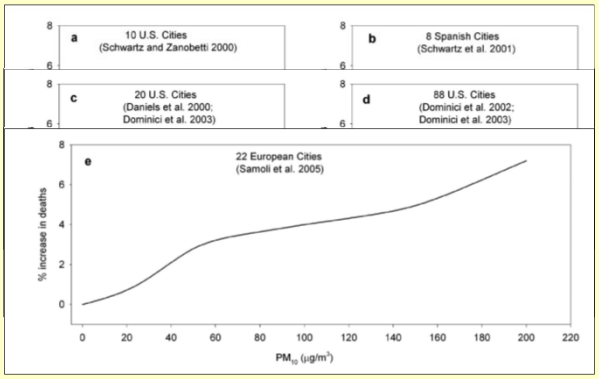
Daily mortality *vs* quartiles of PM_{10} Flanders, 1997-2003



non-traumatic deaths (n = 354 357)

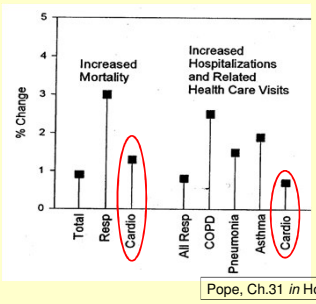
Nawrot *et al.* J Epidemiol Comm Health 2007, 61, 146-9

Pope & Dockery. *J Air Waste Manage Assoc* 2006, 56, 709-742



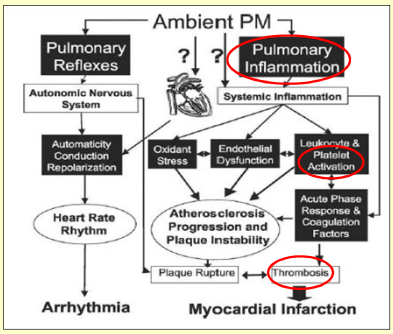
PM_{10} & mortality/morbidity (short term)

Stylized summary: % change per 10 µg/m³ change in PM_{10}



Pope, Ch.31 *in* Holgate *et al.* 1999

Brook RD *et al.* Air pollution and cardiovascular disease. A statement for health-care professionals from the expert panel on population and prevention science of the American Heart Association. *Circulation* 2004 (June 1); 109: 2655-71

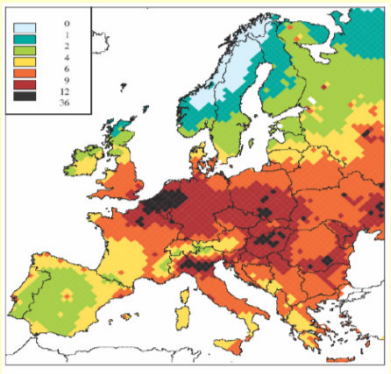


Long term effects of pollutant particles



http://europa.eu.int/comm/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_scenario_report_6.pdf

Estimated loss of life expectancy (months) attributable to $PM_{2.5}$ (2000)

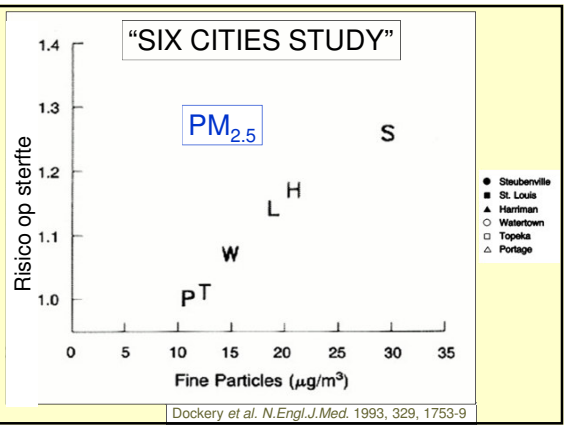


http://europa.eu.int/comm/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_scenario_report_2.pdf

Table 3.17: Losses in statistical life expectancy attributable to the exposure to anthropogenic PM2.5 for the year 2000, the emission ceilings for 2010, the current legislation baseline in 2020 and the optimized scenarios for the three environmental ambition levels (in months)

	2000	2010 National emission ceilings	2020 Baseline, Current legislation	Optimized scenarios for 2020 Case "A"	Case "B"	Case "C"	2020 Maximum technically feasible reductions
Austria	7.2	5.7	5.4	4.4	4.2	4.0	3.8
Belgium	13.2	9.5	8.9	7.3	7.0	6.7	6.5
Cyprus	4.8	4.3	4.2	4.1	4.1	4.1	4.0
Czech Rep.	8.8	6.5	5.8	4.4	4.1	4.0	3.8
Denmark	5.9	4.7	4.5	3.8	3.6	3.4	3.2
Estonia	3.8	3.2	3.0	2.7	2.6	2.6	2.4
Finland	2.6	2.3	2.2	2.1	2.1	2.1	1.9
France	8.0	6.0	5.5	4.5	4.2	4.1	3.8
Germany	9.2	6.8	6.5	5.1	4.7	4.6	4.4
Greece	6.7	5.5	5.2	4.9	4.8	4.7	4.6
Hungary	10.6	8.3	7.6	5.6	5.3	5.2	4.9
Ireland	4.0	2.9	2.6	2.1	2.0	1.9	1.8
Italy	9.0	6.1	5.3	4.3	4.1	4.0	3.9
Latvia	4.5	4.0	3.8	3.4	3.3	3.2	3.0
Lithuania	6.1	5.4	5.0	4.4	4.3	4.1	3.9
Luxembourg	9.6	7.0	6.8	5.1	4.7	4.4	4.2
Malta	5.6	4.3	4.1	3.8	3.8	3.7	3.6
Netherlands	11.8	8.6	8.3	6.6	6.1	5.9	5.7
Poland	9.6	7.5	6.5	5.2	5.0	4.9	4.7
Portugal	5.1	3.2	3.2	2.8	2.5	2.4	2.2
Slovakia	9.1	7.2	6.4	4.8	4.6	4.4	4.2
Slovenia	8.2	6.5	6.0	4.8	4.6	4.4	4.1
Spain	5.2	3.5	3.2	2.8	2.7	2.6	2.5
Sweden	3.5	2.9	2.7	2.4	2.4	2.2	2.0
UK	6.9	5.0	4.6	3.5	3.2	3.1	3.0
EU-25	8.1	5.9	5.5	4.4	4.1	4.0	3.8

http://europa.eu.int/comm/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_scenario_report_6.pdf



Dockery *et al. N.Engl.J.Med.* 1993, 329, 1753-9

AHA Scientific Statement

Particulate Matter Air Pollution and Cardiovascular Disease

An Update to the Scientific Statement From the American Heart Association

Robert D. Brook, MD, Chair; Sanjay Rajagopalan, MD; C. Arden Pope III, PhD; Jeffrey R. Brook, PhD; Aruni Bhatnagar, PhD, FAHA; Ana V. Diez-Roux, MD, PhD, MPH; Fernando Holguin, MD; Yuling Hong, MD, PhD, FAHA; Russell V. Luepker, MD, MS, FAHA; Murray A. Mittleman, MD, DrPH, FAHA; Annette Peters, PhD; David Siscovick, MD, MPH, FAHA; Sidney C. Smith, Jr, MD, FAHA; Laurie Whitsel, PhD; Joel D. Kaufman, MD, MPH; on behalf of the American Heart Association Council on Epidemiology and Prevention, Council on the Kidney in Cardiovascular Disease, and Council on Nutrition, Physical Activity and Metabolism

pathological mechanisms have been elucidated that lend biological plausibility to these findings. It is the opinion of the writing group that the overall evidence is consistent with a causal relationship between $PM_{2.5}$ exposure and cardiovascular morbidity and mortality. This body of evidence has grown and been strengthened substantially since the first American Heart Association scientific statement was published. Finally, $PM_{2.5}$ exposure is deemed a modifiable factor that contributes to cardiovascular morbidity and mortality. (*Circulation*. 2010;121:2331-2378.)

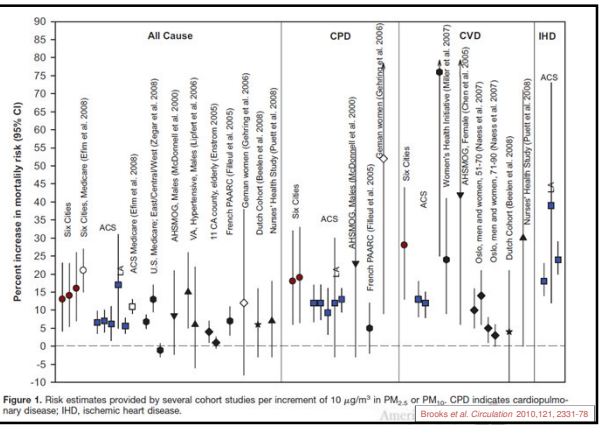
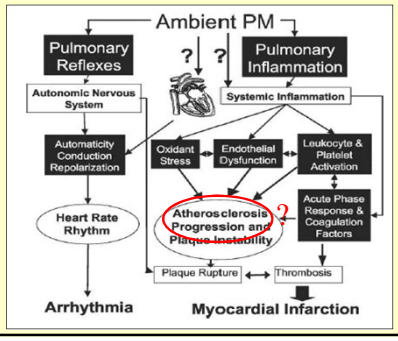


Figure 1. Risk estimates provided by several cohort studies per increment of 10 μg/m³ in $PM_{2.5}$ or PM_{10}. CPD indicates cardiopulmonary disease; IHD, ischemic heart disease.

Brooks *et al. Circulation* 2010;121, 2331-78

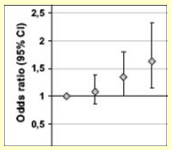
Brook RD *et al.* Air pollution and cardiovascular disease. A statement for health-care professionals from the expert panel on population and prevention science of the American Heart Association. Circulation 2004 (June 1); 109: 2655-71



Pollution (long term) and CV morbidity

Hoffmann *et al.* Residential exposure to traffic is associated with coronary atherosclerosis. *Circulation* 2007, 116, 489-96

- Prospective cohort study, Germany:
  - 2000 - : 4494 persons, 45-74 y
  - Coronary artery calcification (CAC) by electron-beam CT
- Exposure: distance of residence to major roads
- OR for high CAC (> 75th percentile):
  - > 200 m from major road : 1 (reference)
  - 101-200 m : 1.08
  - 51-100 m : 1.34
  - < 50 m : 1.63

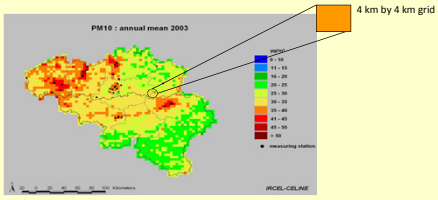


Jacobs *et al.* Exposure to air pollution and prothrombotic changes in persons with diabetes.
Environ Health Persp 2010,118, 191-6

Exposure assessment

External exposure

- **Chronic** exposure to PM_{10}
  - Land use interpolation model
  - Three-month, six-month or annual average PM_{10}
  - Near the patient's residence

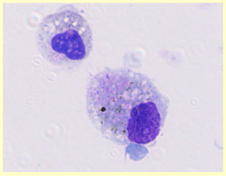


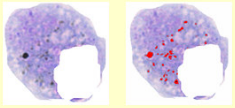
Exposure assessment

Internal exposure

Chronic exposure to PM

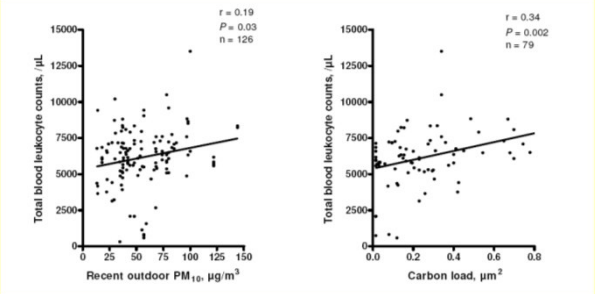
- Sputum induction
- The median area (µm²) of airway macrophages occupied by carbon
  = carbon load of airway macrophages



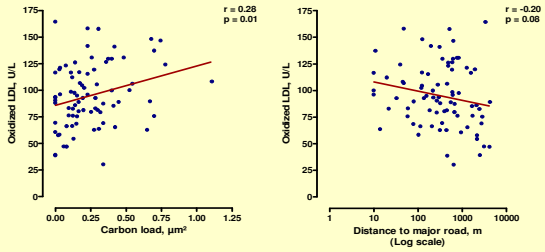


Kulkarni *et al*, N Engl J Med 2006;21-30

Blood leukocyte count



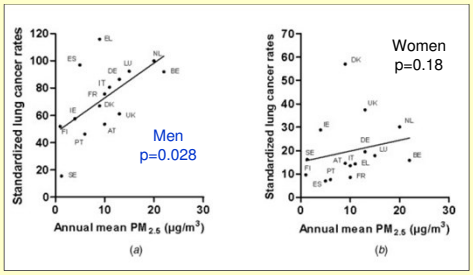
Oxidized LDL



Jacobs L et al, PLoS One 2011,e16200

Air pollution and lung cancer

Nawrot *et al.* Lung cancer mortality and fine particulate air pollution in Europe (Letter). *Int J Cancer* 2007, 120, 1825-6



Air pollution and lung cancer

Turner *et al.* Long-term ambient fine particulate matter air pollution and lung cancer in a large cohort of never-smokers. *AJRCCM* 2011, 184, 1374-81

- ACS, 1982-2008, 188,699 life-long never-smokers
- 1,100 lung cancer deaths
- Estimated exposure to $PM_{2.5}$ at residence (metropolitan stat. area)
- Adjustments for personal variables (incl. passive smoking) + ecologic variables (residential radon, SES)
- For $PM_{2.5}$ + 10 µg/m^3 → HR +15-27% lung cancer mortality

Air pollution and cognitive function

Ailshire & Crimmins. Fine particulate matter air pollution and cognitive function among older US adults. *Am J Epidemiol* 2014, 180, 359-66

- hierarchical linear modeling of data from the 2004 Health and Retirement Study, a large, nationally representative sample of US adults > 50 y (n=13,996)
- cross-sectional association between residential $PM_{2.5}$ and cognitive function in older adults.
- "Older adults living in areas with higher $PM_{2.5}$ had worse cognitive function (β = –0.26, 95% CI –0.47, –0.05) even after adjustment for community- and individual-level social and economic characteristics." (mainly episodic memory component of cognitive function)

Traffic and respiratory health in children

Traffic-related pollution and children

Gauderman *et al.* Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age: a cohort study. *Lancet* 2007, 369, 571-7

- Prospective cohort study (CHS), southern California:
  - 3677 children (10 y) from 12 communities (start 1993 or 1996)
  - 8 y follow-up: yearly questionnaire & spirometry
- Exposure:
  - model-based estimates of traffic-related pollution
  - + proximity to nearest freeway (motorway) or major road
- Adjustments for socioeconomic status (low, middle, high), gas stoves, pets, ETS

➢ Residence within 500 m of motorway (*vs* > 1,500 m) :

FEV_1 -81 mL [-143 – -18] = 97% [94.6-99.4]

Gauderman *et al.* Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age: a cohort study. *Lancet* 2007, 369, 571-7

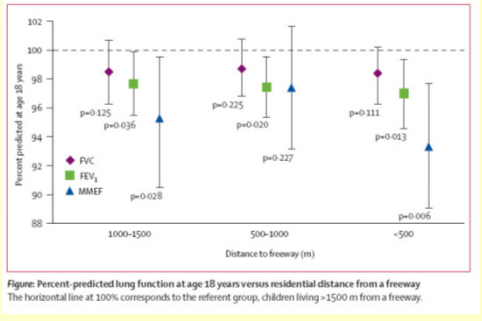


Figure: Percent-predicted lung function at age 18 years versus residential distance from a freeway
The horizontal line at 100% corresponds to the referent group, children living >1500 m from a freeway.

Traffic-related pollution and children

Gauderman *et al.* Association of improved air quality with lung development in children. *NEJM* 2015, 372, 905-13

- CHS, southern California:
  - 5 communities from 3 cohorts (1994-98, 1997-2001, 2007-11) : 2120 children 11 y to 15 y
  - ~ yearly questionnaire & spirometry

➢ improvement (+Δ) in 4-year growth of FEV_1 and FVC associated with decline (-Δ) in $PM_{2.5}$ and NO_2

➢ fewer children with FEV_1 < 80% predicted as air quality improved: 7.9% ↘ 6.3% ↘ 3.6%

Gauderman *et al. NEJM* 2015, 372, 905-13

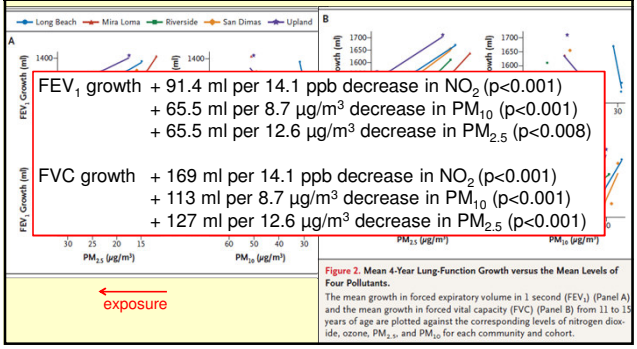


Figure 2. Mean 4-Year Lung-Function Growth versus the Mean Levels of Four Pollutants.
The mean growth in forced expiratory volume in 1 second (FEV_1) (Panel A) and the mean growth in forced vital capacity (FVC) (Panel B) from 11 to 15 years of age are plotted against the corresponding levels of nitrogen dioxide, ozone, $PM_{2.5}$, and PM_{10} for each community and cohort.

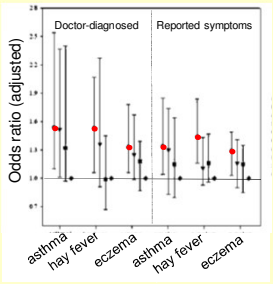
Traffic-related pollution and children

Morgenstern *et al.* Atopic diseases, allergic sensitization, and exposure to traffic-related air pollution in children. *AJRCCM* 2008, 177, 1331-7

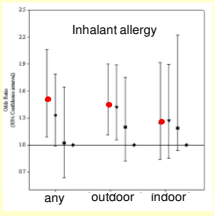
- Prospective birth cohort studies, Munich, Germany:
  - 2,860 children (4y) + 3,061 children (6y)
- Exposure assessment:
  - $PM_{2.5}$ & NO_2 at 40 measurements sites (4 x 2 weeks 3/1999 to 7/2000)
  - + GIS-based modeling of pollution at residence (birth, 2 or 3 y, 6y)
  - + distance of residence to major roads
- Adjustments for sex, age, parental atopy, maternal education, siblings, ETS, gas cooking, home dampness, molds, dogs & cats

➢ Adjusted OR for "doctor-diagnosed asthmatic bronchitis":
  - < 50 m to nearest main road: 1.66 [1.01-2.59] (*vs* > 50 m)

Morgenstern *et al.* Atopic diseases, allergic sensitization, and exposure to traffic-related air pollution in children. *AJRCCM* 2008, 177, 1331-7



● < 50 m from nearest main road
▲ 50-250 m
■ 250-1000 m
♦ > 1000 m



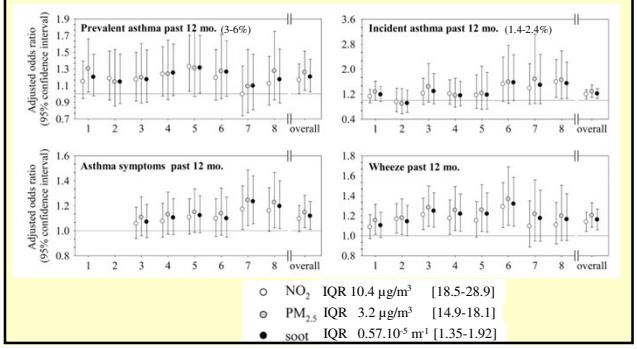
Traffic-related pollution and children

Gehring *et al.* Traffic-related air pollution and the development of asthma and allergies during the first 8 years of life. *Am J Respir Crit Care Med* 2010, 181, 596-603

- Prospective birth cohort study (PIAMA), NI:
  - 3,963 newborns (1996-7) + follow-up up to 8 y (n=3,863)
  - Questionnaires + specific IgE (n=1,700) + BHR (n=936)
- Exposure (birthplace home address):
  - $PM_{2.5}$, soot and NO_2 at 40 sites (4x2weeks, 3/1999 – 4/2000)
  - Traffic intensity (GIS)
- Adjustments: maternal smoking, education, breastfeeding, gas cooking, moving house, …

➢ asthma incidence & prevalence related to air pollution

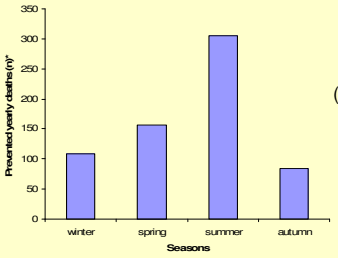
Gehring *et al.* Traffic-related air pollution and the development of asthma and allergies during the first 8 years of life. *Am J Respir Crit Care Med* 2010, 181, 596-603



Is dit zo belangrijk?

Avoidable deaths per year

If mean daily PM_{10}-levels had not exceeded 20 µg/m^3



630 deaths/year
(total deaths: 50,000/year)

Nawrot *et al.* J Epidemiol Comm Health 2007, 61, 146-9

Public health importance of triggers of myocardial infarction: a comparative risk assessment

Tim S Nawrot, Laura Perez, Nino Künzli, Elke Munters, Benoit Nemery

Lancet 2011; 377: 732–40

Summary

Background Acute myocardial infarction is triggered by various factors, such as physical exertion, stressful events, heavy meals, or increases in air pollution. However, the importance and relevance of each trigger are uncertain. We compared triggers of myocardial infarction at an individual and population level.

Methods We searched PubMed and the Web of Science citation databases to identify studies of triggers of non-fatal myocardial infarction to calculate population attributable fractions (PAF). When feasible, we did a meta-regression analysis for studies of the same trigger.

Findings Of the epidemiologic studies reviewed, 36 provided sufficient details to be considered. In the studied populations, the exposure prevalence for triggers in the relevant control time window ranged from 0·04% for cocaine use to 100% for air pollution. The reported odds ratios (OR) ranged from 1·05 to 23·7. Ranking triggers from the highest to the lowest OR resulted in the following order: use of cocaine, heavy meal, smoking of marijuana, negative emotions, physical exertion, positive emotions, anger, sexual activity, traffic exposure, respiratory infections, coffee consumption, air pollution (based on a difference of 30 µg/m³ in particulate matter with a diameter <10 µm [PM_{10}]). Taking into account the OR and the prevalences of exposure, the highest PAF was estimated for traffic exposure (7·4%), followed by physical exertion (6·2%), alcohol (5·0%), coffee (5·0%), a difference of 30 µg/m³ in PM_{10} (4·8%), negative emotions (3·9%), anger (3·1%), heavy meal (2·7%), positive emotions (2·4%), sexual activity (2·2%), cocaine use (0·9%), marijuana smoking (0·8%) and respiratory infections (0·6%).

Interpretation In view of both the magnitude of the risk and the prevalence in the population, air pollution is an important trigger of myocardial infarction, it is of similar magnitude (PAF 5–7%) as other well accepted triggers such as physical exertion, alcohol, and coffee. Our work shows that ever-present small risks might have considerable public health relevance.

Public health importance of triggers of myocardial infarction: a comparative risk assessment

Tim S Nawrot, Laura Perez, Nino Künzli, Elke Munters, Benoit Nemery

Lancet 2011; 377: 732–40

	Prevalence of exposure*	OR† (95% CI)	PAF (95% CI)
Air pollution, 10 µg/m³ reduction (n=11)†	100%	1·02 (1·01–1·02)	1·57% (0·89 to 2·15)
Air pollution, 30 µg/m³ reduction (n=11)†	100%	1·05 (1·03–1·07)	4·76% (2·63 to 6·28)
Alcohol	3·2%	3·1 (1·4–6·9)	5·03% (2·91 to 7·06)
Anger (n=4)†	1·5%	3·11 (1·8–5·4)	3·07% (1·19 to 6·16)
Cocaine use	0·04%	23·7 (8·1–66·3)	0·90% (0·28 to 2·55)
Coffee	10·6%	1·5 (1·2–1·9)	5·03% (2·08 to 8·71)
Emotions positive	1·0%	3·5 (0·7–16·8)	2·44% (–0·30 to 13·64)
Emotions negative (n=3)†	1·2%	4·46 (1·85–10·77)	3·92% (0·99 to 10·34)
Heavy meal	0·5%	7·00 (0·8–66)	2·69% (–0·09 to 23·00)
Marijuana	0·2%	4·8 (2·9–9·5)	0·75% (0·38 to 1·67)
Physical exertion (n=6)†	2·4%	4·25 (3·17–5·68)	6·16% (4·20 to 8·64)
Respiratory infection (n=4)†	0·4%	2·73 (1·51–4·95)	0·57% (0·17 to 1·29)
Sexual activity (n=2)†	1·1%	3·11 (1·79–5·43)	2·21% (0·84 to 4·53)
Traffic exposure	4·1%	2·92 (2·22–3·83)	7·36% (4·81 to 10·49)

Public health importance of triggers of myocardial infarction: a comparative risk assessment

Tim S Nawrot, Laura Perez, Nino Künzli, Elke Munters, Benoit Nemery

Lancet 2011; 377: 732–40

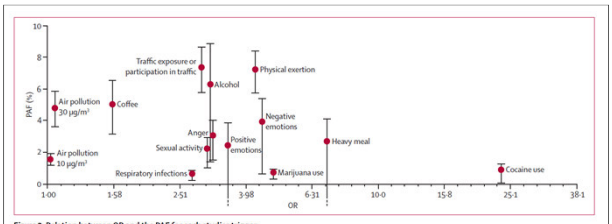


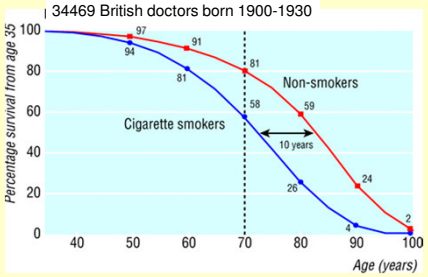
Figure 2: **Relation between OR and the PAF for each studies trigger**
PAFs were calculated and reported with their 95% CI (error bars). Not significant triggers show 95% CIs that are lower than 0%. X-axis is log scale, and ORs are given as anti-logs. OR=odds ratio. PAF=population attributable fraction.

Table 3.17: Losses in statistical life expectancy attributable to the exposure to anthropogenic PM2.5 for the year 2000, the emission ceilings for 2010, the current legislation baseline in 2020 and the optimized scenarios for the three environmental ambition levels (in months)

	2000	2010 National emission ceilings	2020 Baseline, Current legislation	Optimized scenarios for 2020 Case "A"	Case "B"	Case "C"	2020 Maximum technically feasible reductions
Austria	7.2	5.7	5.4	4.4	4.2	4.0	3.8
Belgium	13.2	9.5	8.9	7.3	7.0	6.7	6.5
Cyprus	4.8	4.3	4.2	4.1	4.1	4.1	4.0
Czech Rep.	8.8	6.5	5.8	4.4	4.1	4.0	3.8
Denmark	5.9	4.7	4.5	3.8	3.6	3.4	3.2
Estonia	3.8	3.2	3.0	2.7	2.6	2.6	2.4
Finland	2.6	2.3	2.2	2.1	2.1	2.1	1.9
France	8.0	6.0	5.5	4.5	4.2	4.1	3.8
Germany	9.2	6.8	6.5	5.1	4.7	4.6	4.4
Greece	6.7	5.5	5.2	4.9	4.8	4.7	4.6
Hungary	10.6	8.3	7.6	5.6	5.3	5.2	4.9
Ireland	4.0	2.9	2.6	2.1	2.0	1.9	1.8
Italy	9.0	6.1	5.3	4.3	4.1	4.0	3.9
Latvia	4.5	4.0	3.8	3.4	3.3	3.2	3.0
Lithuania	6.1	5.4	5.0	4.4	4.3	4.1	3.9
Luxembourg	9.6	7.0	6.8	5.1	4.7	4.4	4.2
Malta	5.6	4.3	4.1	3.8	3.8	3.7	3.6
Netherlands	11.8	8.6	8.3	6.6	6.1	5.9	5.7
Poland	9.6	7.5	6.5	5.2	5.0	4.9	4.7
Portugal	5.1	3.2	3.2	2.8	2.5	2.4	2.2
Slovakia	9.1	7.2	6.4	4.8	4.6	4.4	4.2
Slovenia	8.2	6.5	6.0	4.8	4.6	4.4	4.1
Spain	5.2	3.5	3.2	2.8	2.7	2.6	2.5
Sweden	3.5	2.9	2.7	2.4	2.4	2.2	2.0
UK	6.9	5.0	4.6	3.5	3.2	3.1	3.0
EU-25	8.1	5.9	5.5	4.4	4.1	4.0	3.8

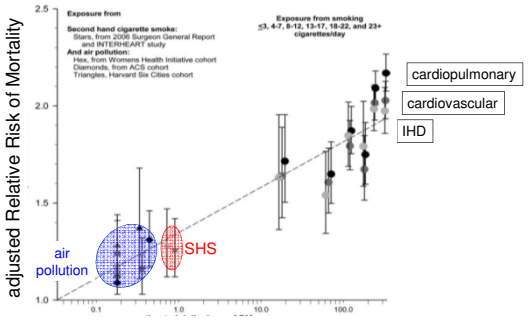
http://europa.eu.int/comm/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_scenario_report_6.pdf

Effects of smoking



Doll R *et al. BMJ* 2004; 328:1519

Pope *et al.* Circulation 2009, 120, 941-8



Relevantie

- Een klein ("triviaal") gemiddeld effect op groepsniveau betekent niet dat het effect triviaal is
  - voor bepaalde individuen
  - voor de volksgezondheid

Effects of residential proximity to traffic in lung transplant patients

(Nawrot *et al., Thorax* 2011, 66, 748-54)

Downloaded from thorax.bmj.com on March 24, 2011 - Published by group.bmj.com
Thorax Online First, published on March 23, 2011 as 10.1136/thx.2010.155192
Lung transplantation

PRESS RELEASE

The impact of traffic air pollution on bronchiolitis obliterans syndrome and mortality after lung transplantation

Tim S Nawrot,[1,2] Robin Vos,[3,4] Lotte Jacobs,[2] Stijn E Verleden,[3,4] Shana Wauters,[4] Veerle Mertens,[4] Christophe Dooms,[3] Peter H Hoet,[2] Dirk E Van Raemdonck,[4,5] Christel Faes,[6] Lieven J Dupont,[3,4] Benoit Nemery,[2] Geert M Verleden,[3,4] Bart M Vanaudenaerde[3,4]

BOS and mortality after lung transplantation and residential proximity to traffic

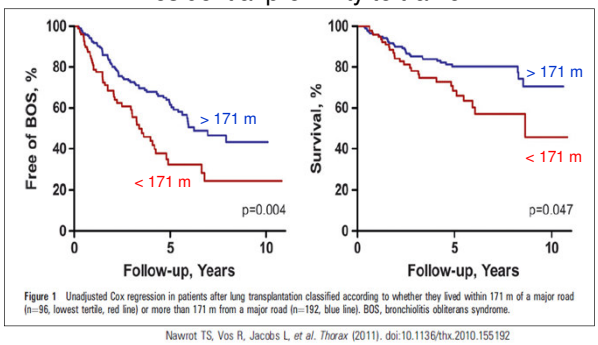
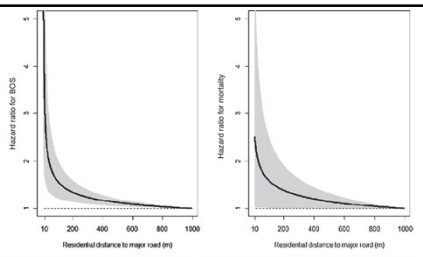


Figure 1 Unadjusted Cox regression in patients after lung transplantation classified according to whether they lived within 171 m of a major road (n=96, lowest tertile, red line) or more than 171 m from a major road (n=192, blue line). BOS, bronchiolitis obliterans syndrome.

Nawrot TS, Vos R, Jacobs L, *et al. Thorax* (2011). doi:10.1136/thx.2010.155192



Distance to major road, m	Hazard ratio (95% CI) for BOS	Attributable fraction
1000	1.00	-
800	1.04 (1.02-1.06)	3.8%
600	1.09 (1.04-1.14)	8.2%
400	1.17 (1.04-1.28)	14.7%
200	1.34 (1.14-1.58)	25.4%
150	1.43 (1.17-1.74)	30.0%
100	1.57 (1.22-2.02)	36.3%
50	1.88 (1.32-2.66)	46.7%

Distance to major road, m	Hazard ratio (95% CI) for mortality	Attributable fraction
1000	1.00	-
800	1.05 (1.00-1.09)	4.8%
600	1.11 (1.00-1.23)	9.8%
400	1.20 (1.00-1.45)	16.9%
200	1.39 (1.01-1.90)	27.8%
150	1.47 (1.01-2.14)	31.9%
100	1.60 (1.02-2.52)	37.2%
50	1.83 (1.02-3.30)	45.4%

Figure 2 Adjusted hazard ratio (with 95% CI, the grey area) for the incidence of bronchiolitis obliterans syndrome (BOS) and mortality in patients after lung transplantation, with 1000 m as reference. Hazard ratios were adjusted for sex, age, type of transplantation (single or double lung transplantation), infection with cytomegalovirus (CMV) and non-CMV infections, acute rejections, a factor reflecting time trend and social economic status. A corresponding table is given with HRs (95% CI) and the attributable

Nawrot TS, Vos R, Jacobs L, *et al. Thorax* (2011). doi:10.1136/thx.2010.155192

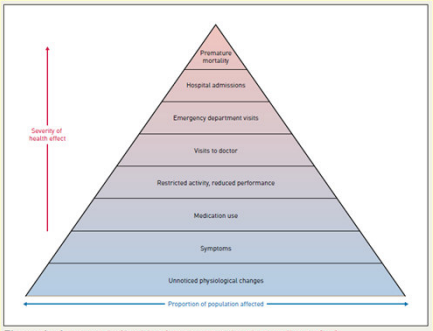


Figure 6a.1. Pyramid of health effects associated with air pollution [21].

http://www.ersnet.org/images/stories/pdf/web-AQ2010-ENG.pdf

Public health relevance

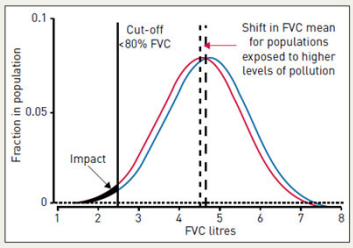


Figure 8a.1. The impact of a small shift of the population mean forced vital capacity (FVC) and its impact on the number of subjects with FVC <80% predicted (area under the curve approximately doubled by black area). Adapted from [46].

http://www.ersnet.org/images/stories/pdf/web-AQ2010-ENG.pdf

Is bestrijding van luchtverontreiniging zinvol?

Fine-Particulate Air Pollution and Life Expectancy in the United States

C. Arden Pope III, Ph.D., Majid Ezzati, Ph.D., and Douglas W. Dockery, Sc.D.

ABSTRACT

BACKGROUND

Exposure to fine-particulate air pollution has been associated with increased morbidity and mortality, suggesting that sustained reductions in pollution exposure should result in improved life expectancy. This study directly evaluated the changes in life expectancy associated with differential changes in fine particulate air pollution that occurred in the United States during the 1980s and 1990s.

METHODS

We compiled data on life expectancy, socioeconomic status, and demographic characteristics for 211 county units in the 51 U.S. metropolitan areas with matching data on fine-particulate air pollution for the late 1970s and early 1980s and the late 1990s and early 2000s. Regression models were used to estimate the association between reductions in pollution and changes in life expectancy, with adjustment for changes in socioeconomic and demographic variables and in proxy indicators for

RESULTS

A decrease of 10 μg per cubic meter in the concentration of fine particulate matter was associated with an estimated increase in mean (±SE) life expectancy of 0.61±0.20 year (P=0.004). The estimated effect of reduced exposure to pollution on life expectancy was not highly sensitive to adjustment for changes in socioeconomic, demographic, or proxy variables for the prevalence of smoking or to the restriction of observations to relatively large counties. Reductions in air pollution accounted for as much as 15% of the overall increase in life expectancy in the study areas.

CONCLUSIONS

A reduction in exposure to ambient fine-particulate air pollution contributed to significant and measurable improvements in life expectancy in the United States.



Dank voor uw aandacht

ben.nemery@med.kuleuven.be

Role of physicians and health professionals*



* European Respiratory Society (ERS)

"Air quality and health"

Künzli *et al.*

http://www.ersnet.org/index.php/publications/reference-books.html

Role of physicians and health professionals

Target 1: abatement of ambient air pollution

- Sustained improvement of air quality through reduction of emissions
- Stringent air-quality regulations

"The opinion of health professionals can be influential in the decision-making process"

Table A1.2. Clean air policy targets set by different authorities

Source	SO_2 µg·m^{-3}				NO_2 µg·m^{-3}			PM10 µg·m^{-3}		PM2.5 µg·m^{-3}		Ozone µg·m^{-3}	
	1 year	24 hr	1 hr	10 m	1 year	24 hr	1 hr	1 year	24 hr	1 year	24 hr	8 hr	1 hr
WHO [21]		20		500	40		200	20	50[a]	10	25[a]	100	
European Union (revised 2008) [50]		125[a]	350[f]		40		200[e]	40	50[b]	25		120[f]	
Switzerland [51]	30	100[d]			30	80[d]		20	50[d]				120[d]
France [52]	50	125[a]	350[f]		40		200[e]	40	50[b]				
Sweden [53]		100	200		40	60	90	40	50				
UK [54]		125[a]	350[f]	266[h]	40		200[e]	40	50[b]	25		100	
Japan [55]		105	262			113			100				118[c]
USA [56]	78	366			100			50	150	15	65	157	
California [57]		105[c]	655				470[c]	20	50	12	65	137	180[c]

[a]: Not to be exceeded more than 3 days per year; [b]: Not to be exceeded more than 35 days per year; [c]: Photochemical oxidants; [d]: Not to be exceeded more than one time per year; [e]: Not to be exceeded more than 18 times a year; [f]: Not to be exceeded more than 24 times a year. Modified from [21].

http://www.ersnet.org/images/stories/pdf/web-AQ2010-ENG.pdf

Role of physicians and health professionals

Target 2: reducing indoor pollution of outdoor origin

- Opening windows only outside rush hour times and hours with high O_3
- Air-conditioning ??
- Air-filtering devices ??

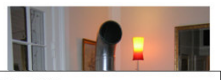
Indoor Particles Affect Vascular Function in the Aged

An Air Filtration–based Intervention Study

Elvira Vaclavik Bräuner[1], Lykke Forchhammer[1], Peter Møller[1], Lars Barregard[2], Lars Gunnarsen[3], Alireza Afshari[3], Peter Wåhlin[4], Marianne Glasius[4], Lars Ove Dragsted[5], Samar Basu[6], Ole Raaschou-Nielsen[7], and Steffen Loft[1]

Am J Respir Crit Care Med Vol 177. pp 419–425, 2008

Methods: A total of 21 nonsmoking couples participated in a randomized, double-blind, crossover study with two consecutive 48-hour exposures to either particle-filtered or nonfiltered air (2,533–4,058 and 7,718–12,988 particles/cm^3, respectively) in their homes.



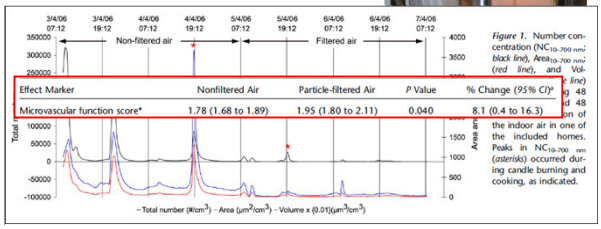


Figure 1. Number concentration ($NC_{10-700\ nm}$; *black line*), $Area_{10-700\ nm}$ (*red line*), and Vol-

Effect Marker	Nonfiltered Air	Particle-filtered Air	*P* Value	% Change (95% CI)*
Microvascular function score*	1.78 (1.68 to 1.89)	1.95 (1.80 to 2.11)	0.040	8.1 (0.4 to 16.3)

the indoor air in one of the included homes. Peaks in $NC_{10-700\ nm}$ (*asterisks*) occurred during candle burning and cooking, as indicated.

Role of physicians and health professionals

Target 3: modifying personal exposure or dose

- Location matters: highest exposure to traffic-related pollutants within 50-100 m of busy roads
  - Moving house ?
  - Day care & schools
  - Walking, jogging, sports

  ! "Environmental equity"
- Time and activity matters
  - Sports outside rush hours
  - Sports in the morning (summer smog)
- Masks ?

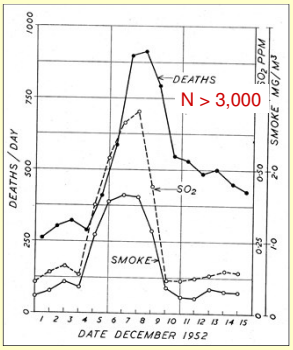
Role of physicians and health professionals

Target 4: clinical action and preventive treatment

- Counselling about air-pollution (including active and passive smoking)
- Preventive interventions
  - Antioxidants and vitamins: some experimental and epidemiological evidence of beneficial effects of antioxidant vitamin supplements (→ healthy diet)
  - Optimize asthma treatment
  - Statins

London fog

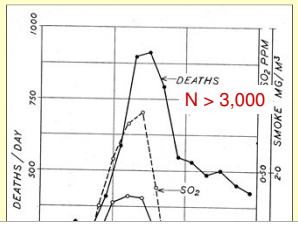
5-9 December 1952



Wilkins E.T. *Journal of the Royal Sanitary Institute*, 1954, 74, 1-21

London fog

5-9 December 1952



Dec 1952 – Feb 1953: ~12,000 excess deaths

Bell ML, Davis DL. Reassessment of the Lethal London Fog of 1952: Novel Indicators of Acute and Chronic Consequences of Acute Exposure to Air Pollution. *Environ Health Perspect* 2001;109 Suppl 3:389-94.

not due to influenza

Bell ML *et al. Environ Health Perspect* 2004;112:6-8

Eur Respir J 2012; 39: 525–528
DOI: 10.1183/09031936.00001112
Copyright©ERS 2012

EDITORIAL

Ten principles for clean air

B. Brunekreef*,#, I. Annesi-Maesano¶,+, J.G. Ayres§, F. Forastiere[f], B. Forsberg, N. Künzli##,¶¶, J. Pekkanen++,§§ and T. Sigsgaard[ff]**

The European ''Year of the Air'' 2013 will be upon us soon: over the next several months, the European Union (EU) will revise its main air pollution control policies. Lack of clean air is one of the most important environmental threats to public health in Europe today. The European Respiratory Society Environment and Health Committee (www.ersnet.org) has developed 10 concise principles for clean air, which summarise the scientific state of the art and provide guidance for public health policy. This editorial was written in order to explain these 10 principles.

1) Citizens are entitled to clean air, just like clean water and safe food.

This principle, really, should be self-evident to the extent that one should be embarrassed to even mention it. But the reality is that millions of Europeans live in areas where it is unsafe to breathe the air around them.

The most recent EU key directive on ambient air quality is Directive 2008/50/EC. It recognises the need to reduce pollution to levels which minimise harmful effects on human health. The limit values adopted for airborne particulate matter were, however, far higher than recommended by the World Health Organization (WHO). For example, an annual average limit value for respirable particles (particulate matter with a 50% cut-off aerodynamic diameter of 2.5 μm; $PM_{2.5}$) was set at 25 $\mu g \cdot m^{-3}$ which is 2.5 times higher than the level recommended by the WHO. WHO guidelines are based on health considerations only, and do not take into account the economical or technical feasibility of meeting the guidelines. The EU Directive recognises that there is no identifiable threshold for $PM_{2.5}$ and states that policies should aim at general reductions in concentrations at urban background sites. However, no binding legislative measures have been taken so far to enforce this. A detailed assessment of the public health aspects of the current directive has been published [1].

The EU target value for ozone is 120 $\mu g \cdot m^{-3}$ as a maximum 8-h average value, not to be exceeded on more than 25 days a year. The WHO air quality guideline is 100 $\mu g \cdot m^{-3}$, and even at this level WHO estimates a 1–2% increase in daily mortality compared to a baseline of 70 $\mu g \cdot m^{-3}$.

Compliance alone with current EU legislation for particulate matter and ozone, in short, does not adequately protect public health.

2) Outdoor air pollution is one of the biggest environmental health threats in Europe today, leading to significant reductions of life expectancy and productivity.

A few years ago, the WHO estimated the effects of man-made airborne particulate matter on life expectancy [2]. The results of this analysis indicate that current exposure to particulate matter from anthropogenic sources leads to an average loss of 8.6 months of life expectancy in Europe. The impacts vary from around 3 months in Finland to more than 13 months in Belgium.

Impacts on productivity (measured as days lost from work) could be substantial as well, although fewer studies exist on which estimates can be based. A recent analysis from the USA attributed 18,000,000 lost work days annually to $PM_{2.5}$ exposure, and 11,000,000 school absence days to ozone exposure [3]. A European analysis calculated for the year 2005 that some 625 million restricted activity days could be attributed to ozone and PM_{10} alone [4].

A recent study in six western European countries compared the public health impact of nine major environmental exposures and showed that particulate air pollution clearly caused the greatest burden of disease of the nine factors investigated [5].

3) Fine particles and ozone are the most serious pollutants. There is an urgent need to reduce their concentrations significantly.

Numerous studies have documented adverse effects of fine airborne particles on public health. Cohort studies, in which large groups of people have been followed for many years, offer the strongest evidence. The most recent update of the American Cancer Society (ACS) study estimated that mortality increases by 6–8% for every 10 $\mu g \cdot m^{-3}$ increase in long-term $PM_{2.5}$ concentrations in the community [6]. Larger per cent increases were reported for cardiovascular disease and lung cancer mortality. Health impact assessments for fine particles in Europe have assumed a 6% increase in mortality based on earlier ACS reports [7] so these estimates may have been somewhat conservative. The one European cohort study that has reported estimates for $PM_{2.5}$ found a 6% increase per 10 $\mu g \cdot m^{-3}$ as well [8].

*Institute for Risk Assessment Sciences, Universiteit Utrecht, and #Julius Center for Health Sciences and Primary Care, University Medical Center Utrecht, Utrecht, The Netherlands. ¶INSERM, U 707, EPAR, and +Université Pierre et Marie Curie – Paris 6, UMR S 707, EPAR, Paris, France. §Institute of Occupational and Environmental Medicine, University of Birmingham, Birmingham, UK. fDipartimento di epidemiologia, Servizio sanitario regionale, Lazio, Italy. **Dept of Public Health and Clinical Medicine, Occupational and Environmental Medicine, Umeå University, Umeå, Sweden. ##Swiss Tropical and Public Health Institute, and ¶¶University of Basel, Basel, Switzerland. ++Dept of Environmental Health, National Institute for Health and Welfare, and §§Public Health and Clinical Nutrition, University of Eastern Finland, Kuopio, Finland. ffDept of Environmental and Occupational Medicine, School of Public Health, Aarhus University, Aarhus, Denmark.

CORRESPONDENCE: B. Brunekreef, Institute for Risk Assessment Sciences, Universiteit Utrecht, PO Box 80178, 3508 TD, Utrecht, The Netherlands. E-mail: B.Brunekreef@uu.nl

Particulate matter and ozone have significant short-term effects on mortality and hospital admissions; in addition, there is now also some evidence for a long-term effect of ozone on respiratory, but not cardiovascular, mortality after adjustment for $PM_{2.5}$ [9]. The impact of ozone on public health may therefore be larger than estimated in the WHO air quality guidelines. A recent analysis from the USA estimated that, annually, 130,000 premature deaths could be attributed to $PM_{2.5}$, and an additional 23,700 to ozone [3], assuming the long-term effects of ozone on respiratory mortality are real.

It is generally recognised that effects of ozone and fine particles have a very low threshold, if indeed there is one. This means that exposure to levels even below the WHO air quality guidelines can still be expected to produce sizeable adverse effects on public health. Reductions of air pollution over the past two decades have been shown to be associated with increases in life expectancy in the USA and improved respiratory health [10, 11].

4) Roadside pollution poses serious health threats that cannot be adequately addressed by regulating fine particle mass or ozone. Other metrics such as ultrafine particles and black carbon need to be considered in future research and so inform further regulation.

Many studies, especially from Europe, have documented adverse health effects of living or attending school close to busy roads. These effects include mortality, respiratory and cardiovascular disease in adults, as well as asthma and other respiratory and allergic reactions among children. Yet, gradients of particle mass close to busy roads are often small, and ozone concentrations are, if anything, lower close to busy roads than at some distance. It is unlikely that the observed effects can be attributed to particle mass, and certainly not to ozone. Some other pollutants have much steeper gradients close to roadways; these include ultrafine particles and black carbon (soot). Black carbon and close surrogates thereof have been used in many studies and the evidence is compelling enough to recommend consideration of black carbon as an additional health relevant indicator of air pollution for research, as well as regulation [12]. Ultrafine particles, *i.e.* particles below 100 nm in size, are increasingly being studied, and are also present in very high levels near busy roads. The evidence is not yet sufficiently strong to recommend establishing numerical air quality guidelines or limit values for ultrafine particles [13, 14], but it is prudent to strengthen policies in order to reduce or eliminate ultrafine particle emissions from motor vehicles, given the emerging toxicological and epidemiological evidence.

5) Non-tailpipe emissions (from brakes, tyres and road surfaces, etc.*) pose a health threat for road users and subjects living close to busy roads.*

In recent years, it has become clear that non-tailpipe emissions from brakes, tyres and road surfaces, *etc.* contribute significantly to fine and, in particular, coarse particles measured at roadside. This is especially so in northern countries where, in winter, roads are frequently sanded and studded tyres are used to improve traction on slippery roads. However, this is also true, albeit to a somewhat lesser extent, of parts of Europe with milder winters [15]. The risks of exposure to these particles are not yet completely understood, but toxicology studies support that these particles may have important biological effects [16, 17]. Evidence is emerging that coarse particles and wind-blown dust from, for example, the Sahara, may have adverse health effects as well, which require attention and control [18].

6) Real-world emissions of nitrogen dioxide from modern diesel engines are much higher than anticipated. This may expose many road users, and subjects living on busy roads, to short-term peak concentrations during rush hours and periods of stagnating weather that may impact on health, although to what extent requires further research.

Unexpectedly, roadside NO_2 concentrations have been increasing in many areas, as a consequence of altered NO_2/NO_x ratios in emissions of diesel engines equipped with particle traps [19]. Sometimes, short-term peak concentrations reach hundreds of microgrammes per cubic metre, levels which may produce acute respiratory effects in susceptible subjects [20]. Studies have shown that the annual average limit value of 40 $\mu g \cdot m^{-3}$ will be exceeded at many roadside locations throughout Europe for years to come [21]. The health risks associated with long-term average pollutant mixtures with such elevated NO_2 concentrations require further study, as the ratio between NO_2 and other components of the mixture has been changing.

7) Global warming will lead to more heatwaves, during which air pollution concentrations are also elevated and during which hot temperatures and air pollutants act in synergy to produce more serious health effects than expected from heat or pollution alone.

Higher summer temperatures and heatwaves will produce higher ozone concentrations in summer (assuming other things remain equal) [22, 23]; this will lead to increased mortality and hospital admissions. Global warming and decrease in rainfall will also increase the amount of wildfire episodes and thereby increase exposure to air pollution from biomass burning. Especially during heat waves, synergism may occur between air pollutants on the one hand and high temperatures on the other hand, producing more adverse effects on public health than would be expected from high temperatures or air pollution alone [24].

8) Combustion of biomass fuel produces toxic pollutants. This is true for controlled fires, such as in fireplaces, woodstoves and agricultural burning, as well as for uncontrolled wildfires. There is a need to assess the real health impacts of air pollution from these sources in many areas in Europe to inform on the need for better control.

The wildfire events in the summer of 2010 in Russia have dramatically illustrated how smoke from biomass combustion can lead to long periods of extremely high particulate matter air pollution concentrations [25]. The effects on mortality and morbidity are likely to have been severe but await further study. Wood smoke exposures can be high in EU areas where wood is a major source of home heating and cooking (parts of Scandinavia, the Alpine region and elsewhere) [26]. Combustion products from biomass fires are likely to be as toxic as combustion products from fossil fuels [27, 28], yet there is far less systematic study or control of the health effects of such pollutants. The use of biomass burning is currently been strongly promoted in Europe to reduce greenhouse gas emissions. It is important that, as much as possible, this burning should be done in larger installations with efficient and clean burning to reduce particulate air pollution emissions.

9) Compliance with current limit values for major air pollutants in Europe confers no protection for public health. In fact, very serious

health effects occur at concentrations well below current limit values, especially those for fine particles.

The current limit values in Europe for particulate matter offer no protection whatsoever from adverse effects on public health [1, 29]. The limit values are far above recommendations by the WHO and also well above air quality standards in the USA and other developed countries. There is an urgent need to inform national and local policy makers about this, as air pollution control policies tend to weaken once limit values are no longer exceeded, which may be legally justifiable, but offers a completely false sense of security. To some extent this is also true for ozone, where the limit values are higher than levels at which adverse effects on mortality and hospital admissions have been clearly observed [30].

10) EU policies to reduce air pollution are needed that ultimately lead to air that is clean and no longer associated with significant adverse effects on the health of European citizens. The benefits of such policies outweigh the costs by a large amount.

In view of the large negative health impacts of ambient air pollution in Europe today, urgent action is needed to reduce concentrations of especially fine particles and ozone further. Earlier cost benefit analyses have clearly shown that the monetised benefits of further pollution reduction in terms of increased life expectancy, reduced loss of productivity and reduced illness burdens outweigh the cost of further air pollution reductions [31].

Therefore, EU policies to reduce air pollution from all major sources are needed that ultimately lead to air that is clean and no longer associated with significant adverse effects on the health of the European citizens.

STATEMENT OF INTEREST

A statement of interest for B. Brunekreef can be found at www.erj.ersjournals.com/site/misc/statements.xhtml

REFERENCES

1 Brunekreef B, Maynard RL. A note on the 2008 EU standards for particulate matter. *Atmos Environ* 2008; 42: 6425–6430.
2 World Health Organization. Health Risks of Particulate Matter from Long-range Transboundary Air Pollution. Copenhagen, World Health Organization Regional Office for Europe, 2006. Available from www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/78657/E88189.pdf.
3 Fann N, Lamson AD, Anenberg SC, *et al.* Estimating the national public health burden associated with exposure to ambient $PM_{2.5}$ and ozone. *Risk Anal* 2012; 32: 81–95.
4 Nam K-M, Selin NE, Reilly JM, *et al*. Measuring Welfare Loss Caused by Air Pollution in Europe: a CGE Analysis. Cambridge, Massachusetts Institute of Technology Joint Program on the Science and Policy of Global Change, 2009. Available from http://globalchange.mit.edu/files/document/MITJPSPGC_Rpt178.pdf.
5 Hänninen O, Knol A, eds. European Perspectives on Environmental Burden of Disease: Estimates for Nine Stressors in Six European Countries. Helsinki, National Institute for Health and Welfare, 2011. Available from www.thl.fi/thl-client/pdfs/b75f6999-e7c4-4550-a939-3bccb19e41c1.
6 Krewski D, Jerrett M, Burnett RT, *et al*. Extended follow-up and spatial analysis of the American Cancer Society study linking particulate air pollution and mortality. *Res Rep Health Eff Inst* 2009; 5–114.
7 Pope CA 3rd, Burnett RT, Thun MJ, *et al*. Lung cancer, cardiopulmonary mortality, and long-term exposure to fine particulate air pollution. *JAMA* 2002; 287: 1132–1141.
8 Beelen R, Hoek G, van den Brandt PA, *et al.* Long-term effects of traffic-related air pollution on mortality in a Dutch cohort (NLCS-AIR study). *Environ Health Perspect* 2008; 116: 196–202.
9 Jerrett M, Burnett RT, Pope CA 3rd, *et al*. Long-term ozone exposure and mortality. *N Engl J Med* 2009; 360: 1085–1095.
10 Pope CA 3rd, Ezzati M, Dockery DW. Fine-particulate air pollution and life expectancy in the United States. *N Engl J Med* 2009; 360: 376–386.
11 Schindler C, Keidel D, Gerbase MW, *et al.* Improvements in PM_{10} exposure and reduced rates of respiratory symptoms in a cohort of Swiss adults (SAPALDIA). *Am J Respir Crit Care Med* 2009; 1797: 579–587.
12 Janssen NA, Hoek G, Simic-Lawson M, *et al.* Black carbon as an additional indicator of the adverse health effects of airborne particles compared with PM_{10} and $PM_{2.5}$. *Environ Health Perspect* 2011; 119: 1691–1699.
13 Hoek G, Boogaard H, Knol A, *et al.* Concentration response functions for ultrafine particles and all-cause mortality and hospital admissions: results of a European expert panel elicitation. *Environ Sci Technol* 2010; 44: 476–482.
14 Knol AB, de Hartog JJ, Boogaard H, *et al.* Expert elicitation on ultrafine particles: likelihood of health effects and causal pathways. *Part Fibre Toxicol* 2009; 6: 19.
15 Hussein T, Johansson C, Karlsson H, *et al.* Factors affecting non-tailpipe aerosol particle emissions from paved roads: on-road measurements in Stockholm, Sweden. *Atmos Environ* 2008; 42: 688–702.
16 Gerlofs-Nijland ME, Dormans JAMA, Bloemen HJT, *et al.* Toxicity of coarse and fine particulate matter from sites with contrasting traffic profiles. *Inhal Toxicol* 2007; 19: 1055–1069.
17 Boogaard H, Janssen NA, Fischer PH, *et al*. Contrasts in oxidative potential and other PM characteristics collected near major streets and background locations. *Environ Health Perspect* 2011 [Epub ahead of print DOI: 10.1289/ehp.1103667].
18 Mallone S, Stafoggia M, Faustini A, *et al.* Saharan dust and associations between particulate matter and daily mortality in Rome, Italy. *Environ Health Perspect* 2011; 119: 1409–1414.
19 Carslaw D, Beevers S, Westmoreland E, *et al.* Trends in NO_x and NO_2 Emissions and Ambient Measurements in the UK (draft version, March 3, 2011). Department for the Environment, Farming and Rural Affairs (UK), 2011. Available from www.accent-network.org/accent_documents/Draft_NOx_NO2_trends_report.pdf.
20 US Environmental Protection Agency. Integrated Science Assessment for Oxides of Nitrogen – Health Criteria (Final Report). Washington, US EPA, 2008. Available from http://cfpub.epa.gov/ncea/cfm/recordisplay.cfm?deid=194645.
21 Guerreiro C, Larssen S, de Leeuw F, *et al*. Air Quality in Europe. Copenhagen, European Environment Agency, 2011. Available from www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2011.
22 Tagaris E, Liao KJ, Delucia AJ, *et al.* Potential impact of climate change on air pollution-related human health effects. *Environ Sci Technol* 2009; 43: 4979–4988.
23 Ayres JG, Forsberg B, Annesi-Maesano I, *et al.* Climate change and respiratory disease: European Respiratory Society position statement. *Eur Respir J* 2009; 34: 295–302.
24 Pattenden S, Armstrong B, Milojevic A, *et al.* Ozone, heat and mortality: acute effects in 15 British conurbations. *Occup Environ Med* 2010; 67: 699–707.
25 van Donkelaar A, Martin RV, Levy RC, *et al.* Satellite-based estimates of ground-level fine particulate matter during extreme events: a case study of the Moscow fires in 2010. *Atmos Environ* 2011; 45: 6225–6232.

26 Bari MA, Baumbach G, Kuch B, *et al.* Temporal variation and impact of wood smoke pollution on a residential area in southern Germany. *Atmos Environ* 2010; 44: 3823–3832.

27 Barregard L, Saellsten G, Andersson L, *et al.* Experimental exposure to wood smoke: effects on airway inflammation and oxidative stress. *Occup Environ Med* 2008; 65: 319–324.

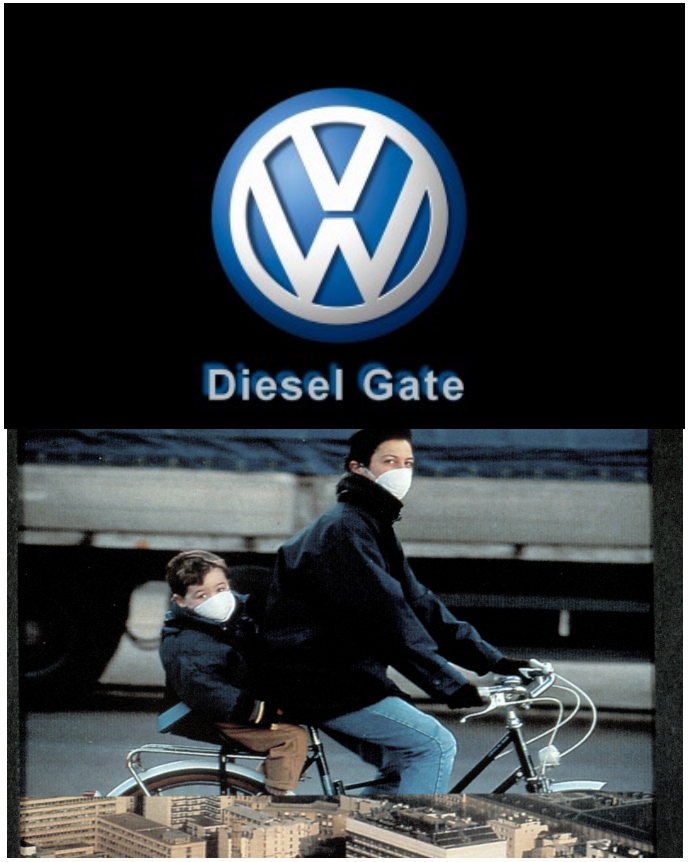
28 Mazzoli-Rocha F, Magalhaes CB, Malm O, *et al.* Comparative respiratory toxicity of particles produced by traffic and sugar cane burning. *Environ Res* 2008; 108: 35–41.

29 Annesi-Maesano I, Forastiere F, Kunzli N, *et al.* Particulate matter, science and EU policy. *Eur Respir J* 2007; 29: 428–431.

30 Bell ML, Dominici F, Samet JM. A meta-analysis of time-series studies of ozone and mortality with comparison to the national morbidity, mortality, and air pollution study. *Epidemiology* 2005; 16: 436–445.

31 Holland M, Pye S. An Update on Cost-benefit Analysis for the CAFE Programme. Didcot, AEA Technology Environment, 2006. Available from http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/pdf/cba_update_nov2006.pdf.

Dieselgate: aspects sanitaires



Alfred BERNARD

Directeur de recherches FNRS

Professeur UCL

Mobilité et consommation de pétrole des belges

Durable ?

- Transport routier (2015):
  - . 7.175.062 véhicules
  - . Une voiture pour 2 habitants !
  - . 100 milliards de km/an

- Consommation intérieure de pétrole en Belgique (2014):
  - . 23 millions T/an
  - . 2 T/ habitant et par an
  - . Un supertanker de 400.000 T par semaine !

Source: http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/

Evolution des proportions de voitures diesel dans l'UE
De 1995 à 2009

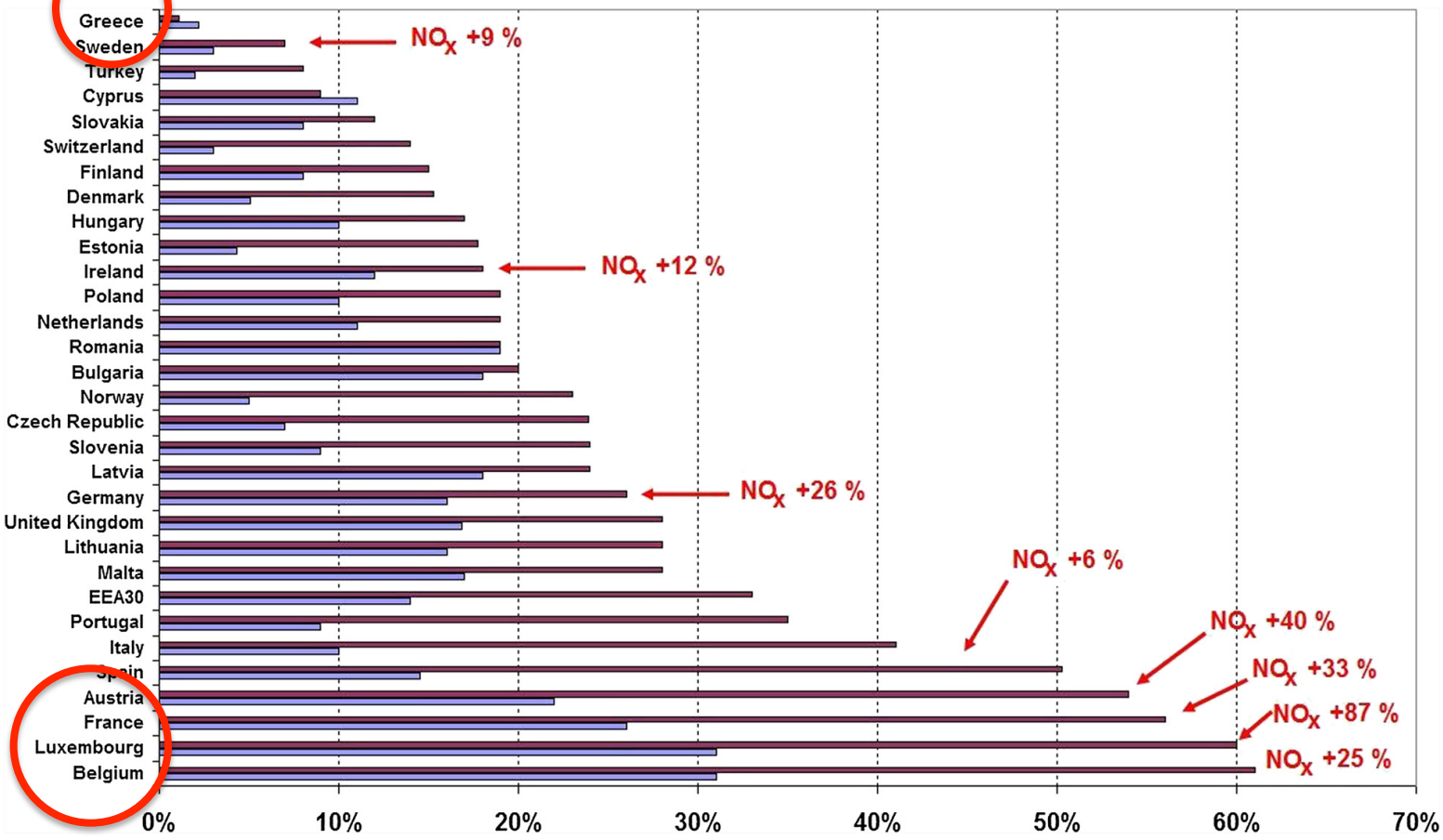
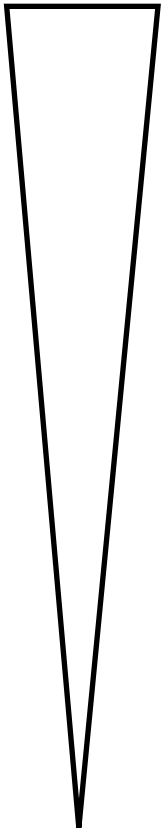


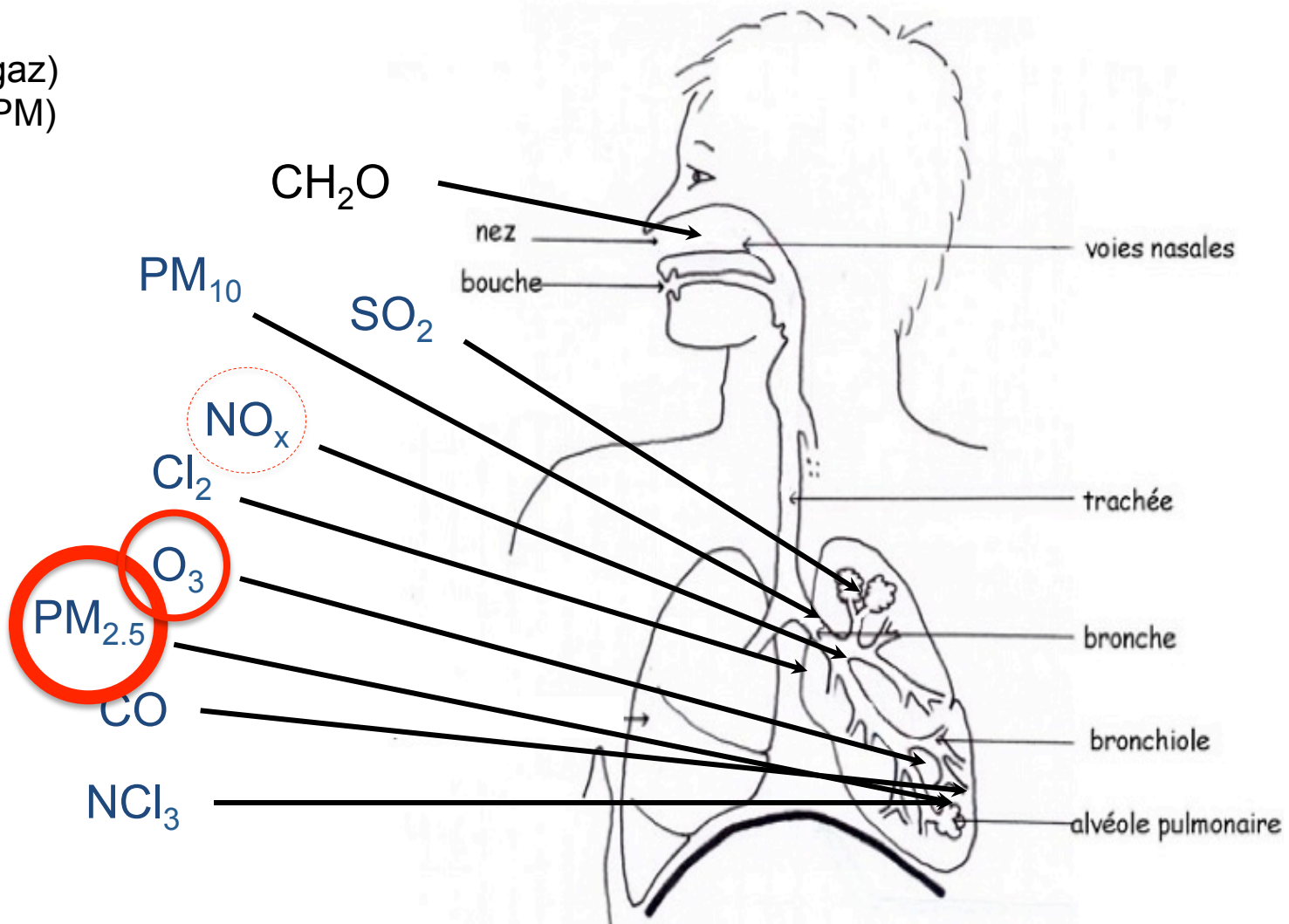
Figure 3 Dieselization in 1995 (blue columns) and 2009 (purple columns) according to EEA [17]. Percentage of diesel cars in the total passenger car fleet. Threshold exceedances (in %, red) according to the Gothenburg protocol for NO*x* emissions in 2010 [19].

Cames and Helmers, Environmental Sciences Europe 2013, 25:15

La dangérosité des polluants de l'air est une fonction inverse de leur solubilité dans l'eau (gaz) ou de leur taille (particules)

solubilité dans l'eau (gaz)
diamètre (particules, PM)





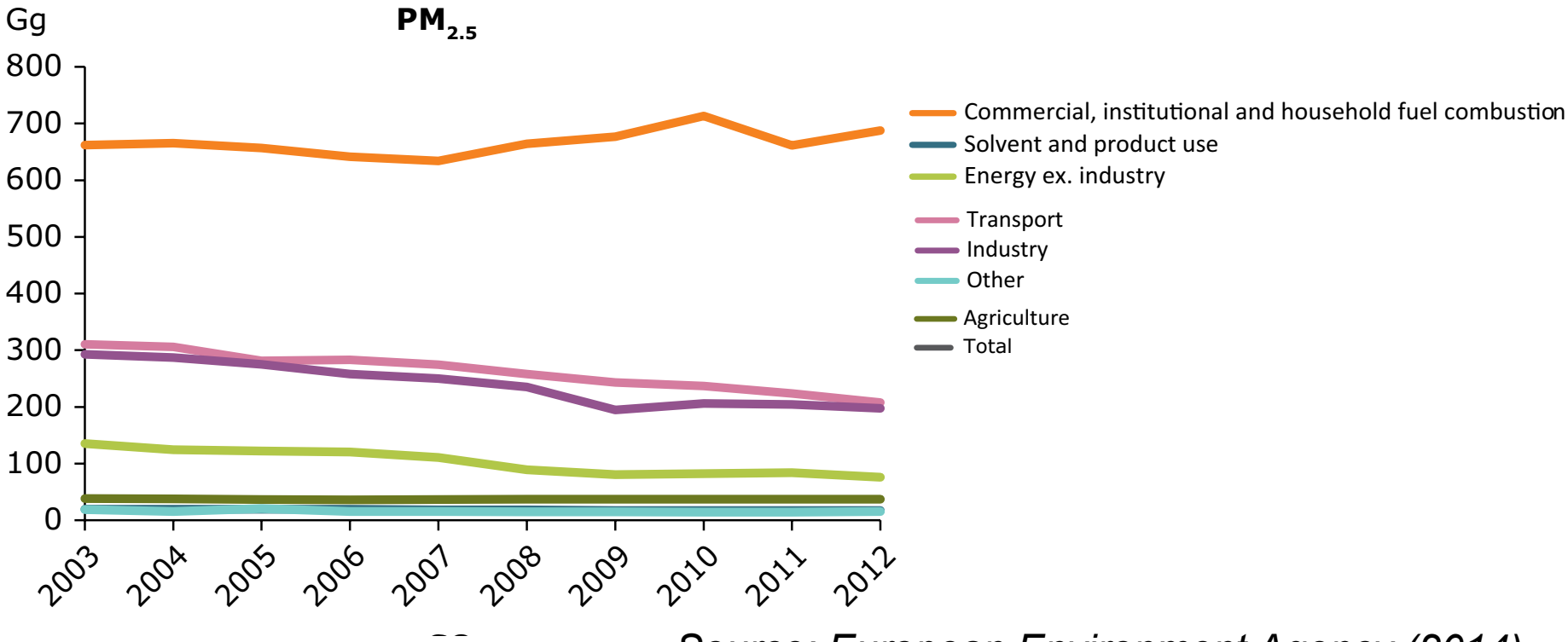
principaux polluants de l'air ambiant

$PM_{2.5}$ = fines particules O_3 = ozone NO_x = oxydes d'azote

Particules fines (PM2.5): ennemi public n°1

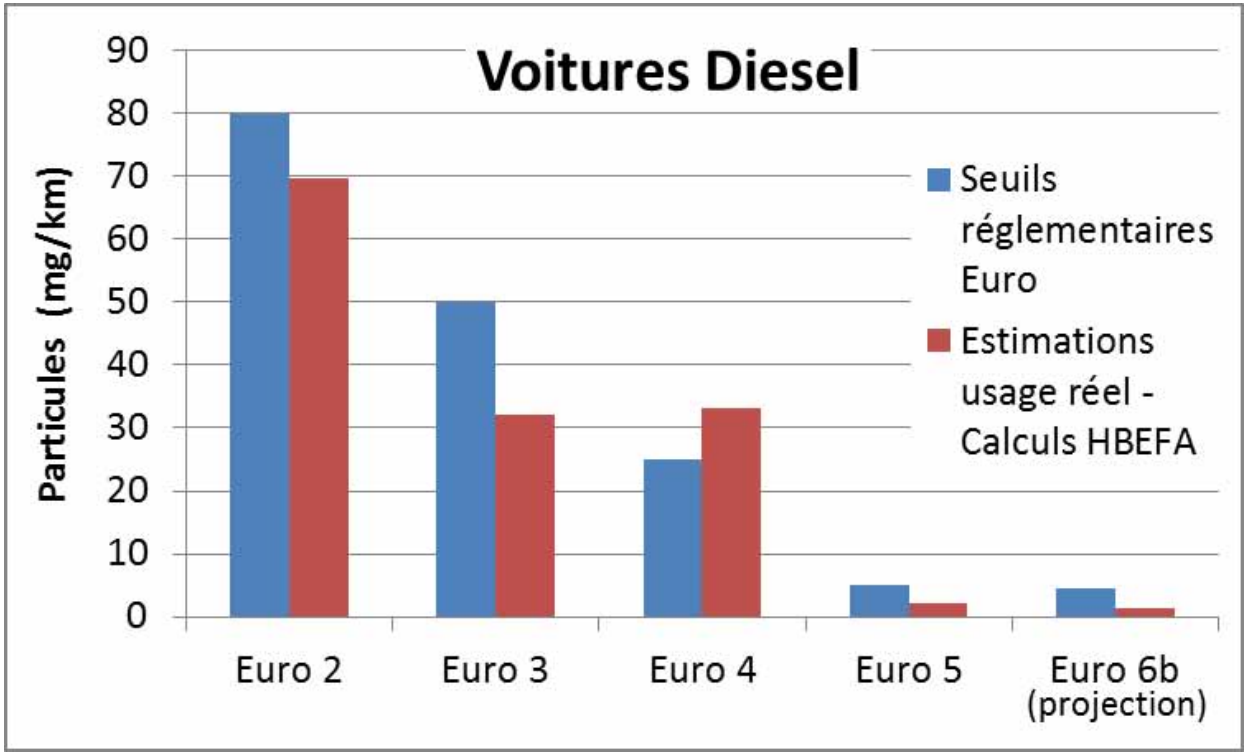
. En 2011, 10.304 (7.776-13.547) décès prématurés en Belgique (EEA, 2014)
(NB, Grèce, 10.700)

Les $PM_{2.5}$ augmentent la mortalité en moyenne de 6.2 % pour chaque augmentation de concentration de 10 µg/m³



Source: European Environment Agency (2014)

Seuils réglementaires et émissions réelles des particules fines



Comparaison entre les seuils réglementaires Euro et les émissions calculées en usage réel suivant la méthode HBEFA[17], de l'évolution dans le temps des émissions à l'échappement de particules primaires des voitures Diesel.

Source: ADEME, France (2014)

Particules fines ($PM_{2.5}$): évolution en Belgique

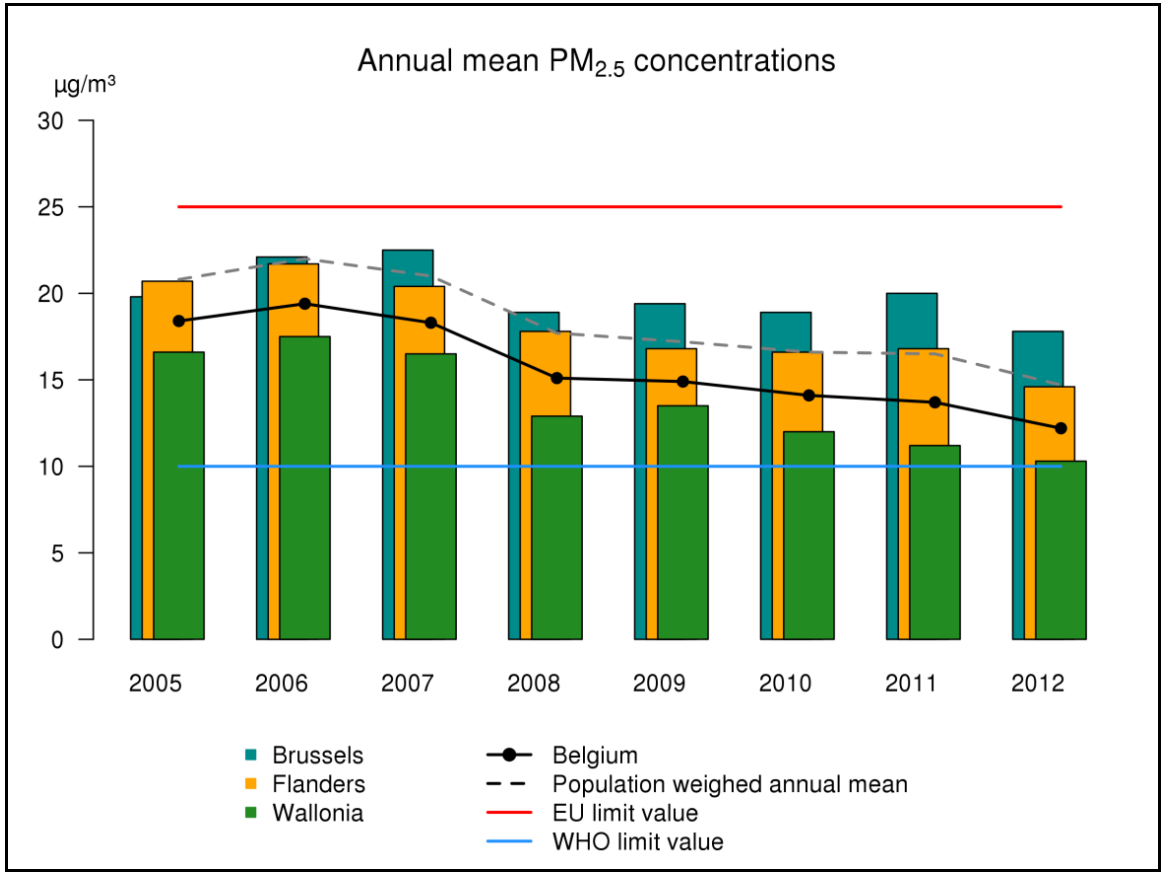
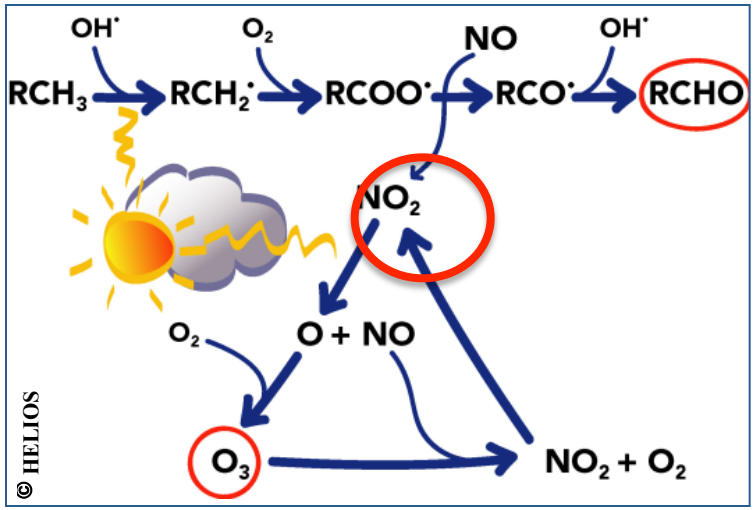


Figure 22: évolution des concentrations annuelles moyennes spatiales de $PM_{2.5}$ pour les trois Régions et la Belgique, ainsi que de la concentration moyenne annuelle pondérée en fonction de la population pour la Belgique. Toutes les données ont été calculées sur base de la technique d'interpolation RIO.

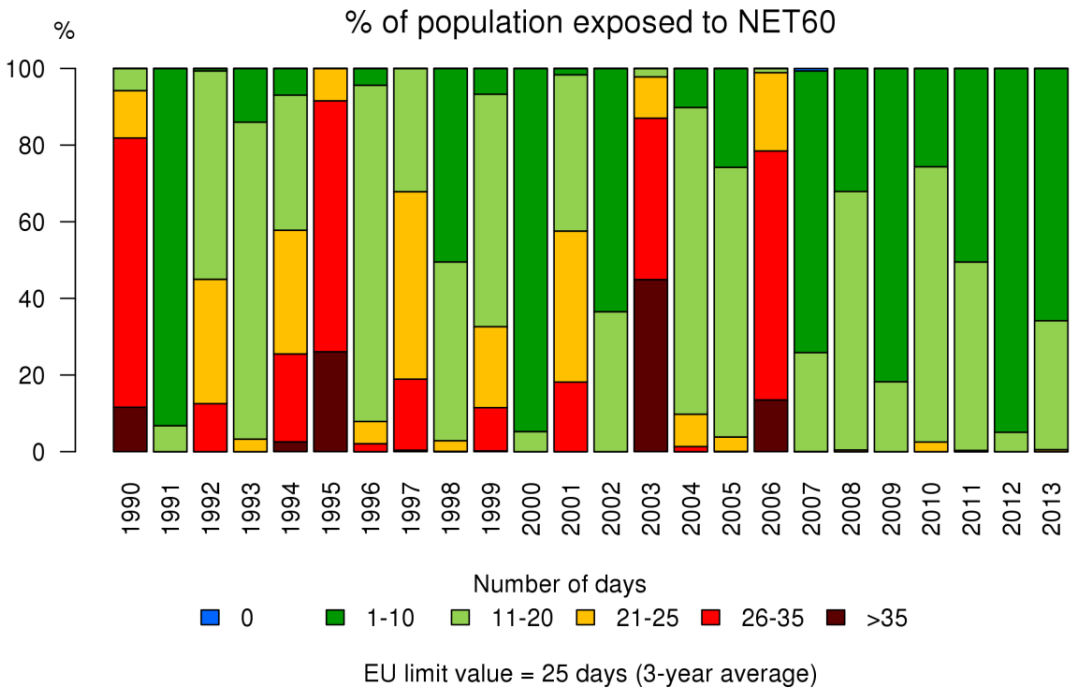
Cellule Interrégionale de l'Environnement, 2013

O_3 (ozone)

L ’ozone est le principal oxydant du smog photochimique.C’est un polluant secondaire qui se forme suite à l’action du rayonnement UV sur les NOx et les COVs.



Dieselgate

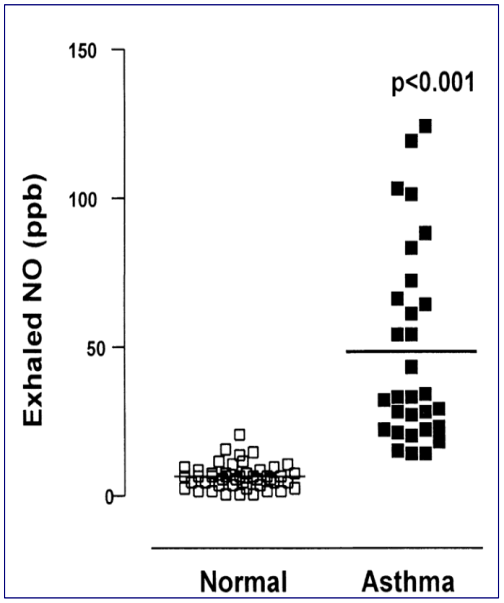


Cellule Interrégionale de l’Environnement, 2013

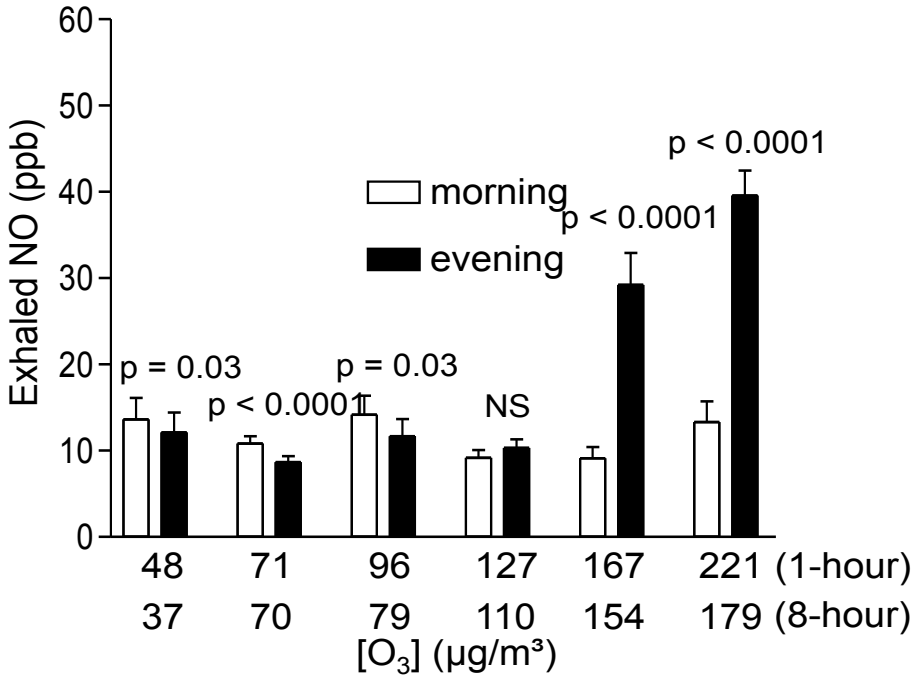
Inflammation pulmonaire induite par l'ozone chez des scouts en Belgique



Exhaled NO in asthma



Exhaled NO and ambient ozone (JAMA, 2003, HELIOS)

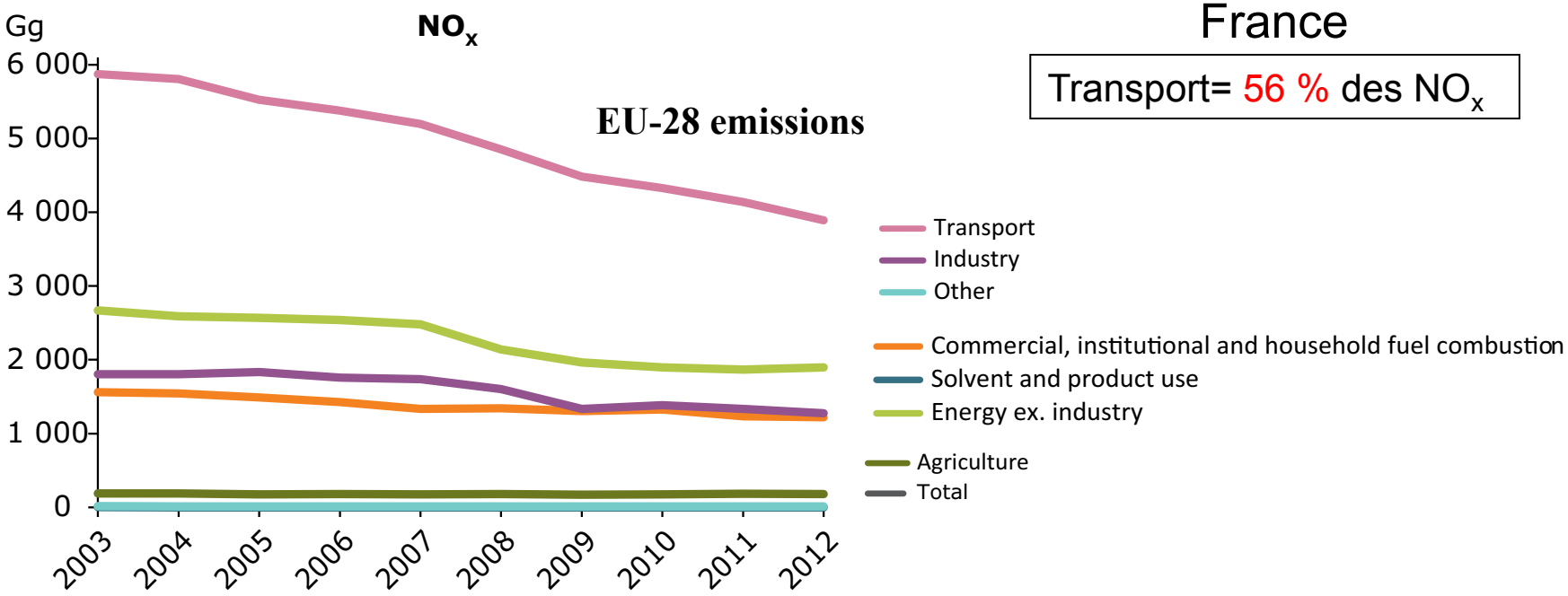


Conséquences: exacerbation de l'asthme, diminution de la fonction pulmonaire et surmortalité (220 décès prématurés en 2011, EEA, 2014)

NO_x (NO et NO_2): oxydes d'azote

Les oxydes d'azote sont des polluants émis par tous les procédés de combustion quel que soit le type de combustible. Ils résultent de l'inévitable réaction de l'oxygène avec l'azote de l'air qui se produit à haute température.

Transport= 46% of EU-28 émissions of NO_x

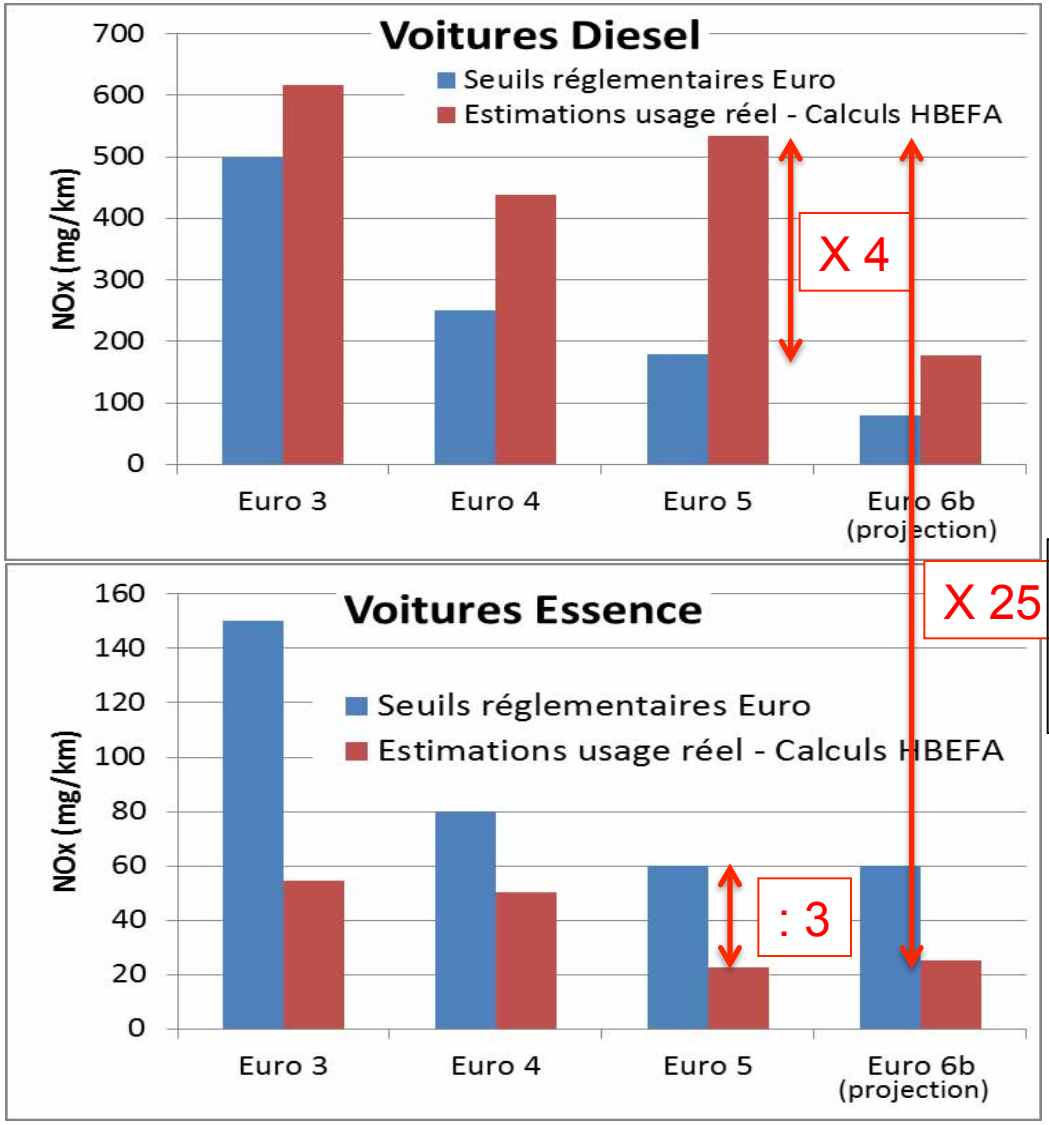


France

Transport= 56 % des NO_x

Source: European Environment Agency (2014)

Seuils réglementaires et émissions réelles des NOx



France (ADEME)

Transport diesel= 89 % des NOx

Voitures diesel = 33 % des NO_X

Comparaison entre les seuils réglementaires Euro[18] et les émissions calculées en usage réel suivant la méthode HBEFA[17], de l'évolution dans le temps des émissions de NOx des voitures Diesel et essence.

ADEME, 2014

Effets sanitaires des NOx (NO_2): air intérieur

Quantifiables (relations dose-réponse)

. Sources de pollution: chauffage (charbon, bois, mazout), fumée de cigarette et surtout cuisinère au gaz

. Concentrations: 180-2.500 $\mu g/m^3$ (1 heure, avec cuisinière au gaz).

.Risques chez l'enfant:

. >400 $\mu g/m^3$: réduction de la fonction respiratoire chez les asthmatiques
. >28 $\mu g/m^3$: augmentation des risques d'infection respiratoire

. Valeurs limites pour l'air intérieur (OMS)

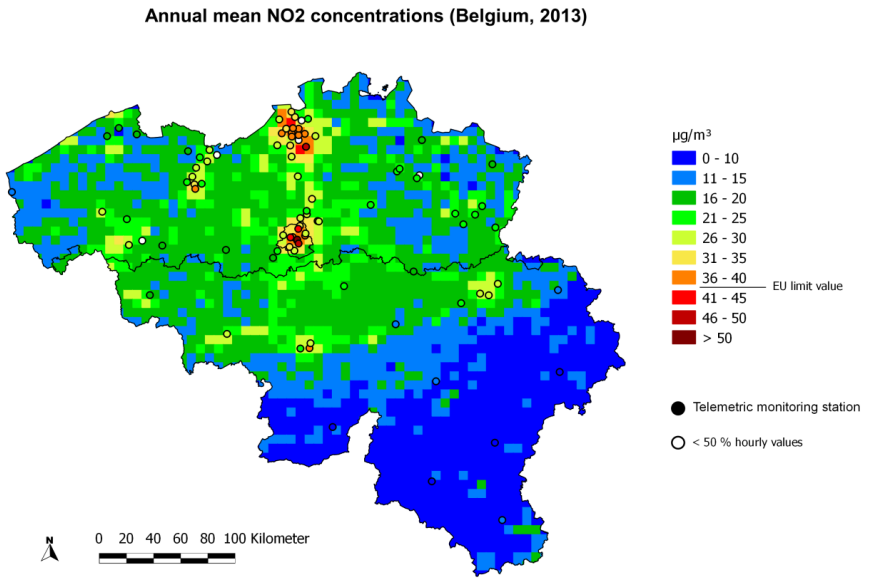
200 µg/m³ en moyenne horaire
40 µg/m³ en moyenne annuelle

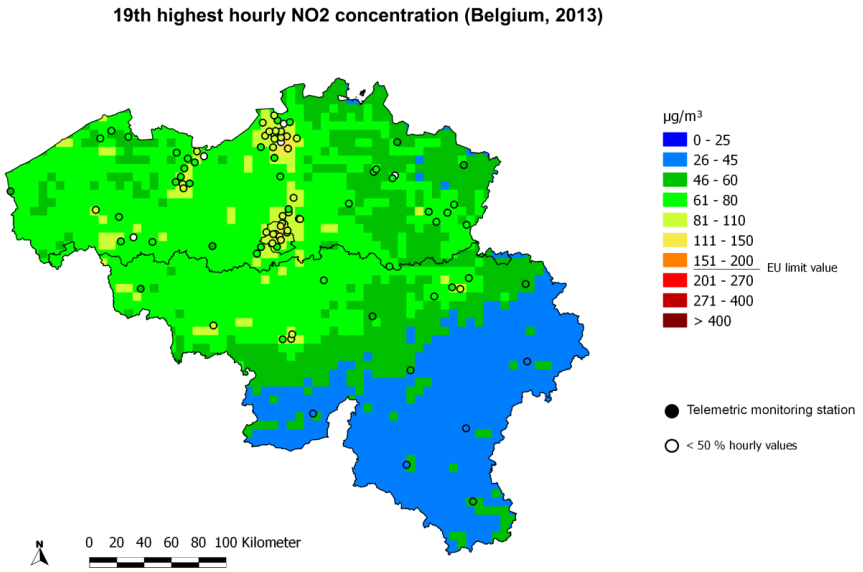
World Health Organization 2010

Effets sanitaires des NO_x (NO_2): air ambiant

Non quantifiables (EEA, EPA, WHO)

. Concentrations cans dans l'air (IRCELINE, 2014)





. Effets sanitaires des NOx dans l'air ambiant ne sont pas quantifiables car ils ne peuvent être distingués de ceux des autres polluants (particules fines et ozone).

. Valeurs limites pour l'air ambiant (OMS)

200 µg/m³ en moyenne horaire
40 µg/m³ en moyenne annuelle

Cellule Interrégionale de l'Environnement, 2013

Dieselgate: impact sur l'exposition au NO_2 en Belgique ?

Contribution aux émissions de NO_x = $\frac{320.000}{3.457.526}$ x 0,56 x 0,33 = 0,017

= ± 2%

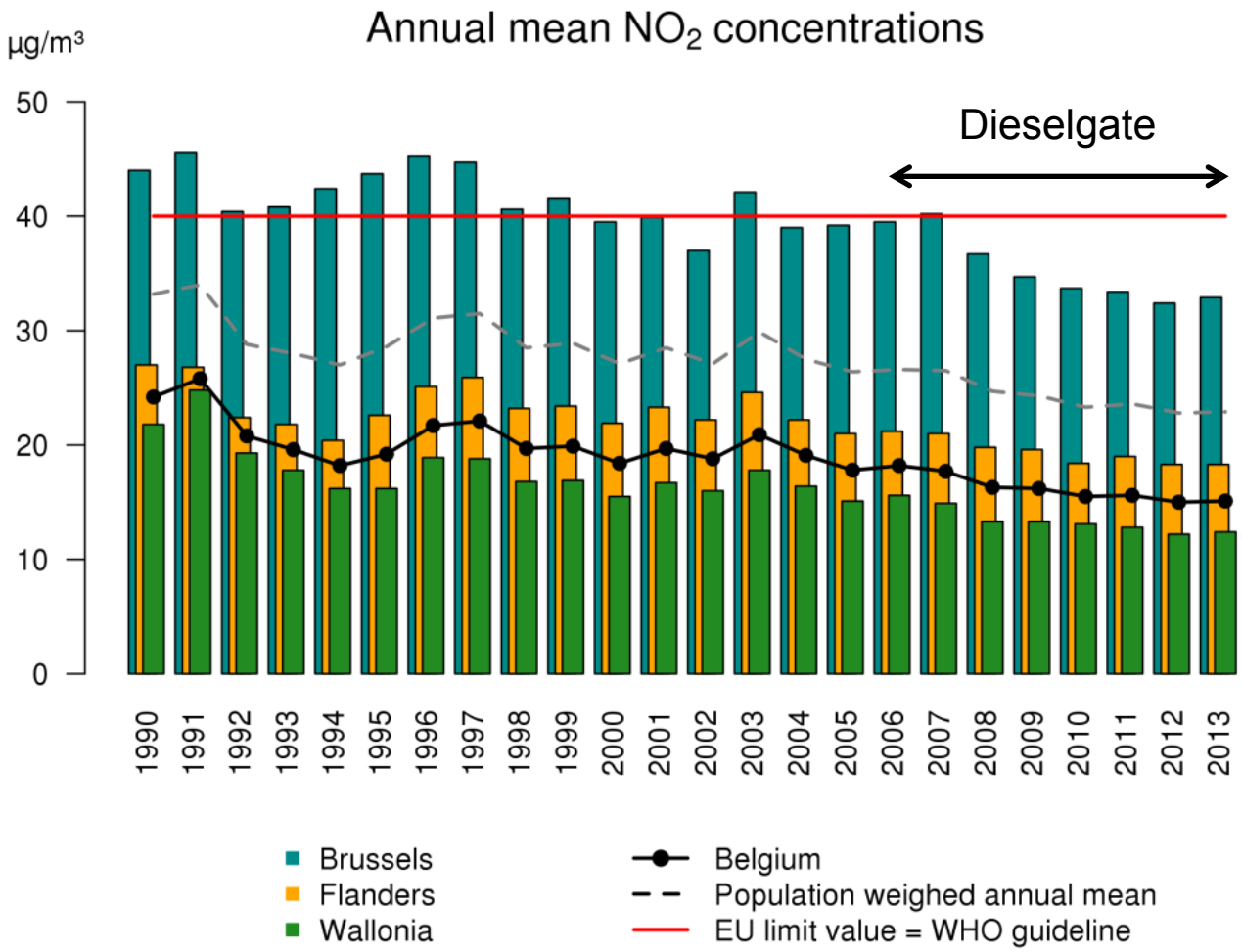
320.000 = nombre de voitures concernées par le Dieselgate

3.457.526 = nombre de voitures diesel en Belgique (2015)

0,56 = contribution du secteur transport dans les émissions de NO_x (ADEME, 2014)

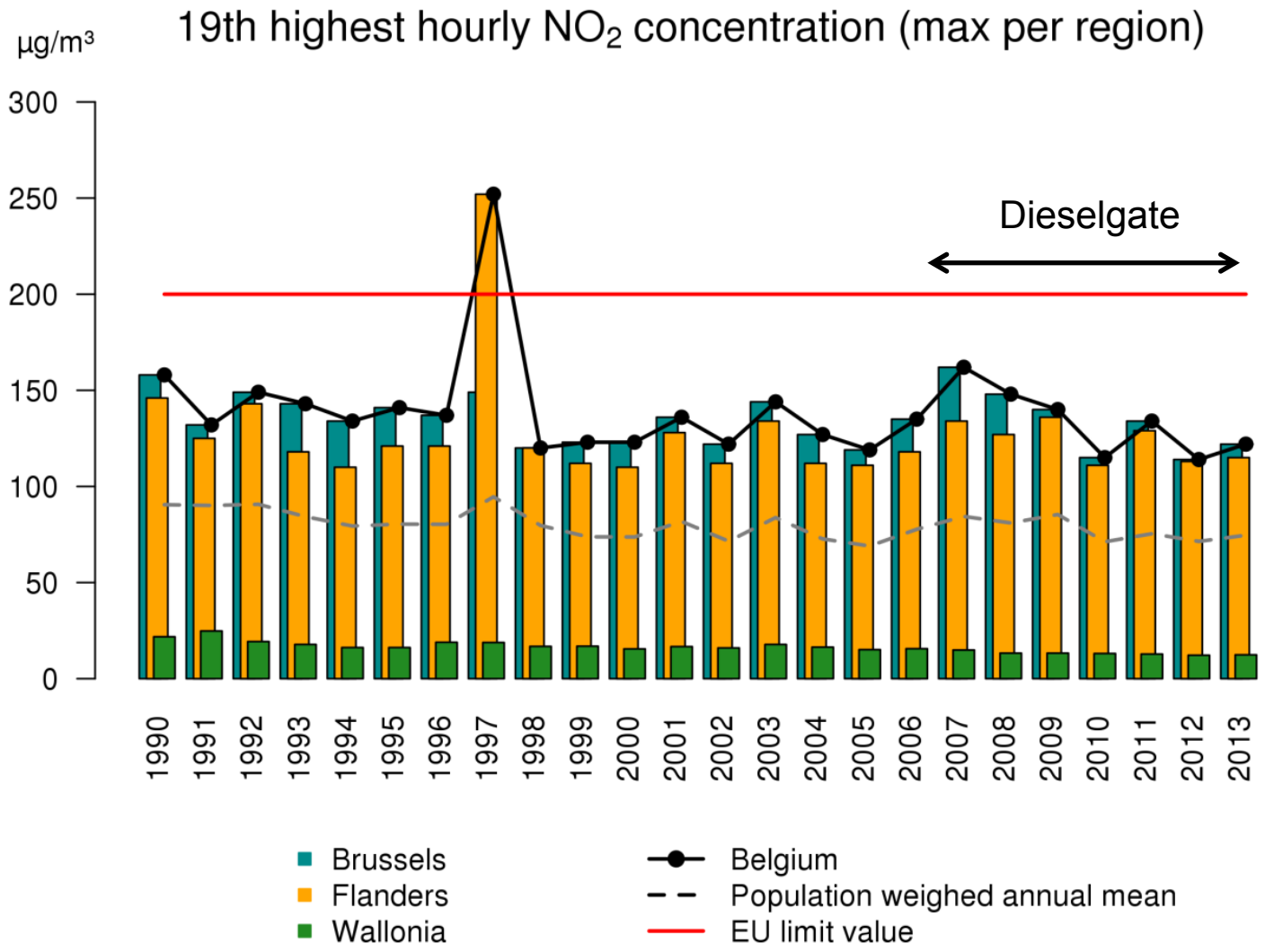
0,33 = contribution des voitures diesel dans les émissions de NO_x par le secteur transport (ADEME, 2014)

Dieselgate: impact sur l'exposition moyenne au NO_2 en Belgique ?



Cellule Interrégionale de l'Environnement, 2013

Dieselgate: impact sur les pics d'exposition au NO_2 en Belgique ?



Cellule Interrégionale de l'Environnement, 2013

Impact sanitaire du Dieselgate (NO_x) en Belgique

Conclusion

. Impact très marginal voire nul sur les concentrations de NO_2 dans l'air ambiant. Donc pas d'impact sanitaire identifiable lié au trucage d'autant plus qu'il n'est actuellement pas possible de distinguer les effets du NO_2 de ceux des autres polluants ($PM_{2.5}$ et ozone).

. L'arbre ne peut cacher la forêt: 10.000 décès prématurés en Belgique dues aux particules fines ($PM_{2.5}$) (EEA, 2014).

Audition « dieselgate »
30 novembre 2015

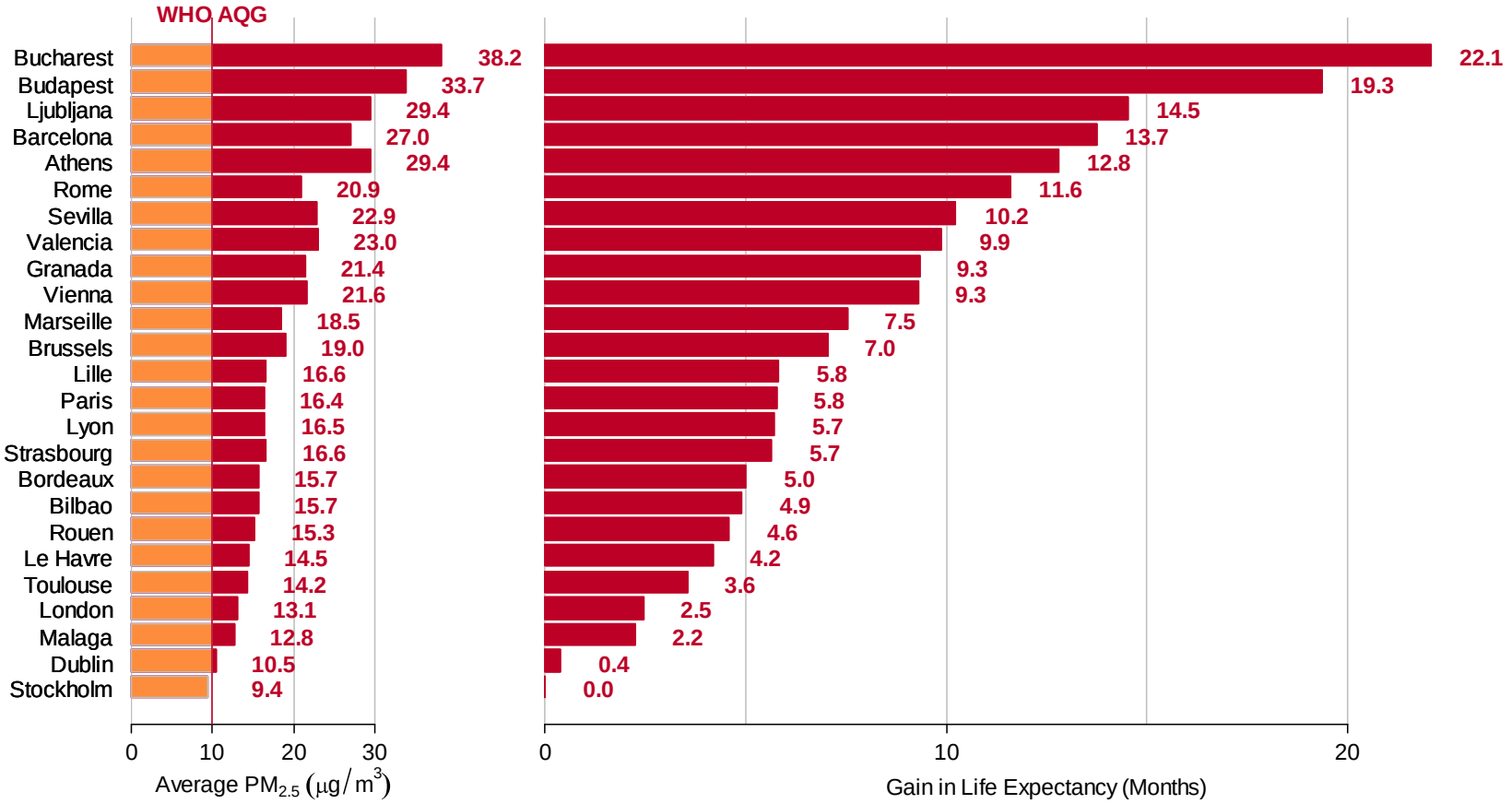
Prof. Catherine Bouland
Ecole de Santé Publique - ULB
Centre de recherche en santé environnementale et santé au travail
catherine.bouland@ulb.ac.be

Structure de l'exposé

- Évaluation de l'impact sur la santé de la qualité de l'air
  - Résultats du projet APHEKOM
  - Modélisation et scénarios (émission-immission)
  - Limites et intérêt
- Diesel et particules fines
  - Quel paramètre étudier?
- Inquiétudes pour la santé

- Objectifs :
  - Faire le point sur données et importance du problème
  - Identifier des pistes

Impact sanitaire de l'exposition aux particules fines: Résultats du projet APHEKOM



Prévisions en gain d'espérance de vie (individu de 30 ans), si diminution de la concentration moyenne annuelle $PM_{2.5}$ à 10µg/m^3

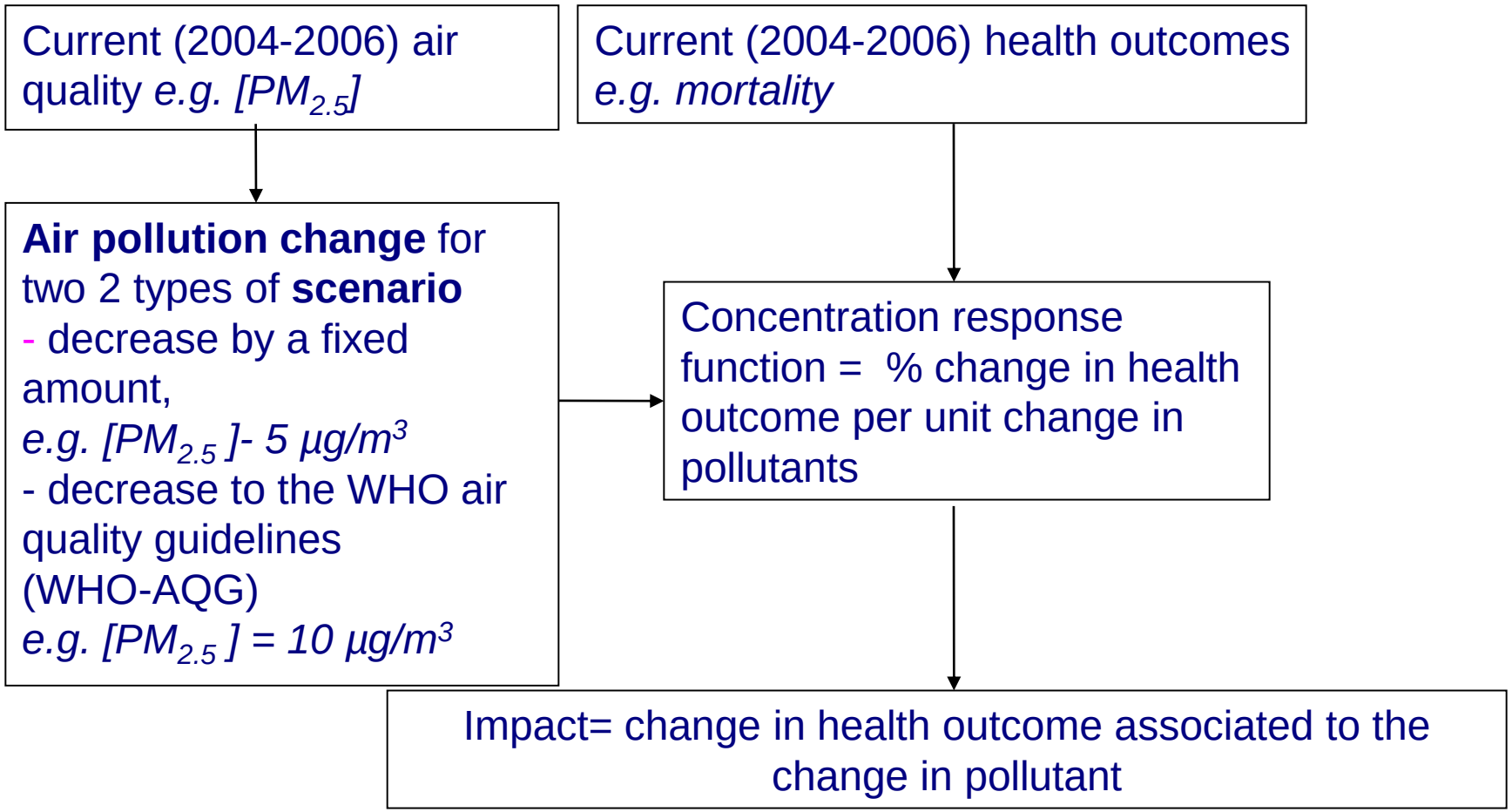
Impact sanitaire de l'exposition aux particules fines: Résultats du projet APHEKOM

- PM2.5
- Diminution des concentrations (moyenne annuelle) -> 10 µg/m^3
  - Augmentation de l'espérance de vie jusque 22 mois selon les villes
  - Équivalent à 19000morts/an dont 15000morts/an pour cause cardio-vasculaires (25 villes APHEKOM)
  - Équivaut à un coût de 31,5milliards €/an

    (coûts de santé + absentéisme + réduction espérance de vie + impact sur confort)

- Données de surveillance de la qualité de l'air (de routine)
- Données administratives de santé (mortalité, données hospitalières et registres de santé)

Comment ? Méthodologie



Limites de la méthodologie

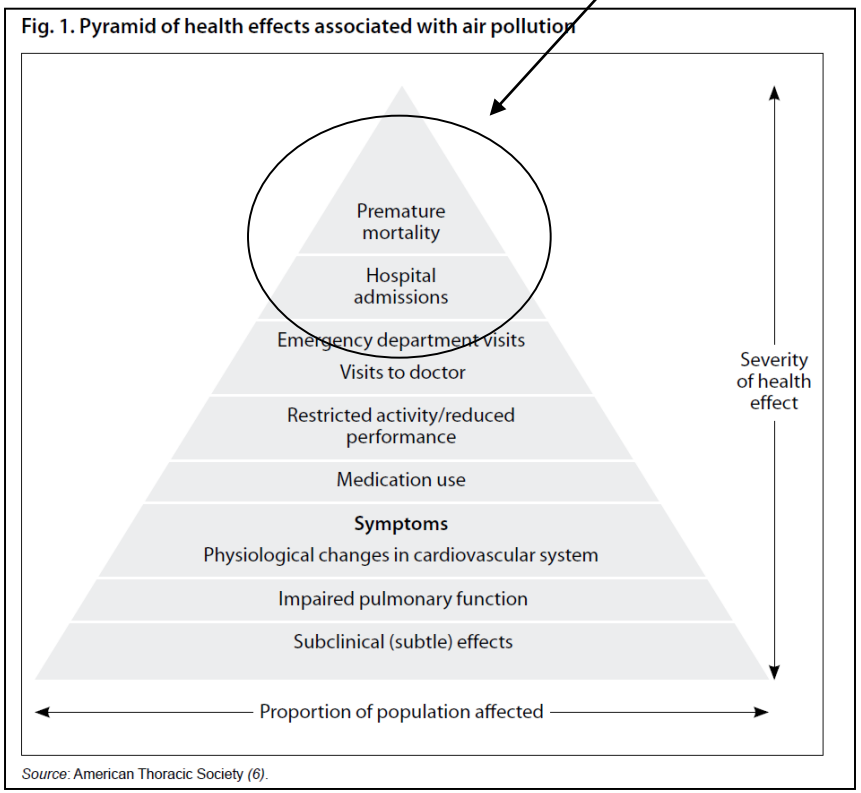
Approche standardisée

- Sur base de données de routine

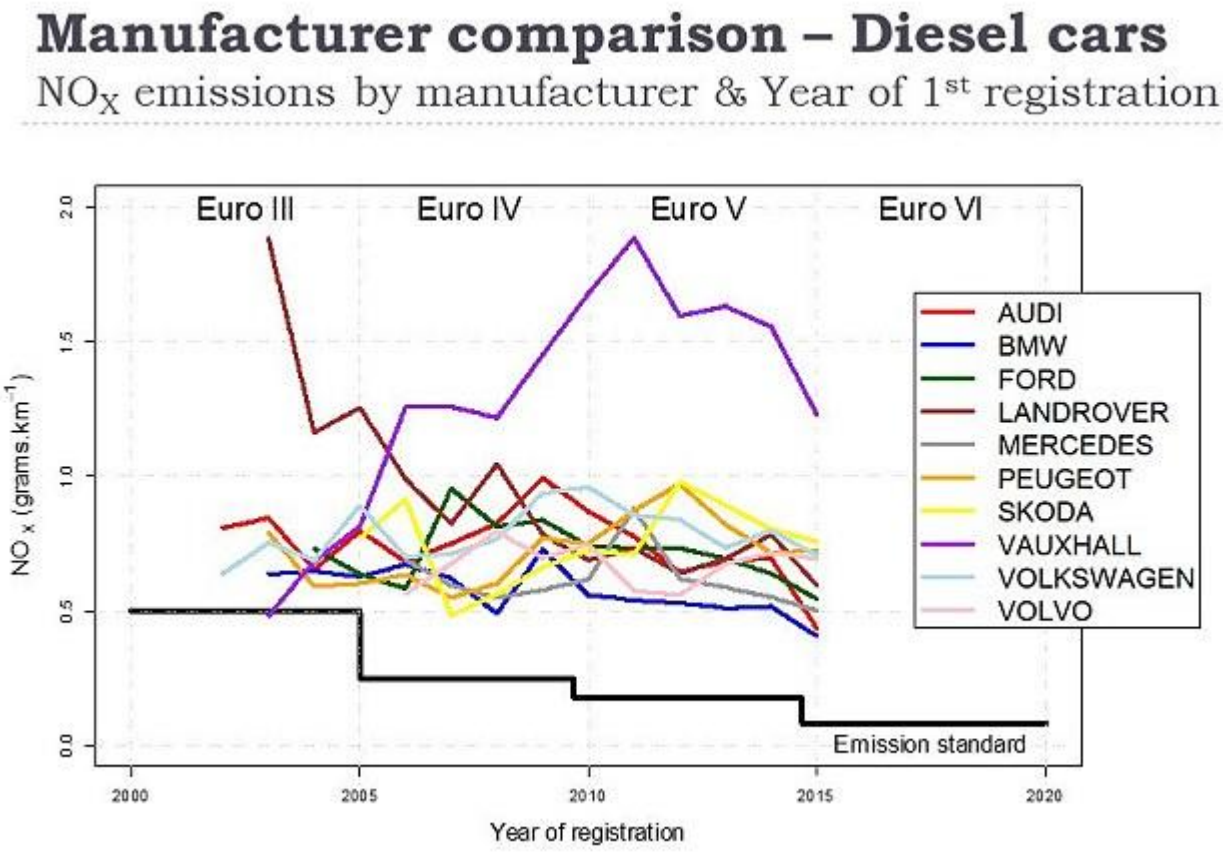
Sous/Sur-estimation de l'impact ?

- Données de santé!
- Données de qualité de l'air!

APHEKOM



Emissions - Immissions



University of Leeds MailOnline 25/102015

Qualité de l'air: Choix des polluants

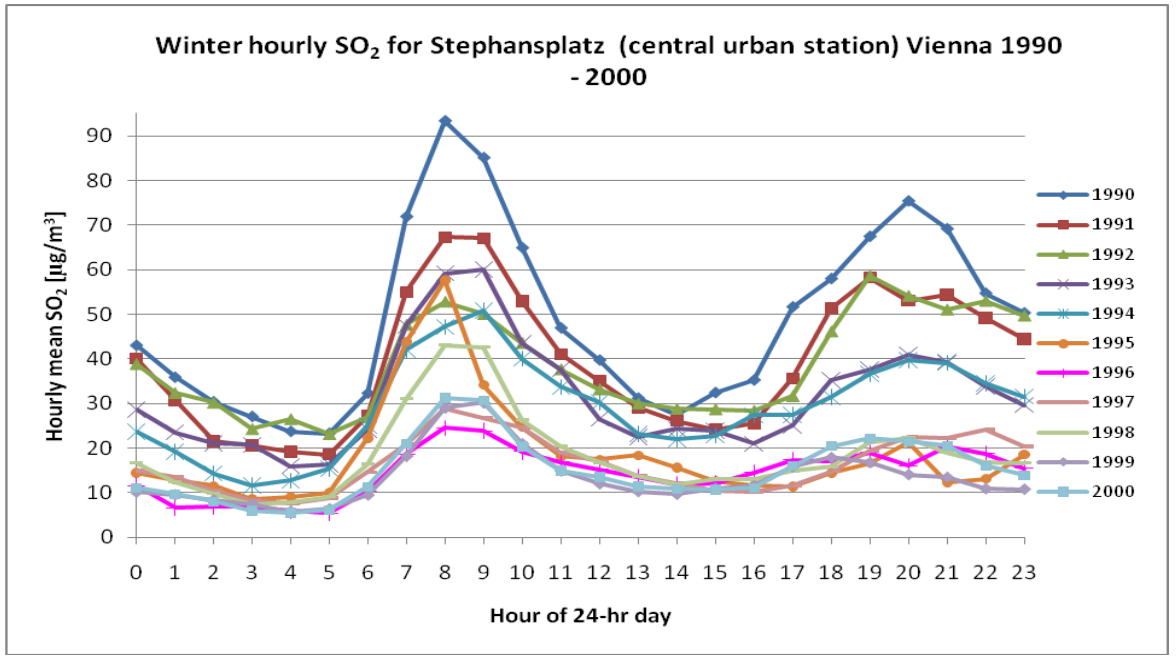
Particules fines

- PM_{10} (< 10µ), $PM_{2,5}$ (<2,5µ), UFP (<0,1µ), BC
- Combustions de mazout, diesel, charbon et bois
- Mais aussi de la mise en suspension de poussières
- Mais aussi de la réaction entre chimiques dans l'air (floculation,…)

NOx

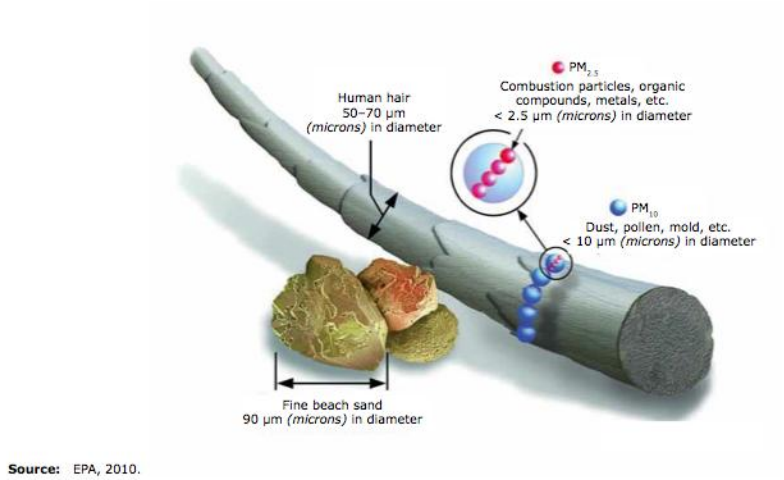
SO_2

Black Carbon



Particules fines, ultrafines

Composition
et/ou
Taille/Masse/Nombre



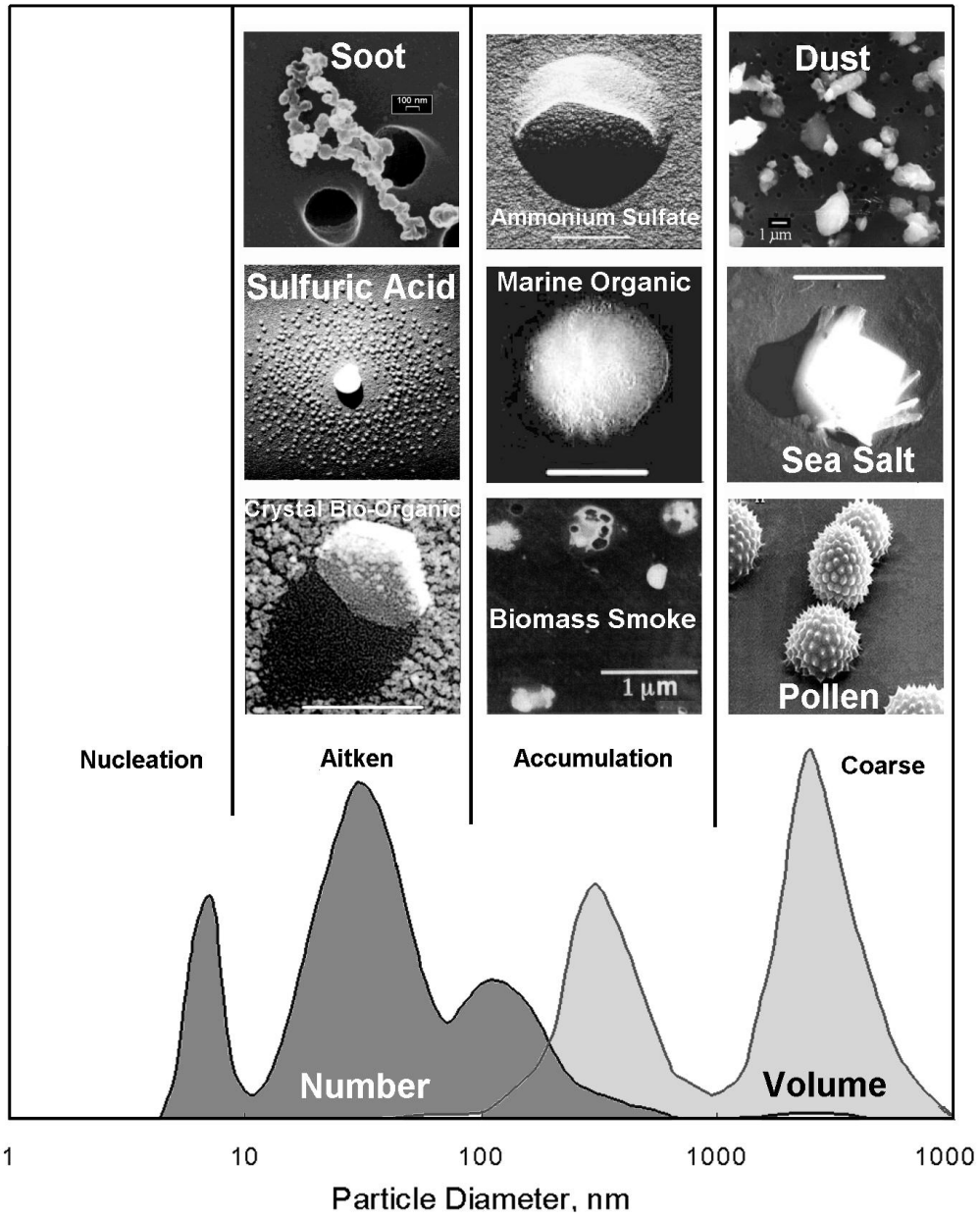


Image C.Leck

Aérosols et particules fines

Aérosols primaires → Aérosols secondaires

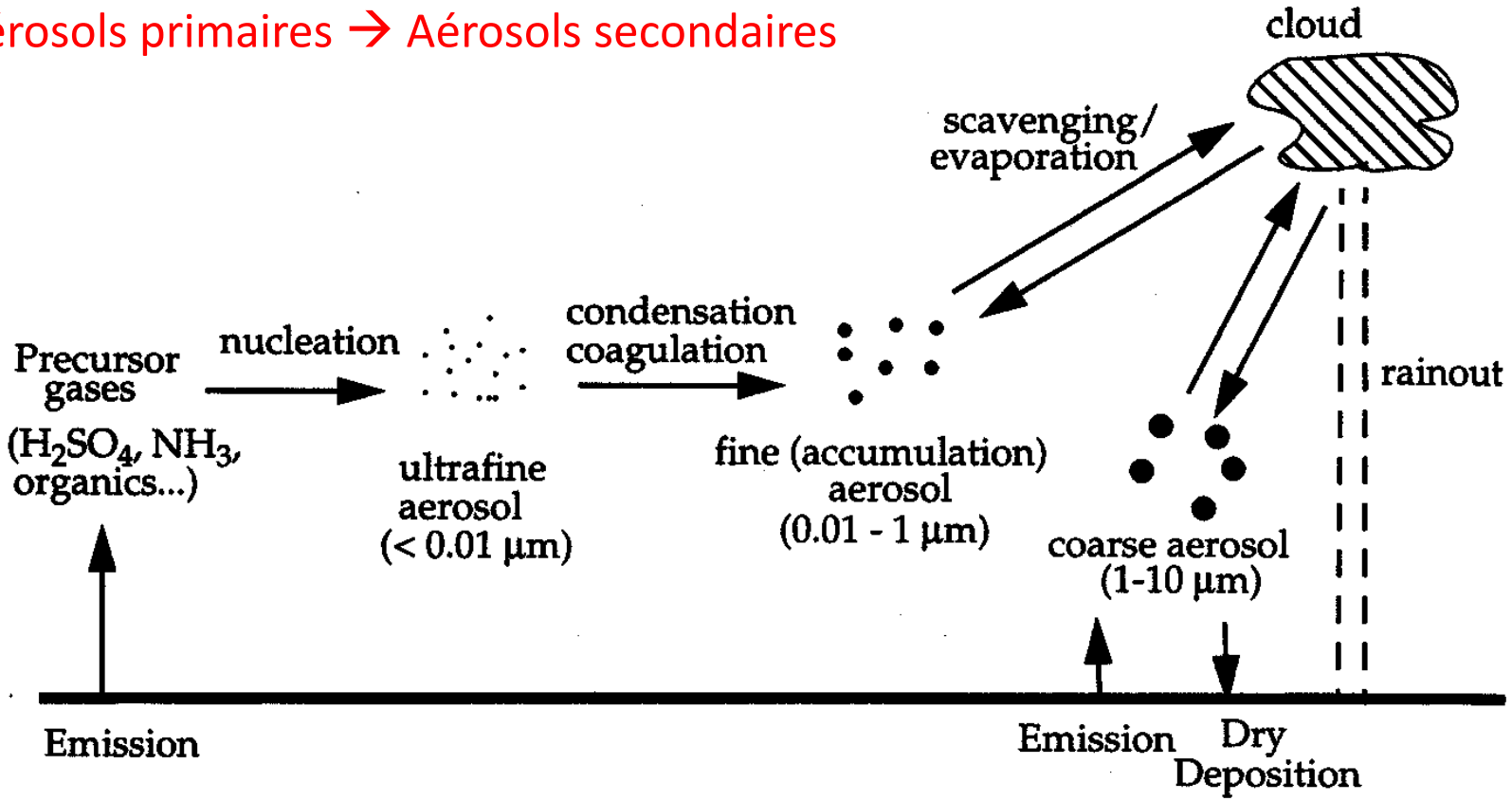
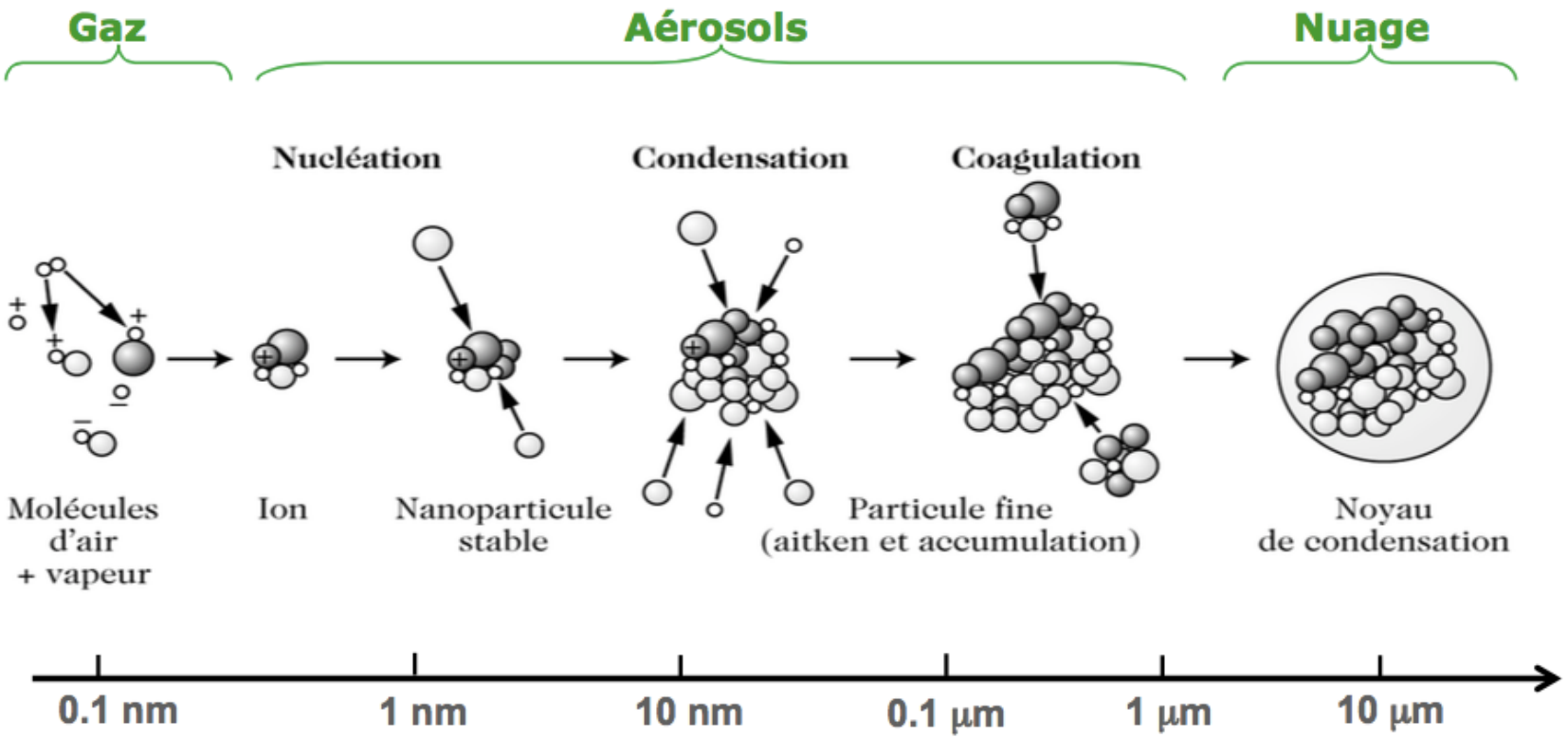
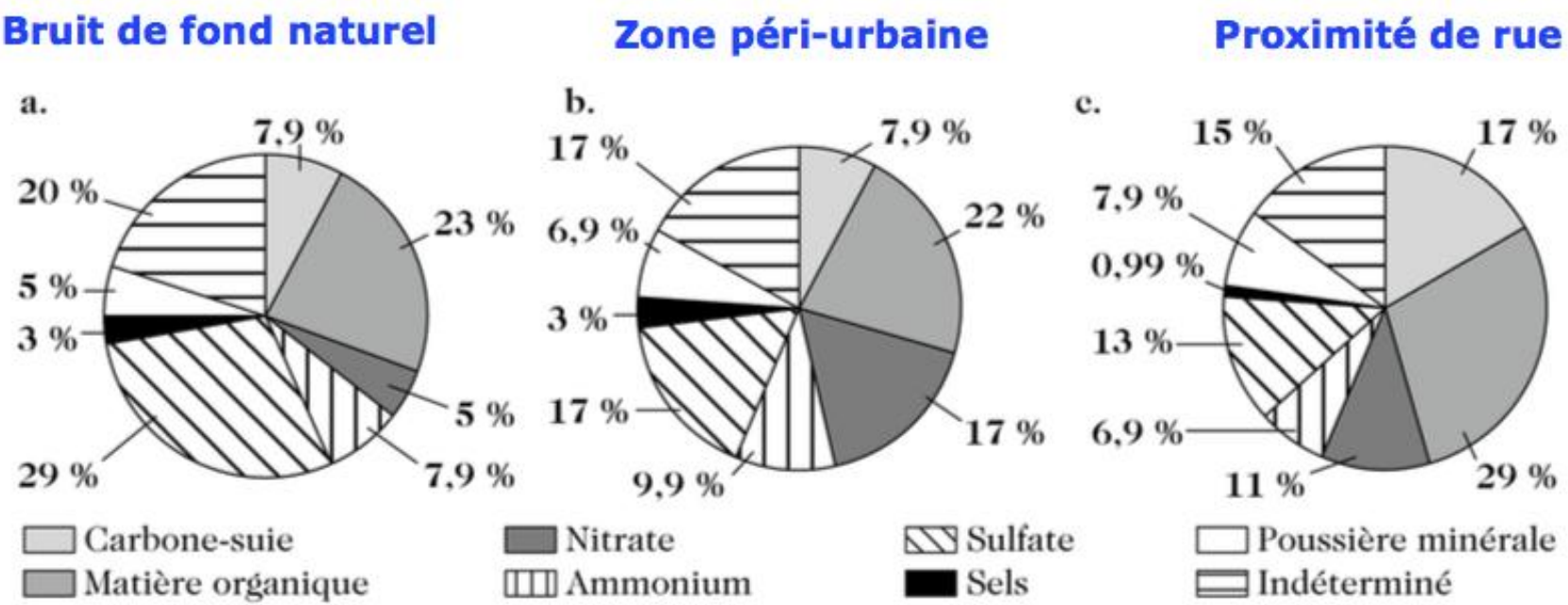


Fig. 8-2 Production, growth, and removal of atmospheric aerosols.

Aérosols et particules fines



Composition des aérosols et particules



Noir de Carbone (BC)

- Composant des particules ($PM_{2,5}$)
  - Combustion de produits carbonés (diesel, bois, charbon, fuel, matières organiques,…)
  - Reflet de l'exposition mais aussi « climate forcer »
- Effets sur la santé
  - Cardio-respiratoire, inflammatoire
  - Pas assez de recul pour évaluation quantitative différenciée entre $PM_{2,5}$ et BC

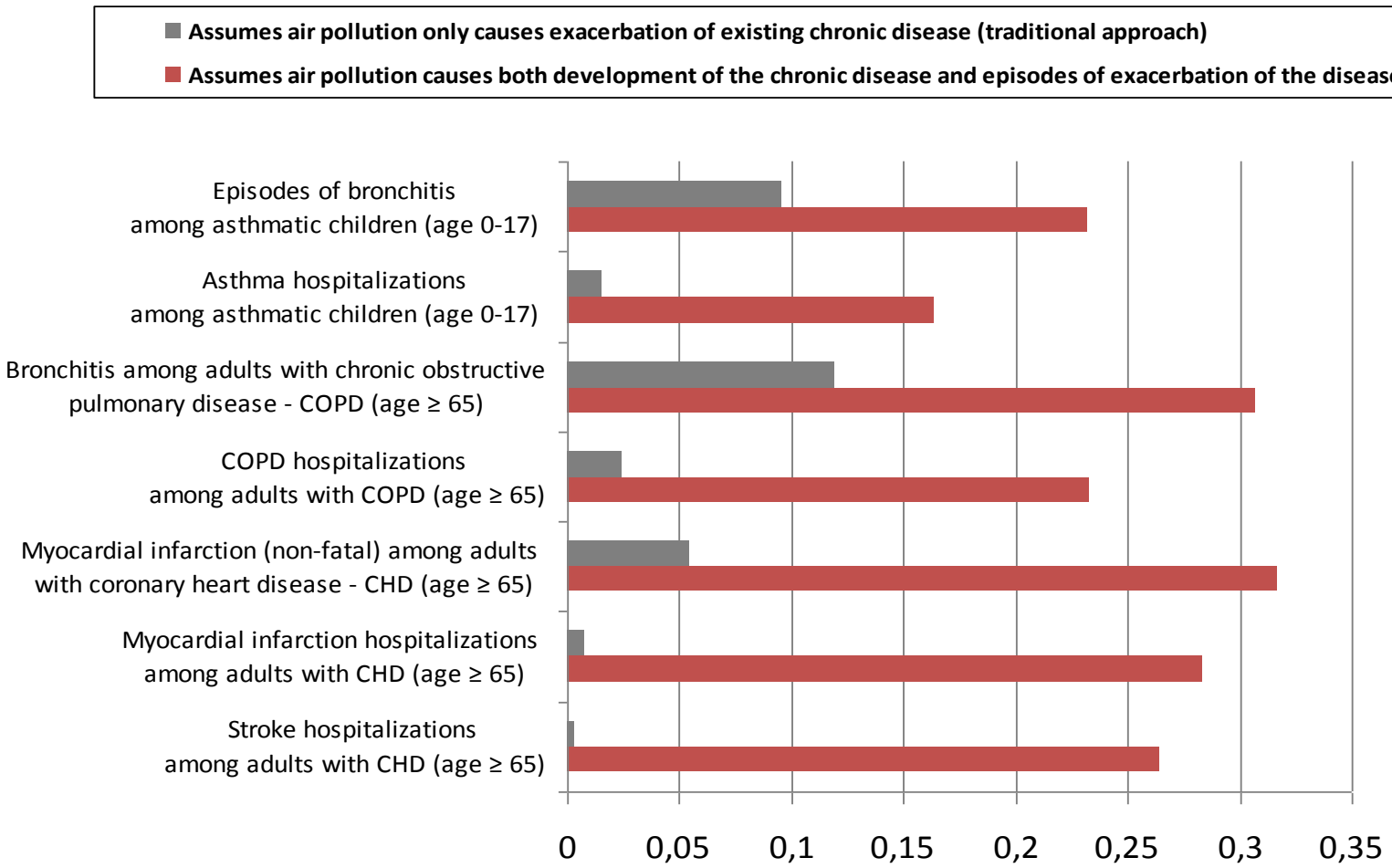
- Actuellement, pas de surveillance de routine
  - Recommandation pour surveillance (projets REVIHAAP/HRAPIE)
  - Effets sur la santé

Qualité de l'air

- Surveillance de l'air ambiant
  - Interpolation des données de surveillance de routine
  - Représentatif de l'exposition?
    - Projet SHAPE, mémoire JMVanOosten 2014
    - APHEKOM proximité des routes →30% de sous-estimation

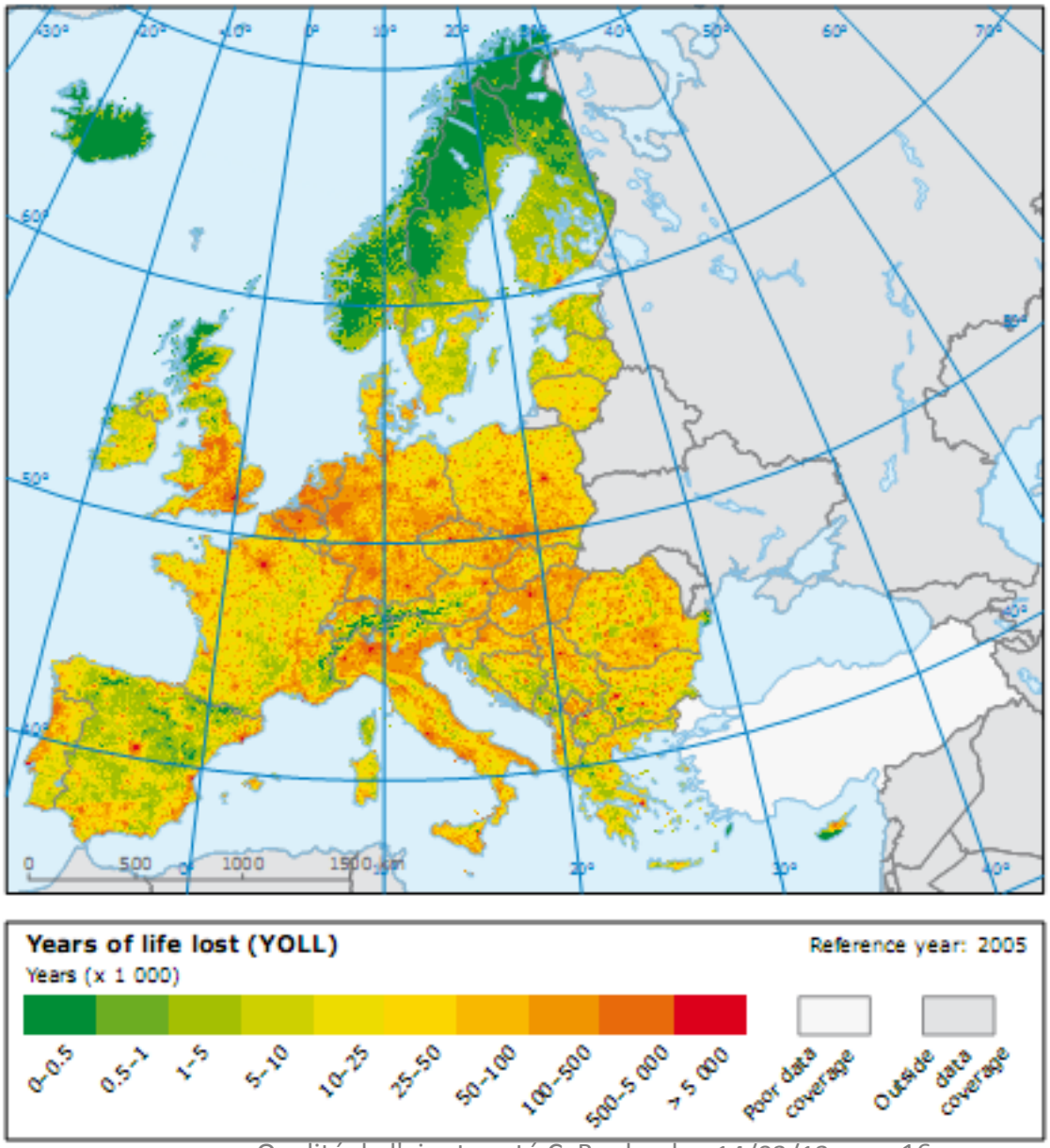
- Modélisation des émissions
  - Modèles qui prennent en compte les modifications physico-chimiques entre l'émission et l'exposition
  - Mais uniquement contribution des sources locales
  - Sur base des déclarations dans les registres d'émissions !!

Sous-estimation de l'exposition (proximité/données de surveillance)

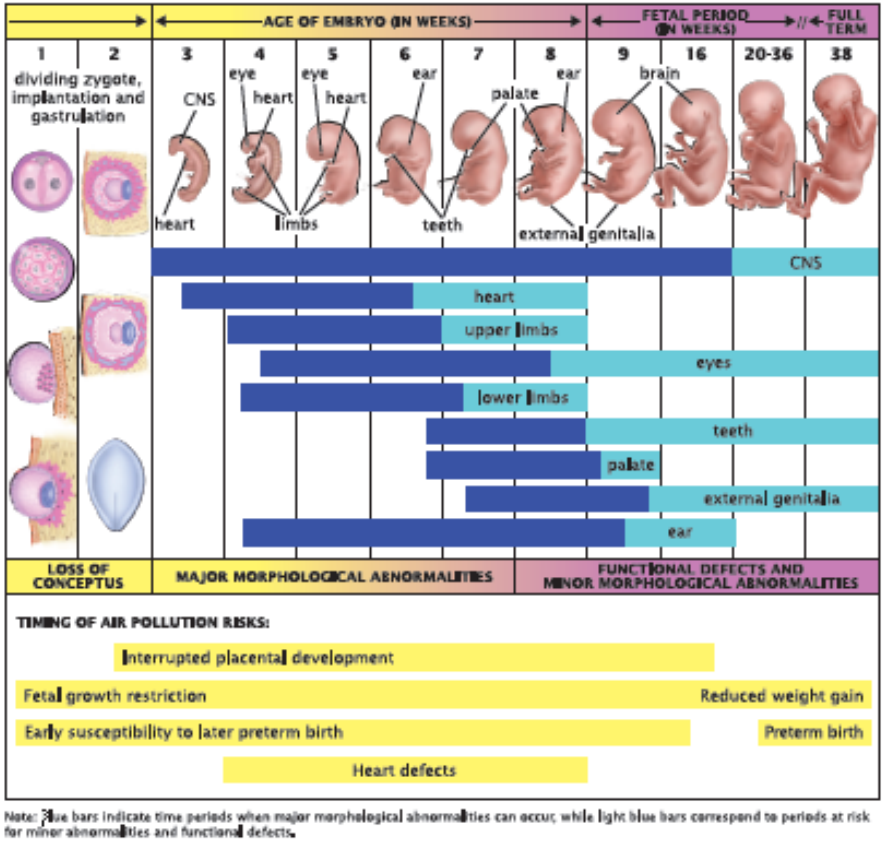


Sous-estimation par sous-déclaration (modèle GAINS)

Map 5.1 Estimated years of life lost (YOLL) in reference year 2005 attributable to long-term $PM_{2.5}$ exposure

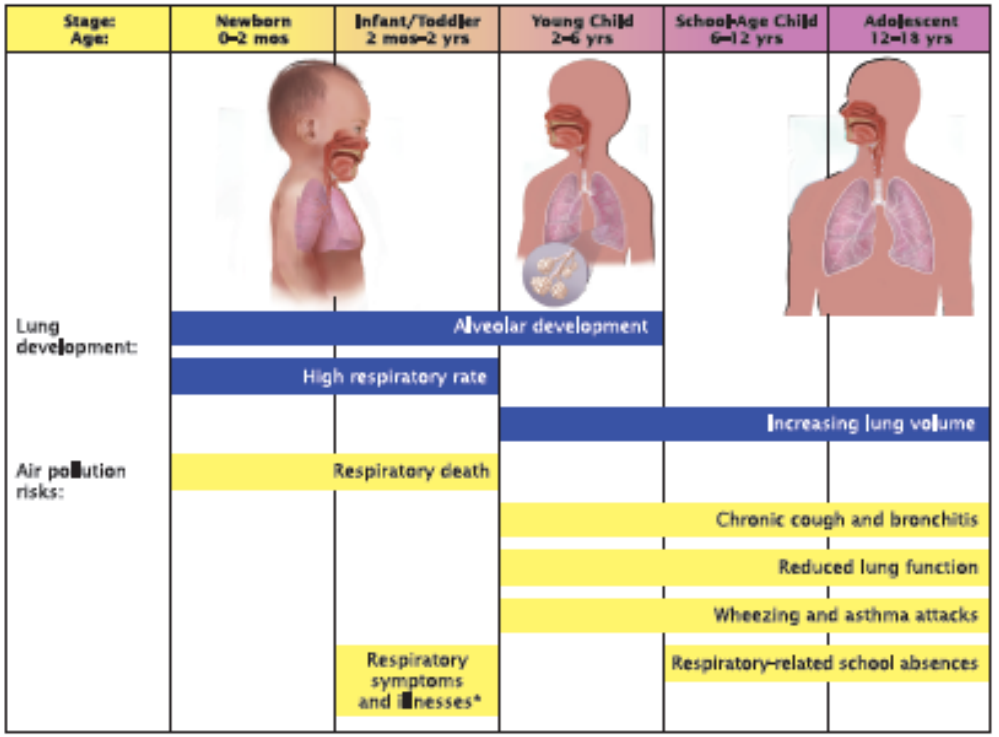


Période d'exposition, vulnérabilité



Note: Blue bars indicate time periods when major morphological abnormalities can occur, while light blue bars correspond to periods at risk for minor abnormalities and functional defects.

Figure 1. Fetal development and timing of air pollution risks.

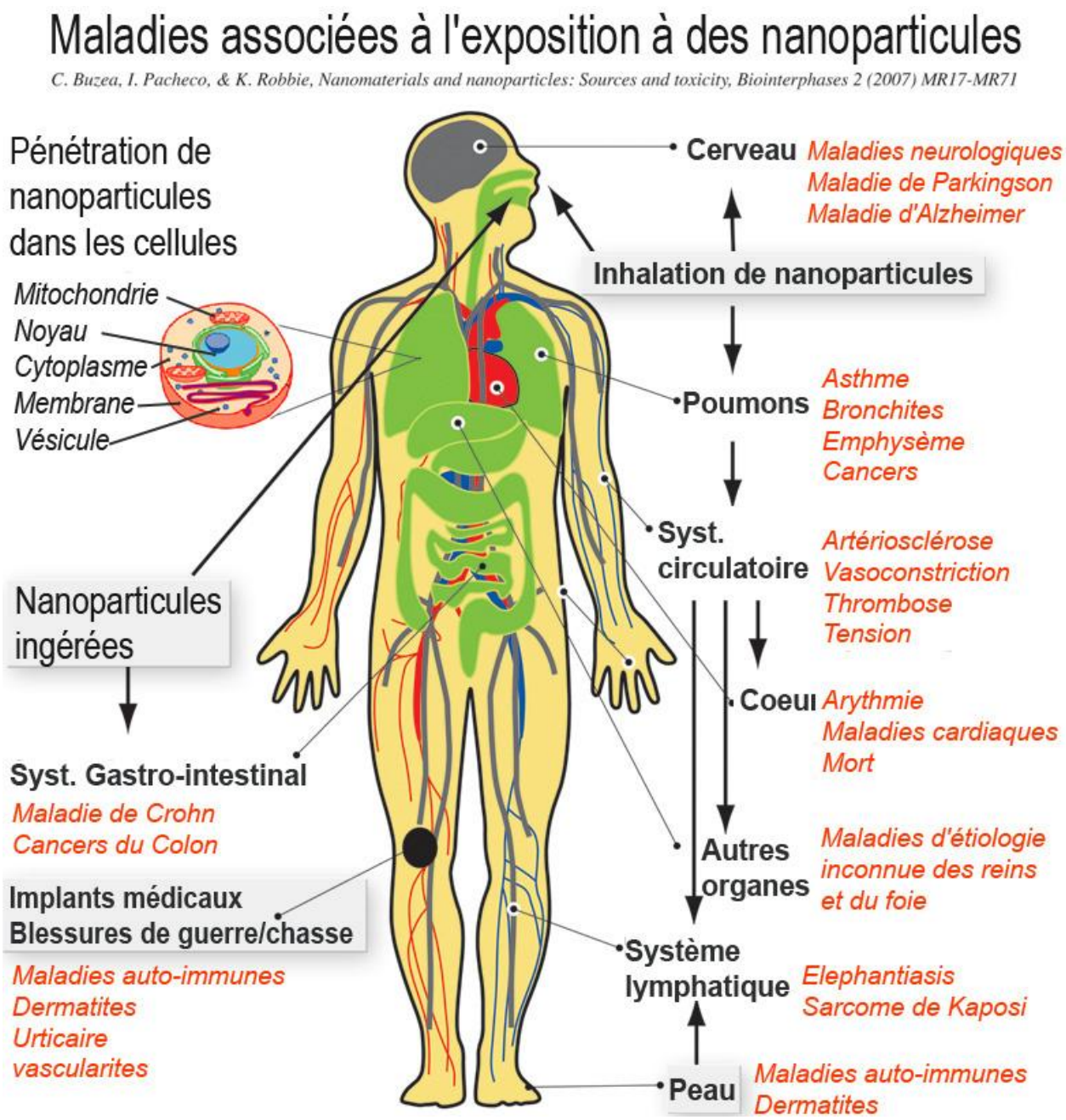


*Air pollution exposure has also been more recently linked to respiratory symptoms and illnesses in early life including cough, bronchitis, wheeze and ear infections

Figure 2. Air pollution effects on the developing respiratory system.

UCLA Institute for the Environment and Sustainablily 2008
Childproof – gezinsbond (2013)

Émissions des moteurs diesel et nanoparticules?



Préoccupations pour la santé

Émissions des véhicules diesel

- Aérosols
  - Taille et toxicité (fonctions dose-réponse ds littérature ($PM_{2,5}$, PM_{10}))
  - *(Composition et toxicité)*
- Contribution à la qualité de l'air respiré → Impacts sur la santé
    - Calculés à partir de modèles d'exposition (basés sur inventaires d'émission) et données administratives de santé
    - Prenant en compte uniquement les contributions locales (émissions déclarées)
    - Prenant en compte les données administratives de santé (toutes expositions réunies mais avec déjà sous-estimation
- Quel résultat: sous-estimation ou sur-estimation ??
  - Comparaison mesures BC dans la circulation et inventaire d'émissions?
  - Recalculer les impacts sur la santé

Références

- APHEKOM http://www.aphekom.org/web/aphekom.org/home
- EEA air quality in Europe 2014
- Chanel O., et al. on behalf of the Aphekom group, 2014. Economic valuation of the mortality benefits of a regulation on SO_2 in 20 European cities, European Journal of Public Health, Vol. 24, No. 4, 631-637 doi:10.1093/eurpub/cku018
- Pascal M. et al., and on behalf of the Aphekom group, 2013. Assessing the public health impacts of urban air pollution in 25 European cities: Results of the Aphekom project, Science of the Total Environment 449: 390-400
- Perez L. et al., 2013. Chronic burden of near-roadway traffic pollution in 10 European cities (APHEKOM network) Eur Respir J; 42: 594–605 | DOI:10.1183/09031936.00031112
- Perez L. et al. 2015.Transport-related measures to mitigate climate change in Basel, Switzerland: A health-effectiveness comparison study. Environ Int. Sep 17;85:111-119. doi:10.1016/j.envint.2015.08.002.
- Van Oosten 2014 Qualite de l'air et cyclabilite Bruxelles, mémoire ULB
- WHO 2012 Health effects of black Carbon
- WHO 2013a, Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP project
- WHO 2013b. Health risks of air pollution in Europe—HRAPIE project recommendations for concentration–response functions for cost–benefit analysis of particulate matter, ozone and nitrogen dioxide.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

MAANDAG 07 DECEMBER 2015

Namiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

LUNDI 07 DECEMBRE 2015

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.06 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De vergadering wordt geopend om 14.06 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Audition de
- MM. Olivier Brahy et Denis Pohl, SPF Santé Publique, DG Environnement
- Mme Aurélie Wayenbergh, SPF Mobilité
- M. Frans Fierens, directeur administratif de la 'Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu' (IRCEL)
- M. Pierre Courbe, Inter-Environnement Wallonie
- professeur Greet Schoeters, 'Vlaams Instituut voor Technologisch onderzoek' (VITO)
Hoorzitting met
- de heren Olivier Brahy en Denis Pohl, FOD Volksgezondheid, DG Leefmilieu
- mevrouw Aurélie Wayenbergh, FOD Mobiliteit
- de heer Frans Fierens, administratief directeur van de Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu (IRCEL)
- de heer Pierre Courbe, Inter-Environnement Wallonie
- professor Greet Schoeters, Vlaams Instituut voor Technologisch onderzoek (VITO)

La **présidente**: Chers collègues, je vais ouvrir les travaux de notre commission de cette après-midi. Nous poursuivons nos auditions. Le thème principal d'aujourd'hui est l'aspect environnemental du sujet qui nous occupe. Les premiers intervenants seraient donc les représentants du SPF Santé publique – direction générale Environnement et du SPF Mobilité, qui se sont mis d'accord pour nous présenter un exposé commun. À la suite de cet exposé, je proposerais d'organiser une séance de questions. Nous reviendrons ensuite à l'ordre du jour pour poursuivre nos auditions.

Je vous remercie tous pour la disponibilité dont vous avez fait preuve pour venir nous éclairer quant à certains aspects. Merci à tous les intervenants de cette après-midi.

Denis Pohl: Madame la présidente, mesdames messieurs, bonjour. Mon nom est Denis Pohl, je suis conseiller en politique de produits au SPF Santé publique, à la direction générale de l'Environnement. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Olivier Brahy qui est expert en politique de produits au sein de la même organisation, et de Mme Aurélie Wayenbergh, experte en réglementation des véhicules au SPF Mobilité.

Nous avons décidé de faire une présentation conjointe aujourd'hui parce que nous travaillons ensemble quotidiennement sur ces dossiers. Il s'agit d'un partenariat entre nos deux administrations.

La question du jour est de savoir si votre voiture pollue, dans quelle mesure elle pollue et comment elle pourrait polluer moins. Nous allons balayer ces différents aspects cette après-midi.

Le premier volet de notre présentation a pour but de vous informer sur la contribution du transport à la pollution atmosphérique. Quels sont les principaux polluants et leurs effets sur la santé et l'environnement? On parle surtout de particules et de NOx. Elles sont en effet responsables des *smogs* en hiver et sont la source de maladies cardio-vasculaires et respiratoires chroniques. Elles peuvent également être la cause de surmortalité, principalement en cas de pic de pollution. Je crois que vous avez déjà eu des présentations du Conseil Supérieur de la Santé à ce sujet, qui ont dû vous expliquer dans les détails les effets de ces différents polluants sur la santé, avec en illustration, des images typiques de *smog* à Bruxelles au Caire ainsi qu'une image ancienne de Londres.

Autres polluants qui nous intéressent aussi, ce sont les COV, les composés organiques volatiles. Ils participent à la formation d'ozone troposphérique, principalement en hiver. Ils sont aussi la cause de maladies respiratoires, cardio-vasculaires et génèrent également une surmortalité en Belgique. Il y a également les

SO2: responsables des pluies acides, ils contribuent au dépérissement des forêts.

Il y a également des émissions de composés azotés qui participent à l'eutrophisation tant des sols que des rivières, avec des effets tels que les marées vertes en Bretagne. Celles-ci ne sont pas dues à l'automobile mais à ce type de pollution azotée, d'eutrophisation.

Pour planter le décor, il nous semblait également important de revenir sur les chiffres relatifs au transport. Nous avons choisi de vous présenter les kilomètres parcourus parce que ce sont eux qui sont responsables de la dégradation de la qualité de l'air. En vert, sur le tableau, vous avez la proportion des véhicules à essence et en bleu, la proportion des véhicules roulant au diesel. On constate que non seulement on a tendance à parcourir plus de kilomètres - bien que ces dernières années, on voit une stabilisation de ce nombre de km -, mais il y a également eu une tendance très nette à la 'dieselisation' du parc automobile.

Si nous regardons l'effet sur la qualité de l'air, on voit les tendances pour les oxydes d'azote depuis 1990, le transport étant l'une des principales causes de ces pollutions.

En jaune, vous avez les objectifs belges et en rouge, les plafonds d'émissions autorisés par la Belgique. Nous n'allons pas entrer dans des explications au sujet des plafonds d'émissions, mais sachez tous les États membres de l'Union européenne doivent respecter un certain plafond d'émissions. Ce sont des plafonds contraignants. Et aujourd'hui, la Belgique fait face à une procédure d'infraction entamée par la Commission européenne pour dépassement chronique de ces plafonds.

Ensuite, même type de graphique sur les particules. Ici, la bonne nouvelle est que l'on sera juste dans les plafonds d'émissions. Pour le NOx, le transport était prépondérant. Ici, le transport est le deuxième contributeur.

Si on isole des NOx et que l'on regarde ce qui se passe au niveau des émissions du transport routier – on n'a pas considéré ici ce qui était transport deux roues –, on voit une augmentation assez forte jusqu'en 2009 et, depuis, une légère décrue. On explique cela par plusieurs facteurs: la crise, la fin de certaines primes qui fait que, d'un point de vue économique, l'attractivité des véhicules diesel est moindre aujourd'hui qu'il y a quelques années.

Même tendance pour les particules fines: on voit aussi une diminution régulière des émissions du transport.

Une petite diapositive aussi sur le CO_2 du transport.

Toutes ces diapositives sont à remettre en parallèle avec celle-ci. Il ne faut pas perdre de vue cette dynamique quand on regarde ces graphiques-ci.

Pour le CO_2, on est dans une tendance globale à la stabilité, une augmentation des émissions de CO_2 du diesel et une diminution de celles de l'essence. Mais c'est surtout dû à cet effet de proportion de plus en plus grande des véhicules diesel dans le parc automobile.

Je tiens à souligner aussi que le CO_2 n'est pas un polluant, c'est un gaz à effet de serre; cela cause d'autres problèmes qui sont sérieux. Je ne dois pas vous les expliquer, ils sont au cœur de l'actualité aujourd'hui. Mais cela ne cause pas de problème à court et moyen termes pour la santé, ni pour l'environnement. Si l'on se place dans une perspective à moyen et long termes, on va voir d'autres types d'inconvénients.

Voilà, cette première partie a dressé le tableau.

Réfléchissons un peu à ce que l'on peut faire pour diminuer ces émissions, quelles sont les compétences qu'il faudrait activer. Je vais vous présenter ici quelques diapositives qui reprennent ce qui existe aujourd'hui. Je ne me place donc pas ici en termes de perspectives, mais en termes d'analyse de ce qui existe aujourd'hui, que ce soit en Belgique ou à l'étranger.

La première solution serait de réduire le trafic. C'est très facile à dire, beaucoup plus difficile à réaliser. On peut y penser en aménageant des infrastructures, en établissant des règles locales de circulation, etc. Et nous nous retrouvons ici en face de compétences principalement communales et régionales. Une petite compétence fédérale, qui est le Code de la route, mais on n'a rien dans les cartons actuellement en vue de le modifier.

On pourrait aussi interdire ou restreindre la circulation des véhicules les plus polluants. Et nous nous retrouvons ici devant des compétences régionales, voire locales.

On a aussi des questions d'aménagement du territoire. Le fait d'avoir un habitat éclaté au sein de nos campagnes va évidemment engendrer des besoins de transport. Ici, nous nous retrouvons encore face à des compétences qui sont hors du champ d'action du fédéral.

Les transports en commun sont aussi une alternative, avec le défi de l'intermodalité. On peut aussi penser au partage de voitures, etc. Encore une fois, nous nous retrouvons principalement devant des compétences régionales, avec quand même la SNCB qui reste dans le giron fédéral.

Si on veut penser à faire évoluer notre parc automobile vers d'autres technologies, celles-ci, en général, nécessitent des carburants que l'on pourrait qualifier d'alternatifs, pour lesquels la distribution de masse n'est pas organisée. C'est bien sûr un frein qu'il faudrait surmonter. Mais une fois encore, nous nous retrouvons en face de compétences régionales.

Un autre moyen de diminuer les émissions, c'est de mieux gérer le trafic, en fournissant toute une série d'informations que les conducteurs pourront utiliser pour éviter de rester accrochés dans des bouchons. Là, on est de nouveau dans des compétences qui sont entre le régional et des systèmes privés.

Je pense à la communauté Coyotte qui est gérée sur base d'informations fournies par la communauté elle-même et par les centres régionaux de trafic.

On peut aussi favoriser l'utilisation de véhicules et de carburants moins polluants en décourageant les plus polluants. C'est un peu le corollaire. Là, nous avons surtout l'instrument fiscal ou l'instrument incitatif qui est à notre disposition. Avec toute la partie voiture qui est maintenant chez les Régions, tandis que la partie carburant reste encore au fédéral. Le gouvernement a déjà pris des actions en vue d'ajuster les accises du diesel pour diminuer le différentiel de prix avec l'essence.

Là, je vous ai illustré quelques technologies plus vielles et plus récentes. À droite, c'est la technologie à l'hydrogène et, au centre, c'est une voiture de 1910 Fiat électrique. Donc, la technologie électrique n'a vraiment rien de nouveau et reste toujours confrontée – vous allez le voir dans la partie perspectives – au problème des batteries.

La dernière option que nous avons identifiée – il y en a peut-être encore d'autres, je ne prétends pas être complet mais juste brosser quelques pistes –, c'est de réglementer les conditions d'accès du marché et donc d'interdire la vente des véhicules les plus polluants.

Éventuellement, on pourrait aussi… L'interdiction de vente des véhicules les plus polluants est déjà d'application tandis que l'obligation d'équipement d'aide à la conduite du type obligation d'avoir des économètres dans les voitures, on en parle mais personne n'a encore franchi le pas. Ici, nous sommes dans les normes de produits qui sont une compétence fédérale.

Les normes de produits. Nous, gens de l'environnement, on a appris à développer ces normes de produits dans une approche cycle de vie. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire qu'on va regarder toutes les étapes nécessaires à la fabrication d'un véhicule, depuis l'extraction des matières premières en passant par le transport, les transformations, les transports intermédiaires, etc., la commercialisation qui peut aussi avoir un impact, l'utilisation et la gestion en fin de vie. Pour ces différentes étapes, on va regarder quels sont les différents impacts environnementaux qui y sont associés.

Parmi les impacts typiquement pris en compte, il y a l'épuisement des ressources, le réchauffement climatique global, les gaz à effet de serre, l'oxydation photochimique, l'eutrophisation, différents aspects de la toxicité, etc. Ces analyses cycle de vie sont aussi des matières en pleine évolution. Plus on les étudie, plus on connaît, mieux on comprend les interactions et les impacts des différents polluants ou autres activités.

Les analyses cycle de vie nous ont montré que le transport en général, je n'ai malheureusement pas de données très fiables pour le transport individuel, mais le transport est un des principaux contributeurs aux impacts environnementaux d'origine humaine.

Si on fait des approches cycle de vie, c'est aussi pour éviter que, si on améliore un paramètre, on en détériore un autre. Pendant des années, on a eu ce dilemme entre les diesels qui émettent moins de CO_2 mais qui émettent des particules et plus de NO_X que les véhicules à essence. Là, il faut quelque part choisir entre… Pour un politique, je crois que c'est assez compliqué de se dire sur quoi il va mettre l'accent: sur le réchauffement global à long terme ou sur la santé de la population à court terme. C'est un dilemme qui est assez difficile à résoudre.

Autre point important. Quand nous travaillons dans des approches cycle de vie, nous sommes aussi attentifs à associer les différents acteurs autour de cette chaîne de ce cycle de vie. Un acteur en soi – si je prends mon cas, on est un acteur législatif, nous faisons des propositions -, en tant que tel n'est rien sans les autres. Chacun a une partie de la solution et il faut mettre tout le monde autour de la table pour voir quelle est la

solution praticable.

Là, on va avoir des intérêts qui peuvent être franchement divergents entre la protection de l'environnement, des intérêts économiques, la protection de l'emploi, des effets de mode aussi – le CO_2 il y a dix ans était très à la mode alors que la mode de cette année ce sont les ressources. La Commission a publié la semaine passée une communication sur l'efficacité des ressources. Elle a tout à fait raison de le faire mais, maintenant, j'ai envie de dire qu'en fait ce sont tous ces problèmes, la santé, les ressources, le réchauffement climatique global qui vont être mis sur la table et pris en compte. De là, on se rend compte que, finalement, une norme de produit ne vise pas qu'à protéger l'environnement mais est le résultat d'un compromis sociétal entre ces différentes composantes.

Je vais terminer ma partie avec deux dias sur les normes euro. Le but n'est pas de rentrer dans le détail des chiffres mais de vous montrer qu'au cours du temps, ces normes deviennent de plus en plus strictes et qu'on rajoute aussi des polluants. Donc, on comprend de mieux en mieux le problème et on agit en conséquence.

Ici, ce sont celles pour le diesel, et ici pour l'essence. Comme vous le constatez, ce ne sont pas les mêmes valeurs. On est un peu en porte-à-faux avec ce que l'Europe défend toujours, à savoir la notion de neutralité technologique de la législation.

Ici, on a une législation faite sur mesure pour le diesel et une sur mesure pour l'essence. On n'en a pas une globale couvrant les différents types de motorisation.

Je passe la parole à Aurélie Wayenbergh, experte en réglementation des véhicules au SPF Mobilité.

Aurélie Wayenbergh: Merci. Donc si on replace les normes des émissions dans un cadre légal, il s'agit du règlement 715/2007. Ce règlement définit les seuils d'émission des polluants, les dates d'entrée en vigueur des différentes normes euro, comme vous avez pu les voir, les règles de la conformité en service, les mesures de la consommation du carburant, les règles de durabilité des dispositifs de maîtrise des pollutions, etc. Et bien d'autres éléments qui ont trait à la pollution et aux véhicules.

Lorsque l'on parle des tests proprement dits, que les véhicules subissent avant d'être homologués, pour l'instant il s'agit du test NEDC, qui signifie *New European Driving Cycle*. Ce test se passe sur banc d'essai, où il y a un ordre précis de paliers de vitesse, d'accélérations et de décélérations. Ce test élaboré dans les années septante montre certaines faiblesses, certaines limites. Il n'est plus vraiment représentatif des conditions réelles. Il y a par exemple des accélérations trop faibles par rapport à la conduite réelle. La vitesse moyenne pendant le test est de 33 km/heure. Les pneus sont gonflés au maximum autorisé. Ce test est optimisé pour diminuer les émissions du véhicule. Ça, c'est pour le test actuel.

Comment se passe l'homologation d'un véhicule en Belgique? Il faut savoir que depuis le 1er janvier 2015, les compétences sont partagées. Les normes de produits - donc la réglementation liée au véhicule - restent une matière fédérale. L'homologation en tant que telle des véhicules est devenue une matière régionale, ainsi que la reconnaissance des services techniques. La surveillance du marché est restée une matière fédérale.

Pour vous donner une idée, en Belgique en 2014, l'homologation a délivré cinq WVTA (*whole vehicle type approval*). Il s'agit du nombre d'homologations pour un véhicule entier. À côté de cela, il y a eu 45 extensions-révisions de ces homologations. S'il y a une *update* d'une homologation, il s'agit d'une extension. Il y a aussi des révisions. Ceci s'applique aux véhicules existants. On ne revoit donc pas les émissions en tant que telles.

Au niveau national, il s'agit uniquement de véhicules 'complétés': pour un camion par exemple, la cabine a été homologuée dans un autre pays et nous complétons avec la remorque. La sécurité a donc été revue pour la remorque mais les émissions n'ont pas été retestées.

Il existe également des réceptions individuelles qui sont pour la plupart, des véhicules complétés. La réception individuelle comprend les véhicules sans moteur tels que les remorques agricoles par exemple.

Comment se passent les tests d'émissions en Belgique? Je tiens à répéter que dans la pratique, il s'agit d'une compétence régionale. Pour être complète, voici une brève explication de la procédure en Belgique.

Ce sont des services techniques indépendants qui effectuent les mesures des émissions polluantes. Ce sont des services techniques de catégorie B, ce qui signifie que les tests s'effectuent dans les laboratoires des constructeurs mais ils ont été vérifiés au préalable par les services techniques et sont donc validés par ceux-ci.

On peut noter que les services techniques ont une relation contractuelle avec les constructeurs et qu'il y a une compétitivité entre les services techniques européens.

Je passe à la parole à mon collègue M. Olivier Brahy, du SPF Environnement.

Olivier Brahy: Bonjour à tous et merci pour votre invitation. Après le cadre général qui vous a été présenté par mes collègues, je vais vous présenter un bref résumé des différents scandales auxquels le secteur automobile doit faire face actuellement. Je terminerai en abordant les différents dossiers discutés pour l'instant au niveau européen.

Il est important de préciser avant tout qu'il y a trois scandales indépendants les uns des autres. Le premier qui date de la mi-septembre est une notification des autorités américaines en charge de l'environnement, relative à de possibles manipulations qui auraient été opérées par le groupe VW sur certains de ses modèles. Cela concerne uniquement des modèles diesel pour les valeurs d'émission de NOx. Un seul polluant est donc concerné.

Comme l'a dit mon collègue, il s'agit d'un polluant atmosphérique, qui a donc un effet sur la santé mais pas d'effet sur le réchauffement climatique.

En ce qui concerne ce scandale à proprement parler, on a un peu plus de 400 000 véhicules concernés en Belgique. Il s'agit de données consolidées qui nous ont été fournies par VW mais aussi par l'autorité compétente en Allemagne. Les 4 marques grand public du groupe VW sont concernées. Il s'agit des moteurs de famille EA 189 de trois cylindrées différentes pour lesquels différentes solutions techniques ont déjà été présentées par VW afin de mettre ces moteurs en conformité.

Les manipulations on été reconnues par VW. On sait depuis le mois d'octobre que, d'un point de vue des autorités allemandes, il s'agit bien d'une manipulation illégale sur base de l'article 5, §2, du règlement 715/2007 qui définit les exigences en matière de test des véhicules.

Je terminerai le bref résumé sur ce scandale en précisant que la Commission a lancé une initiative. Elle a mis en œuvre une plate-forme d'échanges entre les États membres afin de pouvoir échanger des éléments sur ce dossier.

Un petit mot sur l'article 5, §2. Qu'est-ce qui en réalité relève de l'infraction? En fait, il s'agit ici de la mise en œuvre d'un dispositif d'invalidation qui ne relève pas des exceptions qui sont prévues par la législation. Étant donné que cette manipulation ne relève pas de ces exceptions, le caractère illégal est confirmé dans le cas présent.

J'en viens au deuxième scandale qui concerne à nouveau les NOx mais cette fois-ci pour les moteurs diesel haut de gamme du groupe VW. Ce scandale à de nouveau été notifié par l'EPA (l'Agence américaine de l'environnement). Cela concerne les marques Audi, Porsche et VW pour les modèles haut de gamme.

À ce jour, les manipulations n'ont pas été reconnues par le groupe VW en Europe et il semblerait – tout cela est à confirmer – qu'il n'y ait pas de caractère illégal de ces manipulations en Europe. Une petite précision à ce sujet: il y a une grosse différence en termes réglementaires entre les États-Unis et l'Europe. Les États-Unis prévoient que les constructeurs, s'ils viennent à utiliser des dispositifs d'invalidation doivent le déclarer, ce qui n'était pas encore prévu dans la législation européenne. Comme vous le verrez, la Commission vient d'y remédier.

Enfin, dernier scandale, mais cette fois-ci cela ne concerne plus les NOx mais bien le CO_2. Il s'agit ici de gaz à effet de serre qui n'est pas un polluant atmosphérique à proprement parler mais qui a bien une influence sur le réchauffement climatique. Dans le cas présent, il ne s'agit pas d'une notification d'une autorité compétente mais bien d'une communication du groupe VW lui-même suite à une enquête interne qu'il a menée à la suite du premier scandale.

Dans le cas présent, à la fois les motorisations essence et diesel sont concernées pour plusieurs types de cylindrées. À nouveau, les 4 marques grand public du groupe VW sont concernées. Il s'agirait – mais là, ce ne sont pas des données consolidées mais des données VW – d'un peu plus de 1,2 millions de véhicules impliqués.

Ces manipulations auraient un impact sur d'autres réglementations. En effet, les valeurs d'émission qui sont mesurées lors des tests permettent entre autres de définir la classe pour l'étiquetage CO_2 du véhicule. Cela a un impact direct sur le consommateur. Ces mêmes valeurs d'émission mesurées lors des tests vont permettre de mesurer les émissions globales par constructeur. Il faut savoir que chaque constructeur se doit de respecter un certain plafond. Il est actuellement de 130 milligrammes par kilomètre mais il sera de 95 milligrammes par kilomètre à l'horizon 2021.

Je repasse la parole à ma collègue du SPF

Mobilité qui va évoquer le premier dossier qui est actuellement discuté au niveau européen.

Aurélie Wayenbergh: Au niveau des perspectives, il y a une évolution des tests. Le test NEDC que je vous ai présenté va être remplacé par le test WLTP. On parle de ce test depuis très longtemps, déjà au niveau de l'UNECE, donc de l'ONU à Genève, où des experts de tous les États membres de l'Europe mais aussi d'autres pays tels que le Japon se réunissent pour mettre au point un test qui représenterait plus la réalité. Il prendrait notamment en compte le poids des passagers, les différentes routes, il fera des vitesses plus adaptées à la conduite d'aujourd'hui, etc. C'est un gros travail qui a été fait au niveau de l'UNECE et qui est fait en plusieurs phases. La première phase qui consistait à concevoir ce test a été votée en mars 2014 à Genève.

L'Europe a pour but de reprendre ce test mais en l'adaptant aux normes européennes, notamment en reliant tout ce qui est température et d'autres paramètres plus adaptés à l'Europe. Ils sont occupés de le faire dans des groupes d'experts. Le vote devrait intervenir au début de 2016 avec pour but de l'appliquer à partir de 2017, 2018.

Olivier Brahy: Pour terminer notre présentation, nous allons aborder un autre dossier actuellement discuté au niveau européen. Il s'agit du RDE – *Real Driving Emissions*. Il s'agit d'un cycle d'essai complémentaire. C'est une nouvelle disposition qui permettra dès 2017 de réaliser des tests en condition réelle sur la route afin d'obtenir des valeurs d'émission davantage représentatives d'un usage normal. Ces nouvelles dispositions font l'unanimité parmi les parties prenantes, qu'il s'agisse des constructeurs, des ONG ou des États membres.

Au niveau réglementaire, ce dossier est actuellement discuté via la procédure de réglementation avec contrôle. Il est important de savoir à travers cette procédure, que le Parlement et le Conseil ont un rôle à jouer et peuvent, le cas échéant, bloquer le vote de ces dispositions si certaines exigences n'étaient pas remplies.

Un premier paquet de mesures a été voté en mai 2015. On y retrouve la méthodologie de test et les conditions limites. On a fixé les températures que doivent respecter les constructeurs, et les valeurs d'attitude et de vitesse.

Plus près de nous, un deuxième paquet a été voté le 28 octobre, donc après le déclenchement du premier scandale VW. Il est important de rappeler que ces mesures ne concernent que le NOx pour les véhicules diesel. La Commission envisage d'élargir éventuellement le champ d'application mais pour l'instant, seuls les véhicules diesel sont impactés en ce qui concerne le NOx.

Le deuxième paquet concerne des éléments plus sensibles politiquement: les dates d'entrée en vigueur, les valeurs-limites d'émission et quelques conditions limites dynamiques comme l'accélération, le dénivelé, etc.

Quel est le cœur de ce deuxième paquet de mesures? Les valeurs-limites bien sûr.

Comme vous pouvez le voir sur le slide, au 1er septembre 2017 pour les nouveaux types et au 1er septembre 2018 pour tous les types, le facteur de conformité a été fixé à 2,1. Cela signifie que la valeur-limite à respecter sur la route au cours d'un cycle RDE sera 2,1 fois supérieure à la valeur-limite qui doit être respectée en laboratoire via le cycle NEDC actuellement et WLTP à l'avenir. Ce coefficient sera ramené à 1,5 à l'horizon 2020-2021 et donc à cette date, la valeur-limite à respecter sur la route sera de 120 milligrammes par kilomètre, c'est-à-dire 50 % de plus que la valeur à respecter sur banc d'essai.

Comme vous le voyez sur le *slide* avec la comparaison entre la situation actuelle et la situation future, il s'agit bien d'un renforcement, contrairement à ce qu'on a pu entendre dans certains médias. Donc, on ajoute dans la réglementation une disposition nouvelle qui vient compléter la disposition actuelle. Les valeurs limites sont plus élevées, on est bien d'accord, mais là, il s'agit de tests en conditions réelles. Donc, on vient compléter – et pas remplacer – les tests en laboratoire qui ont cours actuellement.

Je terminerai par les enjeux plus politiques. Comme je l'évoquais en préambule, le Conseil de l'Union européenne et le Parlement pourraient éventuellement bloquer ce vote, qui a eu lieu le 28 octobre, si une des trois conditions suivantes est rencontrée:
- si la mesure votée outrepasse les compétences d'exécution de la Commission;
- si celle-ci n'est pas compatible avec l'objectif ou le contenu de l'acte juridique;
- ou encore si cette mesure outrepasse les compétences ou le mandat de l'Union européenne.

Pour votre information, la commission Environnement du Parlement européen va se prononcer à ce sujet en sa séance du 14 décembre, à savoir si effectivement une demande de blocage doit être introduite ou non par le Parlement. Le cas échéant, si la commission Environnement du Parlement européen devait

voter en faveur de ce blocage, celui-ci serait discuté en séance plénière, toujours au Parlement européen, en janvier de l'année prochaine.

Comme vous le voyez, le dossier continue à occuper les institutions européennes.

Pour terminer, je peux ajouter que pour ce qui est de la Commission, elle devrait vraisemblablement nous proposer, à court terme, un troisième paquet de mesures qui va venir compléter les deux premiers.

Mes collègues et moi-même vous remercions et sommes disposés à répondre à toutes vos questions.

La **présidente**: Merci beaucoup. Qui désire prendre la parole? Mevrouw Dedry, de heer Wollants, mevrouw Detiège.

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Ik maak geen onderscheid tussen de verschillende personen, dus u bekijkt maar wie wil antwoorden.

Mijn eerste vraag gaat over het stuk dat u hebt uiteengezet over de productnormen. U zegt zeer duidelijk dat dit het resultaat is van een compromis. De bevoegdheden zijn nog moeilijker geworden, erg versnipperd. U moet inderdaad met de Gewesten tot een afspraak komen. U hebt verschillende factoren opgenoemd als gezondheidsfactoren, opwarming van de aarde, tewerkstelling enzovoort. Zal onze federale overheid het voortouw nemen in het trachten te komen tot een gemeenschappelijk akkoord of wacht iedereen af? Neemt iemand het voortouw om dit in gang te zetten? Het zijn allemaal versnipperde bevoegdheden maar de vraag is hoe we dan vooruitgang kunnen boeken.

Tweede vraag, we hebben vorige week al een hoorzitting gehad over de effecten op de gezondheid. Experts hebben ons meegedeeld dat men al dertig jaar weet dat diesel kankerverwekkend is, of toch de uitstoot ervan. Begrijp ik het dan goed dat onze overheid in het verleden er vooral voor heeft gekozen om de CO_2-uitstoot te verminderen en daardoor zoveel jaren de dieselwagens heeft “gesubsidieerd” of toch bij de aankoop heeft bevoordeeld, en dat de gezondheidsfactoren ondergeschikt waren bij deze keuze?

Een laatste vraag, u geeft uitleg over de verschillende testen en dat is heel interessant. U spreekt van een betere test in labotoestand en over een RDE-test op de weg. Die termijnen liggen nog enkele jaren van ons verwijderd. Waarvoor kiest u? Wilt u die twee testen, de vernieuwde testen, tegelijkertijd invoeren waarbij de een de andere aanvult? Of kiest onze overheid resoluut voor de RDE-test, waarbij op de rijbaan wordt getest in reële omstandigheden? Of wilt u de twee mogelijk laten?

Bert Wollants (N-VA): Ik heb een aantal vragen op basis van de uiteenzetting. Ik heb ze opgedeeld in normen, effecten, technologie en kosten versus oplossing.

Over de normen werd al heel veel gezegd, met name dat ze te laag zijn en dat de realiteit veel hoger is. Dan rijst onmiddellijk de vraag wat een correcte norm is. We stellen vast dat de norm in de Verenigde Staten heel wat lager ligt dan bij ons. Heeft dat volgens u met gezondheidseffecten te maken of is dat de norm waar we naartoe moeten?

Er zijn mensen die zeggen dat als men de diesels uit de markt wil halen in de Verenigde Staten, dit de manier is om het te doen. De vraag op het vlak van gezondheid is dus wat een aanvaardbare norm is. We hebben aan het eind van de uiteenzetting gezien wat er op tafel ligt: voor de *real driving emissions* 168 milligram en voor de labotest 80 milligram. Tegelijkertijd zijn er onderzoeken die vandaag stellen dat we voor Euro 5 diesel in de praktijk van 900 mogen uitgaan. Hoe moeten we daarmee omgaan?

De normen worden ook hertest. Verschillende landen hebben opdracht gegeven om bepaalde modellen te testen, allemaal met een andere methodiek. Hoe moeten wij daarmee omgaan? Heeft dat zin? Als op een bepaald moment blijkt dat bepaalde modellen in een land anders scoren dan in een ander, welke test moeten we dan uiteindelijk geloven? Is er dan geen dringende nood aan een Europees verhaal dat voor die modellen de bovenhand moet halen? Want anders gaan we er niet komen.

Het verschil tussen die labotests en de *real driving emissions* lijkt mij toch nog altijd heel groot. Als men op de weg meer dan het dubbel mag hebben dan in het labo, wat test het labo dan?

In de praktijk moet men vaststellen dat de relatie toch wel heel minimaal is. Dan blijft de vraag of we zelfs met de verstrenging van de labotests dichter komen bij de realiteit en of we dicht genoeg komen bij de realiteit.

Wat betreft de effecten, hebt u heel kort aangehaald dat er nationale emissieplafonds zijn. Als ik mij niet vergis, is er specifiek voor Transport een subplatform afgesproken voor NOx van 68 kiloton. In welke mate halen we dat vandaag?

Dat is een federale bevoegdheid. Het samenwerkingsakkoord heeft dat ook duidelijk gemaakt. Waar staan we daarmee vandaag? Ik veronderstel dat dit subplatform naar het federaal niveau zal worden verwezen.

Als we die gezondheidseffecten willen beperken en die normen willen halen, is de vraag of een ingreep op de motoren de meest aangewezen optie of de enige optie is? We stellen heel vaak vast dat de uitstoot en de concentraties in de lucht zich concentreren rond de plaatsen waar er veel verkeer is.

Kan zover worden gegaan dat op de plaatsen waar heel veel verkeer is, een beperking op de motoren wordt ingesteld, om de normen te halen? Dat is een vraag die het bekijken waard is. Ik heb immers de indruk dat het altijd een gecombineerd verhaal zal moeten zijn. Het terugbrengen van de NOx-uitstoot bij de motoren lijkt mij onvoldoende om effectief te garanderen dat op die plaatsen de normen worden gehaald.

Een aspect dat ook belangrijk is, zijn de grensoverschrijdende effecten. U weet bijvoorbeeld dat voor fijn stof de elementen tot 500 km kunnen migreren. In dit land stoten we meer uit dan er binnenkomt. Dat is in ieder geval een aspect. Hoe wordt op internationaal vlak echter met die gezondheidseffecten omgegaan?

Op het vlak van de technologie zijn er verschillende manieren om daarmee wordt om te gaan. Verschillende constructeurs gebruiken andere methodes, om de Nox-uitstoot te beperken. Is geweten of uit die verschillende methodes – het hercirculeren van uitlaatgassen versus het toevoegen van toeslagstoffen – ook andere effecten op de volksgezondheid voortvloeien? Ik kan mij voorstellen dat met het toevoegen van bepaalde stoffen wel de Nox-waarden naar beneden worden gehaald, maar dat van die toevoeging in de lucht andere sporen terug te vinden zijn. Ik zou daarover graag meer vernemen. Hebben wij op het vlak van de efficiëntie van de systemen het einde van de rit bereikt? Doen wij op het vlak van de Nox-waarden een goede zaak?

Op het vlak van de milieukosten weten wij dat de verschillende landen ramingen van het effect op het milieu maken. Er worden ook schadevergoedingen geëist. Is er een raming van wat de milieukosten van het schandaal op Belgisch niveau zouden kunnen zijn?

Daaraan gekoppeld, is er de hiernavolgende vraag. Indien wij overeenkomsten met VW trachten te sluiten om maatregelen te treffen, op welke manier zou dan best met die maatregelen van start worden gegaan? Op welke manier kunnen de middelen die nodig zijn, het best worden ingezet om ervoor te zorgen dat de gezondheidskosten die uiteindelijk in onze sociale zekerheid terechtkomen, maximaal kunnen worden vermeden zodat het effect van het schandaal maximaal kan worden beperkt?

Maya Detiège (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil de sprekers danken voor hun uiteenzettingen.

Vorige week hebben het aspect gezondheid besproken en nu behandelen we het aspect milieu. Graag kreeg ik een aantal verduidelijkingen. De heer Wollants heeft een eerste aanzet gegeven over de impact op het leefmilieu. U heeft gesproken over zure regen, de invloed NOx en CO_2 op het vlak van ozon en de gezondheid, en NH3 en de eutrofiëring van de bodem. Er is dus toch sprake van een ernstige impact.

Vorige week kon men ook cijfers meegeven. Ik heb toen bijvoorbeeld genoteerd dat er in heel Europa een paar honderd mensen met ernstige gezondheidsproblemen te kampen heeft.

Is er een concreet zicht op de impact? Zo neen, zal ter zake nog onderzoek worden uitgevoerd? Ik vraag dit omdat dit toch van belang is. De heer Wollants had het reeds over de milieukosten. Er is effectief sprake van schade, dat is duidelijk, door de houding van Volkswagen en de fraude die zij hebben gepleegd. Is er al een raming mogelijk over de impact? Wat met de schadevergoeding die Volkswagen zal moeten uitbetalen? Zij spreken enkel over het herstel van de wagen. Ik meen dat wij verder moeten denken en ook de gezondheids- en milieufactoren in rekening moeten brengen. Als er al cijfers beschikbaar zijn, hoe zou u die dan vertalen naar Volkswagen? Wilt u hun een bijdrage laten leveren aan gezondheidsorganisaties in België? Hebt u daarover al nagedacht?

La **présidente**: Messieurs, prenez quelques minutes pour vous répartir les questions. Répondez dans l'ordre que vous voudrez.

Denis Pohl: Madame la présidente, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord vous éclairer sur les normes de produits. Je ne sais par où commencer. Par le manque d'implication du Parlement belge? Je vous invite, pour tout ce qui est travaux européens, à lire un très bon papier de la Fondation Egmont, qui montre comment le Parlement belge participe très peu au débat européen. Dans d'autres pays, toutes les législations européennes sont approuvées par le

parlement national. Ce n'est pas le cas en Belgique. La Fondation Egmont pense qu'il y a là un problème démocratique. Ceci répond déjà en grande partie à vos interpellations. Je vais, néanmoins, entrer dans les détails.

En ce qui concerne les normes de produits, comment définit-on une position belge? Contrairement à ce que semble dire Mme Dedry, c'est réglé comme du papier à musique. Les différentes parties intéressées, dont les Régions, sont représentées au sein des organes de concertation. Les Régions sont associées aux normes de produits. Elles ne peuvent pas bloquer une norme de produit. Elles vont venir nous expliquer leurs préoccupations et nous allons les prendre en compte autant que faire se peut.

En général, les positions sont d'abord préparées au sein de l'administration. Donc, les différentes administrations concernées se réunissent, exposent leurs points de vue, dégagent une position commune qui, par après, si nécessaire, est débattue au niveau politique en Conférence interministérielle. Et si cela ne fonctionne vraiment pas – mais je n'ai pas souvenir que l'on ait dû le faire – on va jusqu'au Comité de concertation pour ces matières-là.

Pour ce qui est de la position belge internationale environnement, il y a le Comité de coordination de la position internationale à l'environnement (de la Belgique). Tout cela est parfaitement réglé. Chacun a voix au chapitre et on va même au-delà des administrations. En effet, je vous parlais d'approche *multi-stakeholders*; souvent, on a aussi des contributions tant des ONG que de fédérations professionnelles telles que Febiac, Federauto, etc. Donc, nous écoutons bien tout le monde. Nous essayons de faire la synthèse qui, à un certain moment, est validée par le ministre compétent. Les administrations ne font que préparer. Ce sont bien les ministres qui ont la responsabilité des décisions prises, je le rappelle.

Mme Dedry a demandé, à juste titre d'ailleurs, pourquoi, à un certain moment, on a vraiment favorisé les voitures à basse émission de CO_2, quitte à dégrader la qualité de l'air en favorisant le diesel et, pour parler de manière quelque peu caricaturale, ses gros nuages de fumée noire qui traînent derrière les voitures alimentées par ce carburant.

Il m'est quelque peu difficile de répondre à cette question. Je me rappelle que M. Al Gore et M. Tony Blair ont déclaré, à un certain moment, que l'unique priorité environnementale était le changement climatique. Suite à cela, toute la société et ses représentants ont fait savoir que cet élément était effectivement très important et ont décidé de concentrer leurs efforts sur cet aspect, le risque étant de le favoriser au détriment d'un autre, ce que j'ai mentionné précédemment.

Dans ce genre de situation, vous avez beau alerter vos responsables, ces derniers sont pris dans un mouvement. En l'occurrence il s'agissait, ici, de faire quelque chose pour le climat.

Pour ce qui concerne la question de savoir si cela est bon ou non, je serai plus mesuré. En effet, si nous avons eu un débat que je qualifie de monomaniaque sur le climat, ledit débat a permis de faire remonter plus haut les politiques environnementales dans l'agenda politique. C'était peut-être du donnant-donnant. Mais il n'en reste pas moins que cela a eu l'effet que je viens d'évoquer. Cela doit, sans doute, également être mis en relation avec une certaine politique de mobilité, notamment pour des publics plus ou moins précarisés qui habitent en zone rurale, car ils ont été attirés par le prix des habitations qui s'y trouvent, et qui doivent disposer d'un moyen de locomotion. Or les véhicules dont l'utilisation était la moins chère étaient les véhicules diesel. On n'a donc pas voulu fragiliser davantage une certaine frange de la population. Il faut aussi savoir que pour les véhicules d'entreprise, le diesel revenait nettement moins cher, même si, dans ce cas, il y a une question de fiscalité que le législateur aurait pu traiter de manière différente.

On m'a posé toute une série de questions au sujet de la problématique générale de la qualité de l'air et des plafonds d'émissions. Cependant, tel n'étant pas l'objet de cette audition, nous ne nous sommes pas penchés sur ce point. Il s'agit principalement d'une compétence régionale.

Par ailleurs, vous avez parlé d'accord de coopération. Je sais qu'un tel accord est en préparation. Je n'en ai pas encore pris connaissance.

Je pourrais vous proposer d'approfondir cet aspect. Mais c'est surtout vers les Régions que vous devriez vous retourner, puisque ce sont elles qui sont responsables de la qualité de l'air, et non le fédéral. Vous avez vu aussi, dans l'arsenal de mesures que je vous ai présentées, que très peu restent entre les mains du fédéral.

Même si nous parlons de normes de produits, nous sommes dans un domaine hyper harmonisé. Je ne connais pas de produit plus harmonisé que l'automobile. On part d'un concept défini au niveau des Nations unies, au niveau de l'UNECE, et finalement on a une déclinaison pour la région Europe qui est faite à travers les différentes

réglementations d'homologation des véhicules.

La petite Belgique, en fait, a très difficile à évoluer dans ce cadre-là. On est aussi dans l'incapacité totale de développer des normes nationales – il faut en être bien conscient – ou, voire même, d'avancer le calendrier européen de mise en œuvre de ces normes. À un moment, on avait réfléchi à la possibilité d'avancer d'un an la mise en œuvre d'Euro 6 pour la Belgique. Les Pays-Bas avaient eu la même idée. La Commission avait refusé aux Pays-Bas cette possibilité. À la vue de ce résultat, nous n'avons même pas présenté cette demande à la Commission.

Les normes de produits peuvent-elles améliorer localement la qualité de l'air? Oui et non. On voit maintenant les zones à faibles émissions où on voudrait faire circuler les voitures les plus performantes ou les moins polluantes. Oui, il y a un effet. En termes de pollution globale, les normes de produits sont certainement un instrument très intéressant, très puissant, mais qui doit être complété par d'autres instruments pour gérer tant les dynamiques d'utilisation de produits (on vous a montré le nombre de kilomètres parcourus) qu'aussi l'acquisition – ce n'est pas avec une norme de produit qu'on va limiter le nombre de véhicules en circulation. Cela se fera avec d'autres instruments. Mes collègues vont aussi répondre à la question.

L'impact sur l'environnement, la santé. Non, on n'est pas dans ces démarches-là aujourd'hui. D'abord, parce qu'on n'a pas les données pour faire ces calculs.

On a essayé d'expliquer qu'il y avait des différences assez significatives. Votre collègue a cité un facteur 2. Nous avons entendu des facteurs 5, voire des facteurs 10 de différence entre les émissions en conditions de test et les émissions en conditions réelles. Il y a évidemment un tas d'autres facteurs, notamment la manière dont vous conduisez qui peut déjà doubler vos émissions. Il y a donc là un manque de modélisation.

Juridiquement, je ne sais pas. Je me rappelle le cas de Mercedes en France. Mercedes avait volontairement, sciemment, sans se cacher nullement, utilisé des gaz réfrigérants interdits, des gaz qui sont destructeurs de la couche d'ozone. Une action judiciaire a eu lieu contre Mercedes en France et la réponse des juges a été de dire qu'une voiture individuellement ne va pas contribuer significativement à la destruction de la couche d'ozone. Je trouvais cela un peu court car c'est en fait la somme d'efforts individuels. C'était la logique judiciaire qui avait été appliquée.

En l'occurrence, dans quelle mesure pourra-t-on quantifier et, ensuite, remettre la facture à Volkswagen? Cela demanderait une analyse juridique très approfondie, très fouillée et sans garantie de résultat, à mon humble avis. Je ne suis pas spécialiste de ces recours judiciaires.

Il me semble avoir balayé les questions qui me concernent. Je passe maintenant la parole à mes collègues. Si vous vous estimez frustrés, si vous n'avez pas reçu de réponse ou si vous voulez approfondir certains points, n'hésitez pas à revenir vers nous que ce soit maintenant ou ultérieurement. Vous pouvez également nous contacter plus tard pour plus de précisions. C'est Mme la présidente qui gère cela.

Aurélie Wayenbergh: Madame la présidente, je vais répondre à la dernière question de Mme Dedry concernant les différents tests. Il y a le test en laboratoire, le WLTP, qui entrera en vigueur en principe en 2017 et le RDE qui sera également introduit en même temps mais l'un ne remplace pas l'autre. Ils sont complémentaires. On ne peut pas changer les règles du jeu en une fois. Il faut du temps. On reste donc avec notre test en laboratoire qui, lui, mesure toutes les sortes d'émissions, alors que le RDE, pour l'instant, n'est prévu que pour les NOx. Comment cela se passe-t-il en pratique? Avant l'homologation, le véhicule devra faire le test sur le banc d'essai. Il devra également être testé en conditions plus réelles, sur une vraie route où il y aura une prise des mesures des émissions Nox. Le RDE prévoit également que, par la suite, lors de la durée de vie du véhicule, des tests soient faits pour mesurer ces NOx.

J'espère que cela répond à la question et je passe la parole à Olivier Brahy pour les autres questions.

Olivier Brahy: Pour ce qui concerne les autres questions relatives aux textes proprement dits et, notamment à ce qui se fait aux États-unis, je peux ajouter que les normes NO_X y sont en effet plus strictes. On peut se demander s'il ne s'agit pas d'une forme de protectionnisme. Dans tous les cas, des véhicules diesel sont en mesure de respecter ces normes.

Du point de vue technologique, les dispositifs de contrôle de la pollution existent. Le secteur l'a rappelé à plusieurs reprises: les dispositifs sont disponibles. Mais il s'agit d'un compromis. On rejoint ici la question d'un compromis sociétal que représente une norme. Ces dispositifs représentent un coût. Il revient au législateur européen de déterminer jusqu'où il peut aller pour

fixer une norme tout en préservant à la fois les intérêts de la santé et de l'environnement et en prenant en compte aussi les intérêts des constructeurs.

Ce n'est pas à moi d'exprimer une opinion à ce sujet mais cela résulte bien d'un compromis.

Comme vous l'avez aussi évoqué, il y a bien un dépassement significatif en ce qui concerne les émissions de NO_X. On l'observe aussi pour les autres polluants mais c'est vraiment un problème pour les NO_X. C'est ce qui est à l'origine des cycles RDE, mis en œuvre pour s'assurer que les normes sont bien respectées en conditions réelles. C'est le cas pour les véhicules Euro 5 et encore actuellement pour certains Euro 6 même si on observe une amélioration.

Par contre, je veux insister sur le fait qu'il s'agit d'un dossier très harmonisé au niveau européen. Cela signifie que les tests sont effectués de la même façon partout. Il ne faut pas laisser penser que certains tests sont différemment organisés dans d'autres pays.

Il est vrai que certaines autorités compétentes chargées de l'homologation, dans le cadre d'une enquête nationale menée suite au scandale VW, ont modifié leurs procédures de test afin de pouvoir mettre en évidence des manipulations. Il ne s'agit pas de tests d'homologation, mais d'autres tests à propos desquels il est possible, en effet, d'observer des divergences.

En ce qui concerne ces tests menés dans le cadre d'enquêtes nationales, il faut savoir que l'intention de la Commission européenne est de pouvoir rassembler tous les résultats et protocoles, de les comparer au sein du centre de recherche conjoint, le JRC, ceci afin de pouvoir à terme mettre en œuvre un protocole harmonisé susceptible de mettre à jour d'éventuelles manipulations.

Tout ceci est à l'œuvre pour l'instant, ce qui explique qu'il peut y avoir une incompréhension sur ce qui se fait dans chaque pays mais j'insiste bien: pour l'homologation, ce sont les mêmes tests partout.

Vous avez cependant raison de vous interroger sur l'intérêt de ces tests d'homologation puisqu'ils ne sont pas représentatifs de ce qui peut être observé sur la route.

Ils ont au moins un mérite, et c'est l'objet principal de la définition de ces tests, c'est de pouvoir définir une base harmonisée, très standardisée, qui va permettre de façon objective de pouvoir comparer les véhicules entre eux. C'est le cas pour le CO_2 mais aussi pour les polluants dans le cadre de la norme Euro. On a une base technique, harmonisée. Les véhicules sont testés de la même façon et on peut les comparer entre eux. Il y a un écueil: le manque de représentativité; c'est la raison pour laquelle la Commission a décidé de proposer les cycles RDE qui sont pour l'instant uniquement réservés au NOx pour les véhicules diesel, mais qui vont permettre de s'assurer qu'en conditions réelles également, les valeurs limites sont respectées. Là, on est face à d'autres difficultés car il est bien évidemment plus compliqué de standardiser un test en conditions réelles, qui va être plus long, où plus de facteurs devront être pris en compte, plutôt qu'un test en laboratoire, qui peut être paramétré et cadré de façon plus aisée.

À l'avenir, il ne sera pas question de renoncer aux tests en laboratoire, qui ont leur utilité, mais bien de les compléter par de nouvelles dispositions qui permettront de s'assurer qu'en conditions réelles, les valeurs d'émission sont également respectées. L'objectif est de s'assurer que les véhicules qui sont mis sur nos routes et qui sont utilisés par tout un chacun polluent dans des limites qui sont connues et attendues, et pas comme on le voit aujourd'hui, des véhicules qui polluent, pour ce qui est des NOx, cinq à dix fois plus que ce à quoi on peut s'attendre sur base des valeurs d'émission mesurées sur banc d'essai.

J'espère avoir été clair.

Denis Pohl: Je vais reprendre la parole sur un dernier point. Il nous a été demandé jusqu'où il était possible d'aller dans les normes d'émission. Aujourd'hui, il y a des voitures zéro émission. La voiture électrique n'est pas véritablement une zéro émission, ce sont des émissions déplacées. Puisqu'il faut produire de l'électricité aujourd'hui en Belgique, on est encore loin de produire 100 % de renouvelable.

Une autre alternative commence à apparaître sur le marché: l'hydrogène. Là, on pourrait limiter les émissions à de la vapeur d'eau. À nouveau, il y a la question de la production de l'hydrogène. Le produit-on avec les surplus d'électricité quand les éoliennes tournent et qu'elles n'ont pas d'utilisateur? Mais là, je suis déjà dans la partie "perspectives", qui fera l'objet d'une autre session.

Le basculement vers d'autres technologies de motorisation et vers d'autres carburants nécessite aussi une adaptation des infrastructures. Mais j'imagine que vous en parlerez plus tard. Il y a moyen d'aller assez loin dans les normes et il y a des questions assez simples qu'on peut se poser

mais qui ont quand même des implications sur les émissions. Il me semble qu'en Belgique, nous n'avons pas de route où la vitesse autorisée soit supérieure à 120 km/h, sauf le circuit de Francorchamps.

Pourquoi a-t-on encore besoin de voitures qui vont beaucoup plus vite que ces 120 km/h? Pourquoi roule-t-on encore avec des voitures surpuissantes par rapport à nos besoins de déplacement? C'est parce que la voiture remplit d'autres fonctions symboliques auxquelles toute une série de personnes sont attachées – symbole de puissance, etc.

David Clarinval (MR): Madame la présidente, je remercie tout d'abord les intervenants.

Je souhaitais réagir aux réponses qui nous ont été fournies.

J'apprécie le rappel par M. Brahy, fort discrètement certes, du caractère protectionniste des normes. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, un équilibre est maintenu entre la santé, l'environnement et l'emploi, etc. Mais il ne faut pas non plus être naïf: les aspects commerciaux et géopolitiques intercontinentaux jouent aussi dans ce dossier. Nous devons garder à l'esprit que la guerre commerciale remplit un rôle dans la constitution des normes, du moins indirectement.

J'ai une question pour M. Pohl. Lors des réunions précédentes, d'autres intervenants ont clairement dit qu'il était très difficile de quantifier la fraude. Il s'agit de pouvoir réclamer des dommages à VW pour la fraude commise. Cette question doit se loger au cœur de notre réflexion. Dans l'étude d'impact sur l'environnement, il faut tenir compte du parc automobile existant. Aujourd'hui, de vieilles voitures équipées de moteurs très anciens sont toujours vendues. Certains moteurs sont plus récents, tout en étant peut-être frauduleux, mais se montrent plus efficaces que les plus âgés en termes de lutte contre la pollution.

En outre, ces études d'incidence doivent faire la part des choses entre les sources d'émission – les particules fines, le NO_2 et le CO_2. Ce sont des calculs différents qui doivent, chaque fois, être effectués.

Comment voyez-vous la possibilité de quantifier cela? Pensez-vous à une estimation à l'échelle européenne ou bien nationale? Il faut d'abord disposer des bons chiffres. Comment pourraient se faire ce calcul et cette étude d'incidence? Je sais que ce n'est pas l'objet de notre échange. Toutefois, il faudra bien que vous rendiez un avis sur la manière de travailler. Peut-être avez-vous déjà des idées à ce sujet?

Denis Pohl: Je vais très lâchement refiler la"patate chaude" aux Régions qui sont responsables de la qualité de l'air. Quelqu'un de la Cellule Interrégionale de l'Environnement (CELINE) viendra vous expliquer cela et aura sans doute, je l'espère, de meilleures idées que moi. On pourrait en parler pendant trois heures. J'ai des idées mais comme nous n'avons reçu aucune demande dans ce sens et comme, vous le savez, les services publics sont un peu à la disette, nous n'avons pas le temps de réfléchir à des choses à propos desquelles on ne nous demande rien. Mais je comprends votre préoccupation et j'espère que les Régions pourront fournir des idées, éventuellement des calculs et arriver, malheureusement, à fixer des taux de surmortalité et de maladies.

David Clarinval (MR): Je dis ceci car des collègues annoncent déjà dans la presse des dizaines voire des centaines de morts à la suite de cette fraude. C'est assez stupéfiant de voir qu'ils savent déjà quantifier tout cela, alors que, nous, humbles députés, nous n'en sommes pas encore capables.

Denis Pohl: Si vous le voulez, je fais une moyenne très subtile entre la vitesse du vent et l'âge du capitaine et je pourrai vous fournir un chiffre, comme les journalistes le font!

David Clarinval (MR): Ce sont mes collègues. Ce ne sont pas les journalistes.

Denis Pohl: Ce sont vos collègues, pardon! On peut faire des calculs très simplistes, très approximatifs.

David Clarinval (MR): Je voulais simplement démontrer qu'il est très difficile de faire des calculs.

Denis Pohl: Oui, c'est extrêmement difficile.

David Clarinval (MR): Il est un peu effrayant de voir que certains arrivent déjà avec des chiffres de mortalité annuels qui ne sont absolument pas fondés.

Denis Pohl: Comme je vous l'ai dit, aujourd'hui, si ce n'est l'âge du capitaine et la direction du vent, je ne dispose pas de grands moyens pour procéder à ces estimations. On pourrait se plonger dans les chiffres et réfléchir à une manière de calculer cela mais ce n'est pas notre tâche. Nous nous limitons aux normes de produits. Nous nous intéressons aux émissions. À quel taux d'émission la voiture mise sur le marché

a-t-elle droit?

Comme je vous l'ai déjà dit, la qualité de l'air est de la responsabilité des Régions. Au niveau des soins de santé, je ne sais pas trop qui devrait réclamer. J'ignore si une partie relève encore du fédéral ou non. Cela me semble plutôt être dans l'escarcelle régionale.

J'en viens à un autre point. À la place des Régions ou même du fédéral qui a aussi donné des primes ou des incitants pour les voitures à basse émission de CO_2, je me demanderais dans quelle mesure on n'est pas dans le cadre du Dieselgate 3, avec des fraudes aux déclarations de CO_2 et des voitures qui ont pu bénéficier de primes, d'argent public, sur la base de déclarations mensongères - mais de qui? On se retrouve aussi dans une cascade de responsabilités. Quant à l'importateur belge, connaissant aussi les règles européennes de surveillance du marché, il me semble qu'il a pris les mesures qu'il devait prendre. Il a pris ses responsabilités et, ce, rapidement.

Il me semble que, endéans les 48 heures, il a annoncé l'arrêt de la commercialisation des voitures suspectes. C'est vraiment ce qu'il avait à faire. Nous sommes effectivement devant une quantification extrêmement complexe. C'est seulement aujourd'hui que nous disposons du nouveau test. Quand j'entends certains hommes politiques annoncer leur intention d'à nouveau tester les voitures, je me pose exactement ces mêmes questions qui ont été posées ici. D'après quelles méthodes? Si l'un a appliqué la méthode A et l'autre la méthode B, quelles conclusions peut-on en tirer? Suivant quelles conditions réelles? Que sont les conditions réelles de circulation? Sont-ce les miennes ou les vôtres? J'imagine que nous avons deux profils différents … Chacun a son profil unique de conduite, tant au niveau du déplacement que du style de conduite.

La **présidente**: Nous pourrions dire que nous adoptons une conduite défensive, mais …

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mijnheer Pohl, mijn eerste vraag sluit aan bij die van collega Detiège over de impactstudie. Het verbaast mij dat in onze hoorzitting verscheidene experts inzake gezondheid hebben gezegd dat zij nog geen tijd hadden om de berekeningen te maken, maar dat zij er wel klaar voor zijn, en dat zij de effecten wel degelijk kunnen berekenen. Ik vermoed dat wij daar straks nog meer over zullen horen via mevrouw Schoeters. Ik vind het belangrijk dat er een poging wordt gedaan om de impact op het leefmilieu te berekenen.

Ten tweede, in haar beleidsnota spreekt minister Galant over duurzame transportmodi en over co-mobiliteit, ketenmobiliteit. Heeft zij u al gevraagd aanbevelingen ter zake te doen? Hebt u dat al gedaan? Een van de punten die u aanhaalde was dat wij minder kilometers moeten rijden en dat wij meer het openbaar vervoer moeten nemen. Bent u daarmee bezig met de administratie? Zijn daar al vragen over gesteld? Hebt u zelf ideeën hoe de beleidsnota van de minister concreet kan worden gemaakt?

Ten derde en tot slot, ik vond uw opmerking over de maatschappelijke klimaatbewustwording via Al Gore wat kort door de bocht. Ik meen niet dat die moet leiden tot een overfinanciering van 4 miljard euro per jaar aan bedrijfswagens. Ik zie vooral een besparing van 2,1 miljard euro in de 5 jaar van deze legislatuur op de NMBS. Dat verband leggen, terwijl wij zien hoe er in ons openbaar vervoer gesnoeid wordt, lijkt mij dus wat kort door de bocht.

Bert Wollants (N-VA): Mijnheer Pohl, ik wil even terugkomen op de nationale emissieplafonds. Wij zien vandaag dat daarover beleidsovereenkomsten worden afgesloten waarin telkens dezelfde passage wordt herhaald, namelijk de beslissing van de interministeriële conferentie van Leefmilieu van 16 juli 2000, waarin de Belgische emissieplafonds effectief werden opgesplitst in vier subplafonds. Er is een Belgisch plafond inzake het transport, en er zijn drie plafonds inzake de stationaire bronnen van de Gewesten. Voor transport wordt het subplafond van 68 kiloton genoemd. Daarbij wordt vermeld dat de Gewesten elk verantwoordelijk zijn voor het behalen van hun plafond. Het cijfer inzake transport moet in de eerste plaats gerealiseerd worden door federale productmaatregelen, en de Gewesten kunnen daarvoor ondersteunende maatregelen nemen.

Ik heb begrepen dat dit bevestigd werd in de interministeriële conferentie van 2003 en dat vandaag nog altijd de vraag bestaat om inzake de niet-stationaire bronnen opnieuw te vergaderen. Nergens lees ik echter dat die afspraak, de beslissing die toen is genomen, werd teruggetrokken. Uw reactie daarop begrijp ik dan ook niet zo heel goed. Als ik dit lees, dan lijkt het dat op het vlak van transport het verhaal van de federale overheid moet komen. Daar had ik toch graag enige verduidelijking bij gekregen.

Maya Detiège (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik heb begrepen dat de gedetailleerde cijfers qua milieu-impact niet gekend zijn. Ik wil daarom opnieuw een oproep doen ten aanzien van u, om

in onze aanbevelingen mee te nemen dat het belangrijk is om niet alleen de impact op de gezondheid, maar ook de impact op het leefmilieu te bepalen, en aldus te kijken welke maatregelen er daaromtrent moeten worden genomen. Ik interpreteer het gebrek aan die cijfers als een signaal voor onze commissie.

Denis Pohl: Par rapport à votre dernière question, je vais le répéter, encore une fois: nous sommes dans un cadre hyper harmonisé. La Belgique n'a aucune marge de manœuvre nationale. Des normes d'émission ont été décidées au niveau européen. La Belgique doit les accepter. Sinon, on se fait traîner devant les tribunaux européens, ce que personne ne veut.

Vous pouvez me remettre cette mission en me disant que je devrais via les normes de produits – là, on est bien dans mes compétences – arranger ou diminuer les émissions du transport, je serais dans l'incapacité de le faire. La seule manière que nous ayons, c'est d'influencer le débat européen.

Bert Wollants (N-VA): Ik heb die afspraak niet gemaakt, voor alle duidelijkheid.

Denis Pohl: Ik ook niet. Ik kan niet meer zeggen dan dat. Het gaat hier om een geharmoniseerd domein. Ik verwijs ook naar het TTIP.

Un produit est cité comme étant l'exemple de l'harmonisation à gérer au niveau mondial: les voitures. On se trouve ici devant des éléments qui sont liés à la compétitivité des entreprises. En effet, si des normes nationales sont développées, il faudra que les constructeurs produisent des voitures spécifiques pour la Belgique respectant ces normes.

Je ne suis pas responsable du cadre européen, ni de toute une série de décisions politiques qui ont été prises dans ce domaine, raison pour laquelle je vous ai invités à lire cette publication de la Fondation Egmont sur l'implication du parlement national dans les débats européens.

En termes de normes de produits, le seule chose que nous puissions faire consiste à tenter d'influencer les débats européens dans le cadre desquels la Belgique a, malheureusement, un poids comparatif au poids de sa population en Europe.

Je vous ai également expliqué qu'à un certain moment, on avait essayé d'avancer ne fut-ce que d'un an l'entrée en vigueur d'Euro 6 en Belgique. Cependant, les Pays-Bas s'étant déjà fait taper sur les doigts par la Commission, nous avons estimé que toute démarche en ce sens était vaine, partant du fait que l'on était bloqué par les décisions européennes.

Bert Wollants (N-VA): Ik wil gewoon maar zeggen dat er destijds een afspraak is gemaakt, wat ertoe leidde dat de regio's dat niet zouden doen, maar de federale overheid wel. Nu blijkt echter dat de federale overheid het nooit zal kunnen doen.

Denis Pohl: Vous pouvez transférer cette thématique aux Régions, elles auront encore moins de voies. Elles seront exactement dans la même situation.

Nous avons aussi la norme de produit idéale mais je sais que ce n'est pas faisable aujourd'hui vu le contexte.

Il y a donc un très gros effort de la part de l'Europe à harmoniser toute une série de domaines. En premier lieu, il y a les voitures. Pour les autres types de produits, on est aussi dans cette tendance où, dès qu'il y a une règle européenne, on est obligé de la mettre en œuvre sauf si on parvient à justifier que des problèmes se posent. En 2009-2010, il y a eu une menace d'action de la part de la Cour de justice de l'Union européenne contre les Pays-Bas pour mauvaise qualité de l'air. C'est comme cela qu'ils ont argumenté; ils ont dit que leur qualité de l'air était très mauvaise et qu'une des manières de l'améliorer serait d'avancer les normes Euro. Ils n'y sont pas arrivés.

La **présidente**: J'imagine qu'il y a moyen de développer cet aspect ultérieurement. Je préférerais que l'on en termine avec les réponses.

Denis Pohl: En tant qu'administration de l'Environnement, nous sommes principalement compétents pour des normes de produits. Ma collègue de la Mobilité va vous répondre sur la mise en œuvre de la note de politique générale de Mme Galant.

Aurélie Wayenbergh: Je suis ici en tant qu'experte technique pour la réglementation des véhicules au niveau international. Je ne suis pas au courant de tout ce que notre SPF fait. Je sais que c'est en cours, mais je n'ai pas plus d'information à donner. Je vous invite à poser la question à notre cabinet ou à nous l'adresser par écrit afin que nous puissions répondre de façon plus complète.

La **présidente**: Chers collègues, je pense que nous avons épuisé les questions en ce qui concerne les responsables des SPF Santé et Mobilité. Je vous remercie pour votre disponibilité.

Je souhaiterais donc passer aux intervenants suivants: M. Frans Fierens, directeur administratif de la Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu, et M. Pierre Courbe, de la Fédération Inter-Environnement Wallonie.

Frans Fierens: Goedemiddag dames en heren. Zoals mevrouw de voorzitter al verteld heeft, mijn naam is Frans Fierens. Ik werk bij de Intergewestelijke Cel Leefmilieu. Tot 1994 was de luchtkwaliteit meten en beoordelen een federale bevoegdheid. Sindsdien is het een regionale bevoegdheid. Via een samenwerkingsakkoord uit 1994 werd IRCEL opgericht om een aantal aspecten toch nog gemeenschappelijk te behandelen.

Wat ik met deze eerste slide wil aangeven is dat er toch een belangrijk onderscheid gemaakt dient te worden tussen de NOx-problematiek van dieselwagens in zijn geheel en de Volkswagenfraude of dieselgate zoals het nu wordt genoemd. Dieselgate of de fraude van VW is eigenlijk maar het topje van een reusachtige ijsberg. Die ijsberg wordt hier voorgesteld door een driehoek. De NOx-problematiek op zich — dat zal wellicht al verschillende keren zijn aangehaald — is het feit dat de NOx-emissies van dieselwagens in realistische rijomstandigheden veel hoger zijn dan wat op de testbank wordt gemeten en, zoals de federale collega's al hebben aangegeven, volgens de NEDC-cyclus.

Het is zeker geen nieuw probleem. Na het uitbreken van dieselgate leek het wel alsof iedereen plots uit de lucht viel en het NOx-probleem bij dieselwagen volledig nieuw was. Dat is het zeker niet; het is een bekend probleem sinds de tweede helft van de jaren 2000. Het is een probleem dat bekend is bij beleidsmakers op regionaal, nationaal en Europees niveau. Het is niet direct een fijnstofprobleem maar wel onrechtstreeks. Daar kom ik straks misschien nog even op terug. Ik heb geschreven dat het geen CO_2-probleem is. Ondertussen heb ik begrepen dat er ook een derde dieselgate is waarbij CO_2 ook een rol speelt. Het is echter belangrijk te onthouden dat de VW-fraude op zich eigenlijk maar het topje is van een reusachtige ijsberg.

Waarom vormen die stikstofoxides een probleem? Ik zal misschien eerst melden wat stikstofoxides eigenlijk zijn. Stikstofoxides vormen een verzameling van NO of stikstofmonoxide en NO_2 of stikstofdioxide. Samen worden ze stikstofoxides genoemd. Het is belangrijk te onthouden dat het de NO_2 is die schadelijk is voor de gezondheid. Op zich is NO niet meteen schadelijk maar het wordt in de atmosfeer wel via allerhande fysicochemische processen omgevormd tot NO_2. Er is heel lang gedacht dat NO_2 een proxy was voor het hele complexe mengsel van verkeersgerelateerde luchtvervuiling. Ondertussen zijn er steeds meer aanwijzingen dat NO_2 op zich ook schadelijk is. Dat is waarschijnlijk ook wel al aan bod gekomen tijdens de hoorzittingen over gezondheid. NO_2 is rechtstreeks schadelijk omdat het een oxiderend gas is maar ook onrechtstreeks omdat het in de atmosfeer een bron is van ozon en fijnstof.

Een zeer belangrijk deel van fijnstof is het door experten genoemde secundair fijnstof en dat wordt precies gevormd uit onder andere stikstofoxides. Ze zijn niet alleen schadelijk voor de gezondheid, maar ook voor het leefmilieu, want ze zorgen voor zure regen. Er vinden in de atmosfeer allerhande chemische reacties plaats. Stikstofoxides worden in de atmosfeer omgezet tot salpeterzuur en dat zorgt voor zure regen. Ze hebben ook een negatieve impact op de biodiversiteit via stikstofdepositie waardoor de bodem vermest.

Er werd een vraag gesteld naar de gezondheidseffecten en het onderling effect van NO_2. Welnu, uit een recent rapport van het Europees Milieuagentschap — die cijfers zult u wel al gehoord hebben — bleek dat er 11 000 gevallen van vroegtijdige sterfte door luchtverontreiniging worden veroorzaakt in België. Belangrijk daarbij is te vermelden dat het om vroegtijdig overlijden gaat. Het gaat dus niet over mensen die bij wijze van spreken "plots doodvallen", maar wel over mensen die iets minder lang leven. 20 % daarvan schrijft het EMA nu toe aan NO_2-vervuiling en dat is toch niet onbelangrijk. Fijnstof blijft de belangrijkste oorzaak van die gevallen van vroegtijdige sterfte maar NO_2 speelt toch voor 20 % mee, wat dus toch significant is.

De volgende afbeelding is een hogeresolutiekaart van België waarop de NO_2-concentraties getoond worden. Het is belangrijk om een onderscheid te maken tussen emissies en concentraties. Emissies is wat uit de wagen of uit de schouwen van fabrieken komt, terwijl NO_2-concentraties effectief gemeten worden. Ik kan nu al aangeven dat wat gemeten wordt in de lucht, gelinkt is aan wat uit de uitlaatpijp komt in realistische rijomstandigheden. Het heeft niets te maken met de NOx die gemeten wordt in het laboratorium. Ik kom daar straks nog op terug.

U ziet op de slide overschrijdingen langs de belangrijkste gewestwegen. De bolletjes geven de meetstations aan. Het is onmogelijk om overal te meten, maar wij beschikken ondertussen wel over intelligente (computer)modellen om de

concentraties in te schatten op plaatsen waar er niet gemeten wordt, uiteraard met een grotere onzekerheid dan op plaatsen waar wel metingen gebeuren.

Als wij op de kaart inzoomen, dan wordt het probleem nog duidelijker. Wanneer we inzoomen op Antwerpen en op Luik ziet U duidelijk de belangrijke gewestwegen. De ring rond Antwerpen is uiteraard ook duidelijk zichtbaar. In de rode en donkerrode zones wordt de NO_2-concentraties overschreden. De gegevens zijn van 2014. De grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter in de buitenlucht geldt als norm sinds 2010. Wij zijn nu vier jaar verder.

Het Belgisch grondgebied wordt onderverdeeld in luchtkwaliteitzones. Voor de zones Antwerpen en Antwerpse haven kreeg Vlaanderen uitstel tot 2015. Op basis van deze kaart kunt u inschatten of wij die norm zullen halen in 2015. Ik zal het antwoord niet geven,
U kan het zelf inschatten.

Ik kan meteen antwoorden op de vraag van de heer Wollants of die normen dan wel realistisch zijn, of ze niet te streng zijn. Als wij die gezondheidsnorm van 40 microgram per kubieke meter willen halen, zullen de dieselwagens de emissienorm van 80 mg/km moeten halen, ook in de realiteit, anders gaan wij die NO2 grenswaarde in de buitenlucht nooit halen.

Dan ziet u hier het verloop van het aantal poluenten in één meetstation, met name dat in Antwerpen-Borgerhout, gelegen aan de Plantin en Moretuslei, voor wie Antwerpen kent. Ik ga niet heel de uitleg geven bij deze grafiek, want ik kan hierover rustig een uur praten. Het is in elk geval belangrijk te weten dat de rode lijn, de bovenste lijn de NO_2-concentratie is. U ziet dat die tussen 2007 en ongeveer nu bijna niet gedaald is. Het is logisch dat die niet daalt, want de N NOx-emissies van dieselwagens dalen niet, ze blijven hetzelfde of stijgen zelfs lichtjes. Ik kom daarop nog terug. Uit de metingen van NO2 in de buitenlucht zelf heeft men dus reeds een aanwijzing dat er iets mis is met die NOx-emissies van het wegverkeer. Als de NOx-emissies van dieselwagens zouden dalen zoals volgens de EURO normen zouden moeten dalen, dan zou deze lijn van NO2 een daling vertonen, maar ze daalt niet.

Dit is in tegenstelling — en dat is dan het goede nieuws — tot de zwarte lijn, zijnde de dieselroetconcentratie, die wel daalt. Sinds 2009 beginnen die toch wel gevoelig te dalen. Dat heeft alles te maken met de dieselroetfilters, een technologie die wel werkt.Ik geef het hier maar aan omdat dieselgate een NOx-probleem is en niet rechtstreeks een fijnstofprobleem.

Dan komen wij bij de oorzaak. Het is hier heel duidelijk wat de oorzaak is, met name het feit dat de NOx-emissies van dieselwagens tussen Euro 0, dus pre-Euro 1, en Euro 5 niet gedaald zijn. Meer zelfs, bij Euro 5 zijn ze zelfs het hoogst in realistische rijomstandigheden. Men moet hier wel het onderscheid maken tussen de lichtblauwe balken en de wat donkerdere balken. De lichtblauwe balken stellen emissies voor die gemeten worden in het laboratorium, en die dalen perfect; daar is er geen enkel probleem. De donkere balken geven aan wat er gemeten wordt in een meer realistische rijcyclus. Ik zeg meer realistisch want het gaat hier nog niet over een meting op de weg, het gaat nog over een cyclus die iets beter de omstandigheden weergeeft.

U merkt dat voor de euro 5-wagen de NOx-emissies nog altijd even hoog liggen als voor de Euro 1 of Euro 0-wagens, een dieselwagen van 20 jaar oud. De metingen op deze grafiek werden een aantal jaar geleden gedaan, op een moment dat er nog weinig Euro 6-wagens op de markt waren. Naar de Euro 6-grafiek moet u dus niet te veel kijken. Er waren toen nog maar 1 of 2 wagens op de markt die aan de norm voldeden.

Dan komen wij bij de Euro 6-norm. Het gaat hier om een gemiddelde, willekeurige Euro 6. Ik ken het type niet. Het werd ook niet in de studie vermeld. Helemaal rechts ziet u de blauwe balk die de Euro 6-limiet voorstelt, zijnde 80 milligram per kilometer. Helemaal links staan de emissies volgens de huidige test, de NEDC. Dat is perfect; er is daar geen enkel probleem want de wagen voldoet ruimschoots aan de norm. De CADC (*Common Artemis Driving Cycles*) is een al iets realistischere cyclus. Herinner u de donkere balken van daarnet. Die ligt al iets hoger. Als wij dan helemaal naar rechts gaan, zien wij onder PEMS (*Portable Emissions Measurement Systems*) — de systemen die worden gebruikt bij de Real Driving Emissions-meting — dat er toch wel een probleem is. In plaats van 80 milligram zitten wij hier aan zo'n 500 milligram. Gemiddeld zitten Euro 6-diesels een factor 6 tot 7 boven de norm..

Laten wij nu de Euro 5-benzines eens bekijken. Links ziet u dat de schaal een heel pak lager ligt. De Euro 6-limiet is 60 milligram per kilometer. De federale collega's stelden al de vraag waarom er in hemelsnaam een verschil is tussen technologieën. Waarom moet een Euro 6-benzine minder uitstoten dan een Euro 6-diesel, of omgekeerd, waarom mag een Euro 6-diesel meer uitstoten dan een Euro 6-benzine? Hier wordt Euro 5 gezegd, maar de NOx norm voor Euro 5-

benzine en Euro 6-benzine is hetzelfde. Het valt toch op dat het verschil veel kleiner is als men met een benzinewagen in realistische rijomstandigheden gaat rijden. Er is nog een klein verschilletje van 10 tot 15 %. Herinner u de grafiek van daarnet, waar wij een factor van 6 tot 7 hadden, dat betekent 600 %, voor dieselwagens.

Hier is het bewijs dat de roetfilter werkt. De Euro 6-limiet voor roet is 4,5 milligram per kilometer. Zowel bij realistische rijomstandigheden als bij de officiële testcyclus voldoet de wagen ruimschoots aan de norm. Dat is het goede nieuws.

Door de federale collega's werd ook al aangehaald dat er een nieuwe testcyclus goedgekeurd werd, de WLTP of WLTC, maar die lost het probleem helemaal niet op. Dat ziet u op de slide aan de linkse balken. Dat zijn dieselwagens waarbij een verschillende emissiereductietechnologie gebruikt wordt voor het reduceren van NOx. U ziet dus dat de NOx-emissies nog altijd met een factor 5, 6 of 7 en soms zelfs 8 of 9 worden overschreden. Helemaal rechts ziet u de huidige NEDC. Er is op dat vlak geen enkel probleem. Op de testbank haalt elke diesel de norm. U ziet ook een foto van zo'n test in een labo. Het is duidelijk en het valt op dat zo'n test in een labo nooit een perfecte weergave van de realiteit kan zijn.

Wat onze gezondheid en het halen van de grenswaarden betreft, maakt het niet uit wat er in het labo wordt uitgestoten. Wat telt, is wat er op de weg wordt uitgestoten. De meting daarvan gebeurt, via de RDE-reglementering, die nu ook goedgekeurd is, met de *portable emission measuring systems* of PEMS. Men bouwt een meetstation op een wagen om rechtstreeks, tijdens het rijden, de uitstoot te testen.

Ik kom nu tot een kort, nogal technisch, overzicht van de drie grote, belangrijke methodologieën om NOx te reduceren.

De eerste daarvan is de Lean NOx-trap of LNT. Daarbij worden de NOx in de wagen geabsorbeerd, op een katalysator. Als die katalysator vol zit met NOx, dan spuit men een beetje extra diesel in het systeem om die NOx te reduceren. Dat geeft ook al aan dat het verbruik van de wagen zal toenemen, wanneer men NOx wil reduceren, wat natuurlijk een niet onbelangrijke impact op de CO_2-uitstoot heeft. Ik kom daarop straks nog terug.

Het tweede systeem is de EGR. Het grote probleem bij dieselwagens is de hogere verbrandingstemperatuur. NOx ontstaan wanneer luchtstikstof oxideert. Onze lucht bevat 79 % stikstof. Bij hoge temperaturen, en gezien de zuurstof die in de lucht zit, oxideert die stikstof tot stikstofoxides. Men kan dat probleem niet zo gemakkelijk oplossen. Dat in tegenstelling tot bijvoorbeeld zwaveldioxide. Zwavel zit in brandstoffen. SO_2 reduceert men door die zwavel uit de brandstoffen te halen. Dan is het zwaveldioxideprobleem opgelost. Stikstof kan men natuurlijk niet uit de lucht halen. Dat is onmogelijk. Wat men wel kan doen, is ervoor zorgen dat in de motor het zuurstofgehalte en de temperatuur dalen. Zo zorgt men ervoor dat er minder stikstofoxides worden gevormd.

Dat gebeurt via de EGR-technologie: een deel van de uitlaatgassen wordt afgekoeld en opnieuw in de motor ingebracht. Zo worden twee zaken gerealiseerd: de temperatuur daalt en het zuurstofgehalte daalt, waardoor er minder NOx wordt gevormd.

Ten derde is er de SCR-technologie. SCR staat voor *selective catalytic reduction*. Dat werkt via AdBlue (ureum) en dat systeem is ook in vrachtwagens geïnstalleerd, waar dat trouwens heel goed werkt. In de wagen is een tweede tank nodig. Mensen met een moderne dieselwagen hebben misschien al gezien dat er een extra tank aanwezig is die met AdBlue gevuld moet worden, wanneer die tank leeg is. Het 'probleem' is dat de constructeurs de mensen niet te veel willen opzadelen met het regelmatig bijvullen van die AdBluetank. Men probeert dan ook om het gebruik van AdBlue zoveel mogelijk te beperken, al dan niet met software. Het was eigenlijk de bedoeling dat de AdBluetank pas leeg zou zijn telkens na ongeveer 30 000 kilometer, wanneer de volgende onderhoudsbeurt eraan komt, zodat de klant zich daarvan niets hoeft aan te trekken, want het komt dan de garagist toe. In elk geval is het bijtanken van Adblue na 30 000 kilometer absoluut onvoldoende om een goede reductie van NOx te verkrijgen.

Een ander probleem is dat die SCR-technologie niet in kleinere dieselwagens kan worden ingebouwd, want die wagens zijn daar gewoonweg te klein voor. Die wagens moeten sowieso gebruikmaken van EGR of LNT.

De volgende slide behandelt de vraag of de NOx-emissiegrenz te streng zijn. Voor diesels ligt de Euro 6-norm op 80 milligram. Sta me toe om even uit te wijden over het dieselgateschandaal zelf, de fraude met dieselwagens die in de Verenigde Staten werd ontdekt. Die fraude werd ontdekt bij Euro 5-wagens, niet bij Euro 6. De Euro 6-emissiegrens bedraagt 80 milligram in Europa

voor diesels en 60 milligram voor benzinewagens. De US EPA Tier 2 is 43 milligram en in Californië geldt zelfs de nog strengere norm van 37,5 milligram. De norm is nog strenger voor een wagen die het ULF-certificaat wil krijgen. In Californië krijgen sommige wagens een ULF-certificaat, dat wordt uitgereikt voor echt heel schone en propere wagens, en die mogen maar 18,75 milligram NOx per kilometer uitstoten.

Waarom zijn de normen in de Verenigde Staten strenger? Dat is niet omdat de NO_2-grenswaarde voor de buitenlucht strenger is, maar in de eerste plaats omdat de fijnstofgrenswaarde er heel wat strenger is.

Herinner u dat NOx ook een precursor is voor secundair fijn stof. Als men in de States die strenge fijnstofwaarde in de buitenlucht wil halen, dan kan men dit niet anders dan met heel strenge NOx-emissiegrenzen. Ik betwijfel of bepaalde protectionistische redenen een rol hebben gespeeld. Ik meen van niet.

Mijn collega's van de FOD hebben al EU-verordening nr. 715 aangehaald. Daarin staan toch een aantal frappante en opmerkelijke zaken. Ik ben geen jurist, maar ik lees dat een fabrikant volgens artikel 5 moet voldoen aan, ik citeer: "De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen, die van invloed kunnen zijn op de emissies, zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen."

Als ik dit lees, vraag ik mij af of men überhaupt niet in realistische rijomstandigheden moet meten en of men die norm überhaupt niet in realistische rijomstandigheden moet halen. Ik vraag mij ook af waarom al die "truken van de foor" – banden op maximumspanning, airco afzetten – toegelaten zijn. Volgens mij is dit niet echt conform artikel 5.1. Maar nogmaals, ik ben geen jurist.

Als men artikel 14 van dezelfde verordening leest, dan staat daar toch ook dat testen, die geen echte weerspiegeling geven van de emissies, moeten worden aangepast. Als niet-jurist beschouw ik dat als een artikel dat eigenlijk al aangeeft dat de emissies in realistische rijomstandigheden moeten worden gehaald en niet enkel op de testbank.

Ik heb het vooralsnog niet echt over het VW-gesjoemel of de VW-fraude gehad. Ik heb een paar slides om dit aan te geven. Een onderzoeksgroep in de States – Center for Alternative Fuels, Engines and Emissions van de West Virginia University – wou met zijn testen bewijzen dat Europese diesels ook aan de strenge Amerikaanse grenswaarden konden voldoen. De Europese dieselwagens voldeden volgens hen zowel aan lage CO_2-emissies en heel strenge luchtkwaliteitsemissiegrenzen. De onderzoekers waren dan ook geen klein beetje verrast toen zij vaststelden dat die wagens in realiteit tot 40 keer meer NOx uitstootten dan de Amerikaanse grens.

De West Virginia University heeft drie wagens getest: twee VW's en een BMW. Het is toch ook wel opvallend dat die BMW die norm in de realiteit zo goed als wel haalt. Bij één test werd de norm niet gehaald, met name tijdens een test op de weg met heel veel bergop en bergaf. Op dat moment haalde die BMW de norm niet, maar in alle andere omstandigheden – snelweg, stadsverkeer – haalde die BMW de norm wel.

Op die manier is het hele verhaal begonnen. Het verhaal werd op een wetenschappelijk congres gebracht, waar ook mensen van de USEPA aanwezig waren.. Uiteindelijk heeft VW moeten toegeven dat zij in die wagens illegale software hadden ingeplant.

Door de collega's van de FOD is de dualiteit of de keuze voor verdieselen en klimaat of luchtkwaliteit al een paar keer aangehaald.

Voor mij is dat een verkeerde keuze. Die keuze had eigenlijk ook niet hoeven gemaakt te worden.

Diesel heeft een hogere energie-inhoud dan benzine, wat maakt dat een liter diesel meer weegt dan een liter benzine. Veel mensen vergeten dat dit tot gevolg heeft dat het verbranden van een liter diesel meer CO_2 veroorzaakt dan het verbranden van een liter benzine. Het gaat om ongeveer 10 % meer.

Die hogere energie-inhoud maakt wel dat met diezelfde liter diesel iets verder kan worden gereden dan met een vergelijkbare – heel belangrijk om te onthouden – benzinewagen. Een kleine dieselwagen zal minder CO_2 uitstoten dan een grote benzinewagen. Omgekeerd geldt dat echter ook: een grote dieselwagen zal, afhankelijk van de technologie, meer CO_2 uitstoten dan een kleine benzinewagen. En dieselbrandstof stoot per gereden kilometer inderdaad voor een vergelijkbare wagen iets minder CO_2 uit.

Dus was de optie in Europa om ten bate van het klimaat te verdieselen. Bij die keuze kunnen heel wat vraagtekens worden geplaatst.

Wanneer wij de evolutie CO_2-emissies van dieselwagens in Europa, van benzinewagens in Europa en van Japanse wagens bekijken, stellen

wij vast dat Japan een heel andere keuze heeft gemaakt. In Japan rijden immers geen dieselwagens rond. Er rijden ginds veel meer hybride wagens rond. Japan heeft veel sneller alternatieve technologieën onder de arm genomen. Wij merken aldus dat ook zonder te verdieselen de CO_2-emissies per wagen kunnen worden verminderd. Er zijn dus helemaal geen dieselwagens nodig, om minder CO_2 uit te stoten.

Laat ons ook de situatie in Nederland eens vergelijken. In Nederland is het aandeel van de nieuwe verkochte dieselwagens 26 %. In België is dat 65 %. De gemiddelde CO_2-uitstoot van dieselwagens in Nederland is 109 gram per km, terwijl dat bij ons 124 gram per km is. Zijn dieselwagens dus beter voor het klimaat dan benzinewagens?

Uit het meest recente rapport van het Europees Milieuagentschap bleek dat het verschil tussen een dieselwagen en een benzinewagen nog slechts 2,5 gram of ongeveer 2 % bedraagt.

Ik toon nog een slide, namelijk over de CO_2-emissies van het Belgische wagenpark tussen 1990 en 2013.

De verdieseling van ons wagenpark heeft niet veel geholpen om de CO_2-emissies te verlagen. Integendeel, de CO_2-emissies zijn in die periode gestegen. De CO_2-emissies nu liggen 22 % hoger dan in 2013 tov 1990. Ik heb het over de CO_2-emissies van het personenwagenpark.

Ik kom bij mijn conclusies.

Dieselgate gaat over de hogere NOx in *real driving*-omstandigheden bij quasi alle dieselwagens. Er zijn uitzonderingen. Er zijn wel degelijk wagens die, ook in realistische rijomstandigheden, aan de grenzen voldoen.

Het is een NOx-probleem en geen CO_2-probleem. In Dieselgate 3 is dat blijkbaar wel het geval. Fijn stof is een onrechtstreeks probleem via secundair fijn stof uit NOx.

Gemiddeld zijn de NOx-emissies bij de meest moderne dieselwagens ongeveer zeven keer hoger in realiteit dan op de testbank.

Het probleem is al jaren gekend.. Voor een aantal mensen komt het uit de lucht gevallen, maar het is al jaren gekend. De VW fraude gaat om het topje van een reusachtige ijsberg.

De oplossingen zijn de nieuwe test, waarover ook de collega's van de FOD het al hebben gehad, gecombineerd met de RDE.

De collega's van de FOD hebben het ook al over de *conformity factor* van 2,1 gehad, wat de facto natuurlijk wél een versoepeling van de grens is. Op dat punt ben ik het niet met de collega's van de FOD eens, namelijk dat de RDE een verstrenging van de norm zou zijn. Ik zie niet goed in waarom het mogen uitstoten van 168 mg per km een verstrenging van de norm zou zijn, wanneer de norm 80 is. Ik ben het op dat punt dus helemaal niet met hen eens.

De stemming is via het technologiecomité TCMV of *Technical Committee on Motor Vehicles* gebeurd. Tot mijn verbazing bleek dat alle lidstaten vóór de *conformity factors* van 2,1 en 1,5 waren en dat enkel Nederland tegenstemde. Enkel Nederland was voorstander van veel lagere CF's.

Ze gingen enkel akkoord met een kleine technische overschrijding, die van 18 %.

Via de vragen werd het reeds enkele keren aangehaald: wat is nu de impact van het gesjoemel van VW? Als u mijn eerste slide hebt gezien met de grote driehoek: als VW maar het topje van de ijsberg is, is niet VW zelf het probleem. VW is een heel klein probleem. Het grote probleem is het niet halen van die NO_X-emissies in realistische rijomstandigheden. Het zal niet evident zijn om dan specifiek of alleen het aandeel VW hierin te detecteren. De impact van het gesjoemel van VW op de emissies in de realiteit is trouwens nog altijd onbekend: we weten dat eigenlijk nog altijd niet.

VW heeft nu ook aangekondigd dat men een reparatie zal doorvoeren. Ik vraag mij dan af wat men juist zal repareren. Men gaat de software wat aanpassen, maar wat zal dan het gevolg zijn? Zal VW erin slagen om ook in realistische rijomstandigheden dankzij die aanpassing van de software de grens te halen? Dan zou men beter doen dan 95 % van alle diesels die nu rondrijden, wat ik zeer straf zou vinden. Haalt men die norm ook zonder software op de testbank, dan is dat hetzelfde als alle andere diesels die nu ook de norm niet halen op de testbank. Dat is de grote vraag. Welke impact heeft de softwareaanpassing, of het "roostertje" dat men zal installeren zoals ik ergens heb gelezen in de krant, op de emissies in de realiteit? Ik durf er veel op verwedden dat er in de realiteit niet veel zal veranderen. Als Volkswagen er effectief in slaagt om door die softwareaanpassing ook op de baan de emissies te verlagen, kan je je nog meer vragen stellen bij het feit waarom men heeft gesjoemeld.

Dat de NO_X-emissies van dieselwagens ook op de baan moeten voldoen aan de Europese emissiegrens is nodig om – zoals u kon zien op de kaartjes van Antwerpen en Luik – de NO_2-grenswaarde te halen. Zonder die 80 milligram per kilometer in de realiteit zullen we de NO_2-grenswaarde, die toch telt voor onze gezondheid, nooit overal halen. Nooit. Die NO_X hebben ook impact op ozon en fijn stof. Ook daarvoor is het halen van die emissiegrenzen in de praktijk nodig, anders hebben we daar ook een probleem, om nog over de impact op ecosystemen te zwijgen.

Als laatste conclusie: de argumenten die men altijd hanteert om diesels te promoten in het kader van de klimaatdoelstellingen, houden compleet geen steek.

Dit was mijn presentatie, bedankt voor uw aandacht.

Pierre Courbe: Madame la présidente, mesdames et messieurs, tout d'abord, je vous remercie pour cette invitation. Je commence par un petit mot de présentation. Inter-Environnement Wallonie est la fédération des associations environnementales actives en Wallonie.

Er zijn drie andere milieufederaties in België, namelijk de Bond Beter Leefmilieu, in Vlaanderen, de Brusselse Raad voor het Leefmilieu, in Brussel, et Inter-Environnement Bruxelles, à Bruxelles.

Je suis ici aujourd'hui en qualité de représentant de ces différentes fédérations d'environnement.

Je vais passer très vite sur les premiers transparents, parce qu'ils sont redondants par rapport aux auditions que vous avez déjà pu avoir par ailleurs et par rapport à la présentation qui vient juste d'être faite, pour peut-être aller juste sur ce transparent.

Je ne sais pas si vous avez eu les chiffres qui viennent d'être publiés par l'Agence européenne de l'environnement il y a deux ou trois semaines, qui ont chiffré au niveau des États membres et au niveau de l'Europe entière les incidences sur la santé humaine de ces émissions de différents polluants. On parle ici de 2 300 décès prématurés en Belgique imputables aux oxydes d'azote.

Quelle est la part du transport là-dedans? En fait, vous avez déjà vu ce diagramme également émis par l'Agence européenne de l'environnement. Environ 50 % des émissions d'oxydes d'azote en Belgique sont imputables au transport.

La question se pose directement, face à un diagramme comme celui-là: comment a-t-on mesuré ces émissions? Est-ce que ce sont les émissions théoriques, celles des cycles de tests NEDC, sur banc d'essai, ou bien est-ce que ce sont des émissions réelles? En fait, l'Agence européenne de l'environnement a publié des *handbooks* très compliqués pour aider les États membres à faire le relevé des émissions et pouvoir avoir des inventaires d'émissions tels que celui-ci. Pour la petite histoire, je n'ai pas tout retenu, il y a des dizaines de pages d'instructions très détaillées. Par exemple, pour un véhicule diesel de norme Euro 5 qui fait entre 1 400 et 1 600 cm³ de cylindrée, ce diesel devrait émettre en principe 180 mg de NO_X par kilomètre parcouru. Le *handbook* de l'Agence européenne de l'environnement recommande de prendre 610 g (?).

En fait, déjà dans ce *handbook*, dans ces inventaires d'émission, on tient compte du fait que les diesels émettent plus d'oxydes d'azote qu'ils n'émettent sur les bancs d'essai. Ici, c'est une image peut-être pas tout à fait correcte de la réalité, mais qui est déjà beaucoup plus proche de la réalité que si on tenait compte uniquement des émissions théoriques.

Un petit mot sur la législation européenne. On a beaucoup parlé de la troisième voie, qui concerne l'industrie. Les standards d'émission qui concernent finalement ce qu'un véhicule est autorisé à émettre lors de tests en laboratoire. Là, ce sont vraiment des textes de loi définissant des normes qui s'adressent aux constructeurs de véhicules.

Il y a d'autres textes de loi concernant les États membres européens. D'abord, les limites sur la concentration dans l'air ambiant. On a finalement les diagrammes qui viennent d'être montrés autour des agglomérations d'Antwerpen et de Liège. Puis, un autre texte de loi dont on a fait mention tout à l'heure, qui est la *NEC directive*, la directive sur les plafonds d'émission nationaux, qui fixe des limites maximales pour les États membres.

En fait, on se rend compte en voyant ces différents outils législatifs que les États membres sont complètement prisonniers du respect de la troisième voie, donc des normes, par les industries. Les États membres n'ont pas de maîtrise réelle sur les véhicules qui sont en circulation sur leurs routes. Si l'industrie ne respecte pas les normes, finalement ce sont les États membres qui vont devoir payer parce qu'ils vont subir des mises en demeure de la part de la Commission européenne pour non-respect des textes légaux européens.

Juste un petit diagramme pour rappeler un peu les différentes normes actuellement en cours et peut-être pour relativiser un peu la différence entre le diesel et l'essence. Il y a une dizaine d'années, on a mis en place des outils de promotion du diesel alors qu'objectivement, le diesel était vraiment beaucoup plus polluant que l'essence. Or, ce *gap* est tout doucement en train de se refermer, notamment de par l'application de technologies propres à la motorisation diesel sur les motorisations essence. Par exemple, l'injection directe de carburant dans la chambre de combustion.

Il y a une plus petite subtilité pour les véhicules essence Euro 6. Ceux-ci pourront émettre, pendant un délai de trois ans, dix fois plus de particules fines que les moteurs diesel.

Objectivement, en laboratoire, un véhicule Euro 6 essence qui respecte la norme est actuellement plus polluant qu'un véhicule Euro 6 diesel qui respecte la norme. Ceci, c'est en laboratoire. Sur la route, c'est peut-être très différent mais les normes sont celles-là.

On parle beaucoup de difficultés à respecter ces normes qui seraient vraiment très, très ambitieuses. Je n'ai pas l'historique des normes d'oxydes d'azote en tête. Par contre, j'ai assez bien l'historique des normes de particules fines. Jusqu'au début des années 2000, on ne se tracassait pas trop; les particules fines étaient mesurées en masse de particules émises. Ensuite, on s'est rendu compte que ce qui impacte surtout, c'est le nombre de particules émises. Si vous avez une particule d'un micron de diamètre et une autre particule de dix microns de diamètre, il vous faut 1 000 particules d'un micron pour peser la même chose qu'une particule de dix microns. Il est donc intéressant de mesurer non pas uniquement la masse, le poids des particules, mais aussi la quantité, le nombre.

Un grand programme mondial avec les Coréens, les Japonais et la Commission européenne a donc été mis en place pour essayer de trouver un système performant de mesure des particules. C'était le fameux programme PMP qui s'est déroulé au début 2000, de 2003 à 2006. Dans le cadre de ce programme, on a fait des essais sur différents filtres à particules. La plupart des véhicules testés à l'époque parvenaient à émettre 2 $x10^{11}$, c'est-à-dire 200 milliards de particules par kilomètre parcouru. Seul un véhicule en émettait 600 milliards au lieu de 200 milliards. Quelle norme l'Europe a-t-elle adoptée? Elle a adopté la norme de 600 milliards de particules par kilomètre. Par conséquent, en 2015, il faut que le véhicule respecte la même chose que le véhicule qui était le moins performant entre 2003 et 2006. Voilà le côté contraignant des normes européennes. Qu'on ne vienne pas me dire que c'est complètement impossible à réaliser!

Un petit mot sur le VWgate. Je ne reviens finalement pas sur la présentation des différentes manières de traiter les NOx car elle vient d'être faite. Par contre, je ferai un petit focus sur deux études qui ont été publiées. Il s'agit tout d'abord de l'étude de l'International Council on Clean Transportation (ICCT) qui a finalement été à la base du scandale du Dieselgate et du VWgate aux États-Unis. L'ICCT a travaillé avec une université américaine et a compilé différentes études, réalisées notamment en Europe sur des véhicules de norme Euro 6.

En fait, ils ont remarqué qu'en moyenne, les véhicules testés étaient sept fois plus polluants que les normes Euro. Donc, la norme Euro 6 apparaît. C'est la petite ligne verte en bas du diagramme.

Par contre, ce qui est très intéressant, c'est que le véhicule C était capable de respecter ces normes sur route. Respecter les normes en laboratoire et sur route, c'est faisable. La technologie existe. Mais certains véhicules émettent jusqu'à 25 fois plus que ce qui est émis en laboratoire, une fois qu'ils sont sur la route.

Une étude plus ambitieuse encore vient d'être réalisée par la Fédération européenne "Transport et Environnement" qui a compilé un plus grand nombre d'études. Ces études sont émises par le JRC, le Centre de recherche conjoint de la Commission européenne, INFRAS, qui est une université allemande ou suisse, TNO, qui est un consultant néerlandais assez réputé sur le marché, l'ICCT, l'ADAC, qui est le club automobile allemand (l'équivalent de Touring en Belgique), Baden-Württemberg, qui est une université et Emissions Analytics, qui est un consultant du Royaume-Uni.

Tous ces tests ont été menés soit sur châssis dynamométrique soit en condition RDE, avec les fameux PEMS qui permettent de mesurer en conditions réelles. Au total, 146 véhicules ont été testés et l'on s'aperçoit que 16 % de ces véhicules respectent sur la route ou respectent, en conditions réelles, ce qui est dit par les émissions sur bancs d'essai. Encore une fois, respecter les normes actuellement est tout à fait faisable.

Cela dit, la majorité des véhicules ne respectent pas ces normes et ce n'est pas un problème neuf. Vous avez les normes Euro 3, 4, 5 et 6 avec, en

pointillés rouges, la limite de la norme et le nuage gris autour, qui est finalement l'estimation des émissions en conditions réelles. Vous constaterez que le dépassement de la norme n'est pas un problème neuf. Par contre, il s'aggrave au fil du temps. Plus la norme devient contraignante, plus on la dépasse!

Dans certaines études, il était possible d'identifier les véhicules. Généralement, ils sont anonymisés. On parle de véhicules A, B, C, D. Certaines études, néanmoins, nomment les véhicules. Telle marque, tel type de véhicule! Ce qu'a fait "Transport et Environnement", c'est reprendre les différentes marques et examiner, pour les véhicules, les performances des différentes marques. Ce n'est pas une moyenne représentative des performances de la marque, parfois il y a un véhicule, parfois il y en a deux, parfois il y en a trois. Donc, les performances sont examinées à partir des véhicules disponibles. Vous constaterez que, dans ce cas-ci, VW n'est pas le pire élève de la classe. Manifestement ce problème de dépassement est un problème très, très large dans l'ensemble de l'industrie automobile!

Au vu de ceci, la question suivante se pose: pourquoi VW aurait-elle spécifiquement eu besoin d'équiper ses véhicules d'un logiciel espion et pourquoi les autres fabricants n'auraient-ils pas eu besoin d'en utiliser un?

À propos des logiciels espions, il en existe deux grands types. On vous a dit que, pour être testés, les véhicules sont actuellement mis sur banc d'essai. Il est facile pour un petit logiciel placé dans la voiture de repérer quand effectivement elle est placée sur un banc d'essai.

Par exemple, les roues ne tournent pas, seules les roues motrices sont entraînées, l'air conditionné et autres dispositifs consommateurs d'énergie sont débranchés. Il est assez facile de remarquer cela. J'en ai discuté avec une personne qui a travaillé pendant un an dans un laboratoire de tests. Elle m'a dit qu'il est très facile de désactiver un logiciel espion; on donne quelques coups de volant, le véhicule a l'impression qu'on est sur la route et on voit directement les émissions qui montent. C'est connu depuis une dizaine d'années.

Il y a un autre type de logiciel espion qui est beaucoup plus difficile à repérer. J'ai tracé ici le diagramme d'un moteur. Vous faites un diagramme avec, d'une part, la vitesse de rotation du moteur et, d'autre part, la puissance du moteur. Les cycles de tests actuels, les cycles NEDC, dont on a déjà beaucoup parlé, sont des cycles qui ont assez peu de points de fonctionnement du moteur. Tous les petits points rouges correspondent à un point de fonctionnement de ces fameux cycles. Il est aussi assez facile d'équiper la voiture d'un logiciel espion qui va repérer quand on est sur un point de ce diagramme. Le moteur tourne à telle vitesse et délivre telle puissance. On est en phase de test, surtout on limite les émissions d'oxyde d'azote! Si on n'est pas sur un de ces points rouges, on fait ce qu'on veut. Ce genre de logiciel espion est beaucoup plus difficile à repérer, ce qui explique peut-être aussi que d'autres fabricants qui utilisent ce genre de logiciel n'ont, pour le moment, pas encore été mis au banc des accusés.

Depuis l'affaire VW, depuis le VWgate, d'autres évidences de triche ont été mises en relief, notamment par l'association DUH en Allemagne, qui a confié à une université suisse des tests sur une Opel Zaphira et une Renault Espace.

Pour l'Opel Zaphira, ce qui est assez étonnant, c'est que quand on fait tourner les deux roues motrices, on respecte les normes et quand on fait tourner les quatre roues, on est deux à quatre fois au-dessus des normes. Là, manifestement, on se trouve dans le premier type de logiciel espion.

Pour la Renault Espace, le problème est un peu différent. Quand on est dans des conditions de fonctionnement relativement normales, on respecte les tests. Quand le moteur est particulièrement chaud, on explose complètement les normes en étant jusqu'à vingt-cinq fois supérieur aux normes. Ces résultats ont été publiés il y a quelques semaines.

Ce petit diagramme montre que le problème de *gap* croissant entre les émissions sur route et les émissions mesurées lors des cycles de tests ne concerne pas uniquement les oxydes d'azote mais aussi les émissions de CO_2. En 2001, entre les émissions réelles et les émissions en test, on observait un écart d'environ 7 % et aujourd'hui, on observe un écart d'environ 40 %. C'est une moyenne qui a été réalisée par l'ICCT sur base de différentes expériences menées dans différents États membres européens et qui représentent 540 000 véhicules en conditions réelles. Ce sont généralement soit des sociétés de leasing qui font un *screening* de leur flotte, soit des citoyens qui entrent volontairement sur un software sur internet leur kilométrage et leur consommation de carburant, ce qui permet de se rendre compte des émissions réelles des véhicules.

Finalement, quelle est la réponse politique qu'attendent les ONG? Imaginez le cuisinier d'un

restaurant qui utilise de la nourriture avariée et qui, sachant très bien ce qu'il fait, sert aux clients des plats quelque peu limites du point de vue de la sécurité alimentaire. Ce faisant, ledit cuisinier enfreint les normes alimentaires. Il abuse de la confiance de ses clients. Un jour, malheureusement, un de ses clients décède suite à un empoisonnement. Dans ce cas, la conséquence est immédiate et on peut penser que les jours de liberté du cuisiner sont comptés.

Penchons-nous maintenant sur les pratiques de l'industrie automobile. De manière tout à fait volontaire, elle a mis sur le marché des véhicules qui ne respectent pas les normes européennes. Elle les a donc enfreint. Elle a abusé de la confiance des consommateurs et, un certain nombre de personnes, qu'il n'est malheureusement pas possible de chiffrer, sont décédées des suites de cet abus. La conséquence de cela, c'est le fameux vote qui permet aux constructeurs automobiles de continuer à vendre des véhicules qui sont plus polluants que ceux qu'ils devraient vendre s'ils avaient respecté les normes mises en place pour protéger la santé humaine.

Si on résume les faits, on se rend compte que le cycle NEDC développé dans les années 70 n'est plus du tout représentatif des conditions réelles d'utilisation. Il faut donc en changer. Quand on teste les voitures, on abuse des échappatoires qui existent dans les législations. Donc, en gros, les constructeurs automobiles considèrent que tout ce qui n'est pas strictement défendu par les textes de loi est autorisé. Je pense ici au regonflage des pneus, au démontage des rétroviseurs, au scotchage des portes des automobiles lors des essais sur les pistes d'essais afin d'éviter au maximum les pertes par effet dynamique.

Par ailleurs, actuellement, les constructeurs peuvent choisir l'organisme agréé qui va réaliser les tests. Il est donc ici question de marché. C'est évidemment le plus offrant qui remportera le marché.

Pour la petite histoire, il y a quelques années, IDIADA qui est basée en Espagne, en altitude, là où l'air est bien chaud et sec, avait rénové sa piste d'essais. En page 1 de son site, on pouvait lire que, grâce à sa nouvelle piste d'essais, elle pouvait estimer les émissions entre 2,3 et 4,1 % moins élevées que ses concurrents. C'est un fait.

Certains constructeurs – on ne peut pas dire tous mais, en tout cas, VW – trichent de manière tout à fait honteuse quant au cycle de tests.

En outre, l'industrie automobile a développé un lobby bien plus puissant que celui des ONG de l'environnement. Je parle en connaissance de cause. En matière de lobbyistes au niveau de la Commission européenne ou du Parlement européen, on se situe ici dans un rapport d'environ 1 à 200. Autrement dit, il y a un lobbyiste des ONG pour 200 lobbyistes de l'industrie. Ce faisant, les résultats que nous obtenons sont à peu près à l'image des forces en présence.

J'en arrive maintenant à un élément dont on parle très peu. Ainsi, depuis des années, la masse, la puissance et la vitesse de pointe des véhicules ne cessent d'augmenter.

Plus un véhicule est lourd, plus il est puissant; plus il a une vitesse de pointe élevée, plus il faut de l'énergie pour le mettre en mouvement. Donc, plus il va consommer, plus il va émettre de CO_2. Plus le véhicule va être puissant, plus les phases transitoires, donc les phases d'accélération, vont être nombreuses et plus les émissions en oxydes d'azote vont être élevées. En effet, en phase d'accélération, les oxydes d'azote sont particulièrement nombreux à être émis.

Que recommandons-nous en tant qu'ONG environnementale?

D'abord, la mise en place d'une Autorité européenne indépendante de contrôle, comme il en existe une aux États-Unis, ce qui a finalement permis de mettre au jour le scandale.

Ensuite, l'introduction d'un nouveau cycle de tests et d'une nouvelle procédure WLTCP dès 2017 en fermant les *loopholes* (échappatoires) qui existent actuellement dans le cycle de tests NEDC (*New European Driving Cycle*).

La mise en place de tests RDE (*Real Driving Emissions*) particulièrement ambitieux à partir de 2018 et qui ne concerneraient pas uniquement les oxydes d'azote, mais tous les polluants locaux et le CO_2.

Des vérifications en cours de production pour s'assurer que les véhicules qui ont été testés avant de lancer la production et ceux qui sont effectivement produits sont bien les mêmes en termes de performance environnementale.

Dans ces premières recommandations, on est plus au niveau européen. Dans la dernière, c'est davantage celui des États membres. Il faut renforcer le système d'inspection périodique pour les véhicules en usage – donc, ceux qui ont quatre ans et plus –, pour faire en sorte que ces tests soient représentatifs de la réalité. Quiconque

a déjà passé le contrôle technique avec un véhicule un petit peu âgé, comme j'ai pu le faire voici quelques années quand je roulais encore en voiture, sait qu'il existe une certaine latitude et une certaine manière de s'arranger avec les personnes qui font passer ces tests pour passer sans trop de soucis au travers des mailles du filet.

Ce qui est également requis d'urgence, c'est de continuer à consolider les normes d'émission, notamment introduire des normes Euro 7 pour les véhicules légers et lourds, des normes Euro 6 pour les véhicules de la catégorie L (motos, tricycles et quadricycles à moteur). Il faut aussi introduire au plus vite des objectifs CO_2 2025 pour les véhicules légers.

Une recommandation que nous portons également de manière conjointe entre associations environnementales et associations de victimes de la route, c'est de mettre en place un système de normalisation de la masse, de la vitesse de pointe et de la puissance des véhicules. C'est le projet LISA Car (*Light and Safe Car*), que nous avons développé en Belgique avec l'association "Parents d'enfants victimes de la route".

Je vous remercie pour votre attention.

La **présidente**: Je remercie les deux orateurs pour leurs exposés fort intéressants. Je me tourne vers mes collègues pour établir une liste des intervenants: Mme Dedry et M. Wollants souhaitent prendre la parole.

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun zeer interessante toelichtingen. Vooral de laatste spreker gaf een aantal interessante aanbevelingen.

Ik wil graag nog twee vragen stellen. Het is mij om het even wie erop antwoordt.

Denkt u dat het een oplossing zou zijn om *street canyons*, drukke, smalle straatjes in steden, autovrij of autoluw te maken om iets te doen op het vlak van de volksgezondheid?

Wij kennen ook de borden voor maximaal 90 kilometer per uur die worden omgedraaid bij ozonpieken. Bij NOx-emissies spreekt men altijd over gemiddelden. Kan men echter ook over NOx-pieken spreken, bijvoorbeeld op een ring rond een grote stad?

Mijnheer Fierens, voor u heb ik nog een paar punctuele vragen. Daarnet hebben wij gehoord dat het erg moeilijk blijkt om de schade voor en de impact op het leefmilieu te berekenen. U maakt deel uit van de intergewestelijke cel. Bent u daar dan wel mee bezig of hebt u van iemand al die vraag gekregen?

De FOD beklemtoonde daarnet in alle toonaarden dat de luchtkwaliteit geen federale bevoegdheid is. Is er een akkoord op gewestelijk niveau in voorbereiding, met afspraken tussen de Gewesten rond de verbetering van de luchtkwaliteit?

Tot slot, u hebt vier technologische methoden opgesomd om NOx te reduceren. Is dat nog theorie of worden die methoden al in de praktijk omgezet? Ik heb begrepen dat de methode voor vrachtwagens al in praktijk wordt gebracht. Hoe ruim worden de nieuwe technologische reductiemethoden al toegepast?

Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik zal daar nog een aantal vragen aan toevoegen.

Er werd gezegd dat er op het vlak van de luchtkwaliteit inderdaad wordt gemeten, maar ook gemodelleerd. Op basis waarvan gebeurt het modelleren? Gebeurt dat op basis van wat in meetstations wordt gemeten, waardoor men kan extrapoleren, of gebeurt de berekening van de uitstoot op basis van een bepaalde vloot die bij ons rondrijdt, aan de hand van de drukte? In dat laatste geval is mijn vraag of men dan komt tot 900 milligram NOx of 50 milligram NOx?

Een ander punt dat meestal in andere discussies naar voren komt, is het probleem van de biobrandstoffen. Er zijn in het verleden al wat studies geweest, waarvan de helft aantoonde dat er minder fijnstof wordt uitgestoten en de andere helft meer op het moment dat men biobrandstoffen gebruikt. Hebt u daarop een specifiek zicht? Welk verhaal vertellen de biobrandstoffen op het vlak van NOx? Ik kan mij voorstellen dat dit door de andere samenstelling andere resultaten geeft, maar ik kan niet opmaken of die beter of slechter zijn. Dat is misschien belangrijk voor de Europese discussie op dat vlak. Het zou trouwens interessant zijn om meer informatie te krijgen over de verschillende soorten biobrandstoffen, want die zullen vermoedelijk alweer tot andere resultaten leiden.

Er werd ook gesproken over het verschil tussen PN — *particle number* — en PM — *particle mass*. In het verleden werd altijd gewerkt met PM10 en 2.5 omdat de studies daarop zijn gebaseerd. Zijn er vandaag al studies waarbij men zich toespitst op het aantal deeltjes, veel meer dan op wat er in die massa aan deeltjes bestaat? Zo ja, wat zijn de resultaten daarvan? Daaraan gekoppeld, alle

normen die vandaag worden gepresenteerd, gaan over de PM10, terwijl iedereen toch wel vermoedt dat het vooral de PM2.5 is die de meeste schade aanricht. Kunt u ons daarover wat meer vertellen?

Wij hebben in de laatste presentatie een slide gezien, waar de verschillende methoden om NOx te reduceren, op een schaal werden gezet volgens de doeltreffendheid van een aantal modellen. Die selectieve katalytische reductie was tegelijk de beste en de slechtste methode. Wat mij interesseert, is of het technologisch vraagstuk van de verschillende technologieën van belang is, veeleer dan hoe men dat uitwerkt en hoe dat past in de volledige auto waarmee die resultaten worden behaald. Zijn er vandaag voldoende *best practices*?

La **présidente**: Dans votre présentation, j'ai trouvé très intéressant l'exemple des voitures japonaises qui, majoritairement hybrides, émettent donc moins de CO_2. Existe-t-il des études comparables pour d'autres marques en Europe qui pourraient prendre cette option et intensifier leur production hybride?

On présente aussi l'hydrogène comme un carburant du futur. Je voudrais connaître son impact en termes d'émission de CO_2.

Autre question générale: les études d'impact sur l'environnement prennent-elles aussi en compte les anciens véhicules toujours en circulation mais dont les moteurs, évidemment, ne respectent pas les normes européennes, nettement plus sévères? Les études ventilent-elles leurs résultats en fonction des types de moteur?

Frans Fierens: Ik denk een antwoord te hebben op de meeste vragen en zal zo goed als mogelijk proberen te antwoorden.

De eerste vraag was of het geen oplossing kan zijn *street canyons* of andere binnenstedelijke wegen autovrij of autoluw te maken, en of dit een positief effect zou hebben op de luchtkwaliteit. Uiteraard. Als er minder verkeer is, zijn er minder emissies, en minder emissies betekent een betere leefkwaliteit. Dat is een *straight forward* antwoord, meen ik.

Dat wil natuurlijk niet zeggen dat men wanneer men een lage emissiezone (LEZ) implementeert, door het toelaten van Euro-5-wagens en het verbieden van Euro-3-wagens, dit op de NOx-emmissies veel effect zou hebben. Wel op het fijn stof. De directe uitstoot van fijn stof, dat kon u zien in één van de eerste grafieken, daalt wel degelijk. Nieuwe dieselwagens stoten veel minder rechtstreeks fijn stof uit dan oudere dieselwagens.

De tweede vraag ging over het smogalarm. Ter correctie, er wordt geen smogalarm gegeven bij ozonpieken, wel bij pieken van fijn stof in de winter. Of een smogalarm ook nuttig zou zijn bij het overschrijden van de NO_2-grenswaarde, of aan NO_2 gelinkt zou moeten worden, is iets anders. Voor NO_2 zijn er twee Europese grenswaarden. Er is een kortetermijngrenswaarde, 200 microgram/m³ als uurwaarde, die men maximaal 18 uur per jaar mag overschrijden. En er is een langetermijngrenswaarde, 40 microgram/m³ / die als jaargemiddelde niet overschreden mag worden.

Het is die grens van 40 microgram/m³ die ik heb laten zien op de kaartjes. Daar heb ik de jaargemiddelde grenswaarde laten zien. Die 40 microgram/m³ is een probleem. Dat is duidelijk te zien. Overal langs de grote snelwegen en langs de gewestwegen, kleuren de kaarten rood. Ook binnen de steden kleuren zij rood. De uurgrenswaarde wordt wel gerespecteerd. Er zijn minder piekproblemen met NO_2. Het is eerder de langetermijnwaarde die een probleem vormt.

Dat neemt natuurlijk niet weg, wij hebben die oefening gemaakt voor de Europese studie, dat wanneer in heel Noordwest-Europa de snelheid op de snelwegen tot 90 km/uur zou worden verminderd, niet alleen in smogperiodes maar het hele jaar door en overal, er wel degelijk een positief effect is. 90 km/uur betekent minder emissies. Minder emissies betekent betere luchtkwaliteit.

De derde vraag ging over de impact van de schade van VW zelf. U hebt mijn eerste *slide* gezien. Het gaat daar om een ijsberg, en het topje van de ijsberg is de VW-fraude. Wij kunnen aan de hand van onze modellen inschatten wat het effect is van het niet respecteren, door alle dieselwagens, van de NO_X-emissiegrens.

We zouden een oefening kunnen maken, waarbij we ervan uitgaan dat die grens wel zou zijn gehaald, ook in de realiteit, en vergelijken met de huidige situatie, waar ze dus duidelijk niet wordt gehaald. Dat effect kunnen we berekenen. Maar dat is dan het effect van alles, van het gesjoemel en van het legaal overschrijden in de realiteit van die NOx-emissiegrens. Het afzonderlijk gesjoemel van alles onderscheiden is veel moeilijker, bijna onmogelijk.

Wat betreft de afspraken met de Gewesten inzake luchtkwaliteit: Europees komen er nieuwe emissiereductiedoelstellingen. Er bestaat een NEC-Richtlijn uit 2001 – de nationale

emissierichtlijn -, die emissieplafonds oplegde vanaf 2010 maar er komt een nieuwe.

Er zijn op dit ogenblik discussies aan de gang tussen de drie Gewesten en het federaal niveau om afspraken daaromtrent te maken. De nieuwe NEC-Richtlijn legt emissieplafonds op voor 2025-2030. De drie Gewesten en het federale niveau zijn aan het onderhandelen om te bekijken in welke mate het Commissievoorstel dat voorligt haalbaar is en in welke mate België daar moet of kan bijsturen. Dat is ook een discussie op Europees niveau.

U vraagt of de technische methodes die ik heb voorgesteld – LNT, EGR, SCR, en eventueel een combinatie ervan – worden toegepast. Die technologieën worden toegepast, maar het is een heel softwaregedreven technologie. Hoeveel AdBlue er bij het gasmengsel moet worden toegevoegd om de NOx te reduceren, wordt softwarematig bepaald.

Met software is het niet moeilijk om heel veel of heel weinig Adblue toe te voegen. Dat is ook wat er tijdens het sjoemelen gebeurt. Tijdens een test voert men heel veel AdBlue –ureum – toe om die NOx-emissies heel snel en heel effectief te reduceren.

Een tank met AdBlue zal dan wel vliegensvlug leeg zijn. Daarom vermijdt men dat en zorgt men met software dat er minder AdBlue wordt toegevoegd dan wat eigenlijk nodig is om de NOx voldoende te reduceren. De autoconstructeurs willen vermijden dat er te veel AdBlue moet worden getankt.

Die twee andere technologieën werken niet met een extra toegevoegde stof, maar worden ook softwarematig gestuurd. De EGR-klep bijvoorbeeld wordt softwarematig aangestuurd. Men kan heel veel of heel weinig *exhaust gas* laten hercirculeren.

Dan kom ik aan de vragen van de heer Wollants. Ik zal even kort uitleggen hoe dat model in mekaar zit waarvan ik de kaart heb laten zien. Dat is een combinatie van twee zaken: meten en modelleren. Wij gebruiken als achtergrondkaart, met een resolutie van 4 op 4 kilometer, geïnterpoleerde metingen. In die metingen zit alles, dat is de combinatie van uitstoot, verkeer en andere sectoren. Als wij naar een hogere resolutie willen gaan en willen weten hoe de situatie is langs de verschillende gewestwegen of in de steden, dan is het aantal meetplaatsen gewoon te klein, dan moeten wij echt rekenmodellen gaan inzetten. Wij kennen de emissies van elk wegsegment, wij kennen van (bijna) alle wegen in België de emissies per wegsegment, op basis van het aantal wagens dat daar rijdt, en de inschattingen van de verkeersvolumes rekenen wij om naar emissies. Wij maken ook een inschatting van het wagenpark. Op basis van al die cijfers kunnen wij per wegsegment gaan inschatten hoeveel NOx, fijnstof en andere poluenten worden uitgestoten.

Wij zijn natuurlijk geen uilen, wij weten reeds heel lang dat er “gefoefeld” wordt met die NOx-emissies, in onze modellen zitten wel degelijk de reële emissies. Behalve misschien voor Euro-6, waar wij het onderschatten, omdat wij de laatste cijfers nog niet hebben, maar zodra wij de exacte cijfers hebben, gaan wij ook voor Euro-6 de exacte cijfers gebruiken.

In verband met biobrandstoffen, ik heb daarstraks gezegd dat NOx een probleem is van het oxideren van luchtstikstof. Het nadeel van biobrandstoffen is dat er koolwaterstoffen in biobrandstof aanwezig zijn die meer zuurstofatomen bevatten. Meer zuurstof die ook zal zorgen voor meer NOx. Bij biobrandstoffen is er dus lichtjes meer NOx-uitstoot dan bij conventionele brandstoffen. De roetfilter is heel effectief tegen fijnstof, het maakt daar niet veel uit of men biobrandstof gebruikt of gewone diesel. Veel hangt wel af van het type biobrandstof dat wordt gebruikt. Er is biodiesel en bio-ethanol. Bio-ethanol is minder een probleem voor NOx, het is vooral biodiesel dat een probleem voor NOx is.

Biobrandstoffen worden niet alleen gebruikt door het wegvervoer, er worden ook biobrandstoffen gebruikt voor residentiële verwarming. Maar dat is misschien een andere discussie, die niet hier gevoerd moet worden. Het toenemend gebruik van hout als brandstof in de residentiële sector, is een toenemend probleem voor fijn stof.

Dat is een beetje vergelijkbaar met het klimaatverhaal waarbij aangegeven wordt dat biobrandstoffen als hout, vaste brandstoffen, beter zijn voor het klimaat omdat ze CO_2-neutraal zijn. Een boom groeit dankzij CO_2 in de lucht. Als men het hout van de boom opstookt komt de CO_2 terug in de lucht en heeft men in theorie een evenwicht en is dat een neutraal fenomeen. Canadese pellets naar biomassacentrales in Gent versluizen om daar op te stoken is natuurlijk niet voor 100 % CO_2-neutraal. Daar moet wel degelijk rekening mee gehouden worden.

Dan was er de vraag over *particle number* en *particle mass*. Het is effectief zo dat er nog geen Europese grenswaarden zijn voor *particle numbers* in de buitenlucht. Voor het aantal deeltjes zijn er dus geen grenswaarden voor de

buitenlucht. PM *numbers* noemen wij ook dikwijls *ultra fine particles*, UFP. PM10 is fijnstof kleiner dan 10 micrometer, PM2,5 kleiner dan 2,5 micrometer, UFP is kleiner dan 0,1 micrometer, kleiner dan 100 nanometer dus. Het zijn gevaarlijke deeltjes omdat ze veel dieper in de longen kunnen doordringen. Met betrekking tot de bewijslast qua effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid, blijft PM2,5 echter de beste indicator. Daar zijn massa's studies over. Er zijn vooralsnog weinig studies die de link leggen met UFP. Er zijn er wel een aantal die de link leggen, maar het aantal metingen van UFP is eigenlijk nog niet zo heel groot. Het is eigenlijk wachten op voldoende metingen en lange tijdreeksen inzake UFP om echt te gaan inschatten of wat gezondheidseffecten betreft UFP een betere indicator is dan PM 2,5. In elk geval, volgens de Wereldgezondheidsorganisatie, blijft PM2,5 *mass* de beste indicator voor de impact van luchtverontreiniging op de gezondheid.

Wat de PM *numbers* emissies bij directe injectie benzinewagens betreft, het feit dat die tien keer hoger mogen zijn en nog gedurende drie jaar, moet ik nog eens uitleggen wie daarvoor gezorgd heeft of wie vertragingsmanoeuvres heeft gedaan, wie niet wil dat die normen ook voor directe-injectiewagens net als voor dieselwagens nu al gehaald moeten worden? Moet ik het zeggen? De autolobby natuurlijk, die de beleidsmakers ervan kon overtuigen dat ze nog drie jaar extra nodig hadden en dat ze die *particle numbers* ook zonder extra technologie zouden kunnen reduceren. Technologie die, tussen haakjes, 60 euro per wagen kost.

60 euro voor een *Gasoline Particulate Filter* (GPF) voor directe injectie benzinewagens, die ervoor zorgt dat de *particle numbers* even goed scoren als voor dieselwagens met roetfilter.

De vraag over SCR is misschien meer voor mijn collega bestemd.

Wat de Japanse voertuigen betreft, Japan heeft meteen voor hybride voertuigen geopteerd. In Europa heeft men dat niet gedaan. Men is de beschikbare technologie die er aanwezig was en is, diesel, blijven promoten als wapen tegen de klimaatverandering. Ik hoop dat het nu duidelijk is dat dat verhaal eigenlijk geen steek houdt of toch met een serieuze korrel zout genomen moet worden. Ook in Europa zijn er echter constructeurs die ingezet hebben op andere technologieën, weliswaar veel minder dan de Japanse automobielindustrie.
Ik kom nu tot de vraag over waterstof en CO_2. Dat is geen onbelangrijk verhaal, want waterstof wordt nu afgedaan als een groene, milieuvriendelijke brandstof. Daarbij wordt wel vergeten dat 90 % van de huidige op de markt zijnde waterstof gemaakt wordt uit methaan, uit aardgas, een proces waarbij CO_2 vrijkomt. De vraag is dan natuurlijk of men waterstof echt kan classificeren als een groene, klimaatvriendelijke brandstof. Waarom zou men dan niet direct aardgas of CNG gebruiken? Dan hoeft men dat proces van CNG naar waterstof niet te doorlopen, want voor dat proces is ook energie nodig.

Het wordt natuurlijk een ander verhaal als men waterstof zou maken via duurzaam opgewekte energie, namelijk overschot van elektriciteit van windmolens en van andere groene energie. Die zou men kunnen gebruiken om, via elektrolyse van water, waterstof te maken, maar dan kan men ook de vraag stellen of men die energie niet in batterijen kan opslaan. De batterijtechnologie evolueert en op dit moment is het misschien beter om daarvan gebruik te maken dan waterstof te produceren via het overschot van duurzame energie, maar het zou een mogelijkheid kunnen zijn. Het verhaal dat waterstof op dit moment als groen geclassificeerd kan worden, moet dus in elk geval ook met een serieuze korrel zout genomen worden.

De laatste vraag ging over andere voertuigen, over NOx en PM. Kan die vraag herhaald worden? Excuseert u mij, mevrouw de voorzitter, die laatste vraag ben ik vergeten.

La **présidente**: Il y avait la question relative aux véhicules à hydrogène.

Frans Fierens: J'avais répondu à cette question. 90 % de l'hydrogène vient du méthane actuellement et pas de l'électricité durable.

La **présidente**: Vous pouvez peut-être compléter quelque peu, monsieur Courbe.

Pierre Courbe: Madame la présidente, il est très pratique de passer en deuxième lieu car presque tout le travail a déjà été fait!

J'ajouterai quelques précisions. Quand on parle de la toxicité des particules fines, il y a en fait deux types d'action des particules fines au niveau des poumons. D'une part, elles peuvent agir par effet mécanique, effet d'irritation des poumons et à la limite provoquer par pollution des cancers du poumon ou d'autres problèmes respiratoires. D'autre part, pour les plus fines d'entre elles, elles peuvent passer dans le sang par porosité à travers les parois des poumons, comme le font les molécules d'oxygène. Il y a donc un double effet et ce deuxième effet de passage dans le sang par

porosité ne peut être réalisé que par les particules les plus fines. Il y a donc inévitablement un effet supplémentaire des particules les plus fines.

Quant à quantifier tout cela, nous venons de le dire, c'est un domaine dans lequel on est en train de découvrir beaucoup de choses. Jusqu'à un passé récent, mesurer ces particules très, très fines était techniquement impossible. La recherche évolue mais il faudra encore quelques années pour pouvoir faire la part des choses et déterminer si ce sont les particules ultrafines ou les PM2,5 qui sont à regarder de plus près dans ces problèmes de toxicité.

Pour en revenir à la question sur les différentes technologies - SCR, LNT, EGR -, le choix d'une technologie dépend de beaucoup de facteurs. Les facteurs peuvent être aussi variés que le prix du véhicule. S'il s'agit d'un véhicule haut de gamme, c'est-à-dire lourd, puissant, on peut se permettre de mettre un petit delta au niveau du prix pour avoir le meilleur système de dépollution possible. On ne se le permettra pas sur un petit véhicule bas de gamme qui est vendu à 8 000 euros. Le premier aspect est le prix.

Il y a également l'aspect du confort d'utilisation. Comme nous l'avons dit, le système SCR avec la nécessité de remplir le réservoir d'AdBlue est un peu embêtant. Un autre facteur est la balance à établir entre les émissions de CO_2 et les émissions d'oxyde d'azote. Certains types de dépollution vont augmenter un peu la consommation de carburant. Doit-on dès lors promouvoir ce type de dépollution ou non? Quant à leur mise en œuvre effective et le désir de désactivation par le fabricant, il y a non seulement le confort d'utilisation, comme, par exemple, essayer de faire en sorte que l'utilisateur remplisse le moins souvent le réservoir d'AdBlue.
Il y a également d'autres types de considérations. Prenons, par exemple, l'EGR - la recirculation des gaz d'échappement dans la chambre de combustion pour essayer d'abaisser un petit peu la teneur en oxygène au niveau de la combustion. Cette technologie peut éventuellement induire des petits soucis simplement parce que, le gaz en recirculant dans le circuit, va l'encrasser. Les petites soupapes présentes dans le circuit peuvent éventuellement s'encrasser. Certains fabricants peuvent finalement choisir de désactiver ce circuit aussi souvent que possible pour éviter des encrassements.
Il y a toute une série de considérations techniques qui vont amener les constructeurs à opter pour l'une ou l'autre technique, sachant que, pour la norme Euro 6, seuls le SCR et éventuellement une combinaison de LNT et de EGR peuvent permettre d'atteindre le niveau Euro 6. Il y a par conséquent aussi un choix par rapport à la difficulté d'atteindre la norme.
J'aimerais ajouter un tout petit point concernant les différentes motorisations futures de l'automobile. Il est un point dont on tient rarement compte: actuellement, un véhicule automobile est peut-être la manière la plus ridicule que l'être humain ait inventé de dépenser de l'énergie.

Une voiture neuve en Belgique pèse 1 400 kg. Vous imaginez une personne de 70 kg assise à l'intérieur, 1/20ème de l'énergie servira à bouger l'habitant de la voiture et 19/20èmes de l'énergie serviront à bouger le véhicule. Si vous intégrez à cela le bilan énergétique Well-to-Wheel à partir du puits de pétrole jusqu'à la roue du véhicule (le rendement moyen de Well-to-Wheel pour une voiture étant d'environ 17 %), et que vous comparez avec le rapport entre le poids du véhicule et le poids de l'occupant du véhicule, vous vous rendez compte que moins de 1 % de l'énergie du pétrole sert à bouger l'occupant de la voiture. C'est à peu près le système le plus ridicule que l'on ait inventé pour gaspiller de l'énergie.

De mon point de vue, il y a une réflexion à mener sur la conception même des véhicules automobiles. Pour cela, la motorisation électrique offre une opportunité extraordinaire de réinventer la mobilité au niveau urbain notamment. On voit de nos jours de nouveaux véhicules de type *Twizy* ou autres faire leur apparition sur les routes. Ce sont des petits véhicules très, très légers, qui se prêtent très bien à la motorisation électrique et qui permettent également peut-être d'apporter une réponse à la pollution par les véhicules de la catégorie L, les véhicules du style mobylette et moto.

Actuellement, une mobylette de 50cc ou une petite moto de 100cc par kilomètre parcouru, selon les normes, pollue plus qu'une voiture diesel. Donc, les normes pour les motos et les mobylettes sont beaucoup plus laxistes que pour les voitures. En réinventant cette motorisation de véhicules légers, entre la moto et la voiture, on invente une mobilité qui se marie merveilleusement bien avec la mobilité électrique. Je pense qu'il y a là une solution technologique à privilégier.

La **présidente**: Je pense qu'il n'y a plus de questions. Il me revient donc de vous remercier pour vos interventions et vos réponses surtout. Nous allons à présent écouter le dernier intervenant de cet après-midi, à savoir Mme Greet Schoeters (Vlaams Instituut voor Technologisch onderzoek).

Greet Schoeters: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik ben Greet Schoeters van VITO, het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek. Ik ben ook verbonden aan de Universiteit Antwerpen en de Universiteit van Zuid-Denemarken. Naast mij zit mijn collega Gudrun Koppen die ook een aantal studies met betrekking tot fijn stof heeft geleid.

Het VITO werkt aan de fijnstofproblematiek vanuit verschillende disciplines. Er zijn teams bezig met de chemische karakterisering van fijn stof, andere teams hebben expertise in het wiskundig modelleren van de blootstelling aan en de verspreiding van fijn stof. Onze expertise is meer gericht op de effecten van fijn stof. In die zin sluit mijn betoog misschien beter aan bij de sessies van vorige week. Wij zouden toch van de gelegenheid gebruik willen maken om onze aanpak en de belangrijkste resultaten ervan eventjes toe te lichten.

Wat is het verschil qua impact tussen fijn stof afkomstig van diesel en bijvoorbeeld fijn stof afkomstig van stadslucht? Wij hebben daar onderzoek over gedaan op humane luchtwegcellen. Wij hebben ook de impact van fijn stof afkomstig van verschillende locaties in Vlaanderen onderzocht op humane cellen. Wij hebben daarnaast onderzoek gedaan naar de effecten van fijn stof op de bevolking, zowel op korte termijn als op langere termijn, vanaf de geboorte, en tijdens de zwangerschap.

U hebt het waarschijnlijk al herhaaldelijk gezien, maar fijnstofdeeltjes zijn heel kleine deeltjes. Hier ziet u een doorsnede van een haarstaal. PM10 is veel kleiner dan het haarstaal. PM2,5 is nog veel kleiner. Als wij nu echter eens onder de elektrodenmicroscoop naar fijn stof kijken, dan zien wij dat het niet allemaal mooie bolletjes zijn, maar dat zij een heel heterogeen uitzicht hebben. Zij lijken op kleine sponsjes van verschillende grootte. Dat betekent ook dat de deeltjes heel veel oppervlakte hebben, waaraan bijvoorbeeld andere chemische stoffen zich kunnen hechten, maar ook pollenmateriaal. De deeltjes zijn dus eigenlijk dragers van chemische polluenten en van andere materialen die in de atmosfeer kunnen voorkomen.

De fijnstofdeeltjes kunnen in de luchtwegen binnendringen. Men weet ondertussen dat vooral stofdeeltjes met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer relevant zijn, omdat zij diep in de luchtwegen kunnen binnendringen. Hoe fijner de deeltjes zijn, hoe dieper zij in de luchtwegen kunnen binnendringen. Stofdeeltjes PM2,5 en kleiner zijn dus relevant inzake gezondheidsimpact.

Wat hebben wij meer dan 10 jaar geleden gedaan? Wij hebben toen een potje fijn stof afkomstig van diesel gekocht, een potje fijn stof van stadsdeeltjes afkomstig en fijn stof afkomstig van roet. Wij hebben dan naar de samenstelling van de stofdeeltjes gekeken.

U kunt zien dat de stadsluchtdeeltjes relatief groter waren dan bijvoorbeeld de dieseldeeltjes. De kleinste waren de roetdeeltjes.

De eigenschappen van de drie verschillende types partikels zijn verschillend. De organische koolstofbelasting, afkomstig van polyaromatische koolwaterstoffen was groter bij dieselpartikels dan bij stadspartikels en roetpartikels.

Wat hebben wij gedaan? Wij hebben de verschillende types partikels aan menselijke luchtwegcellen gegeven, die in vitro gekweekt kunnen worden. Zo zagen wij dat er verschillende effecten optraden naargelang van het type partikel waarmee wij te maken hadden.

Dieselpartikels en roetpartikels hadden bijvoorbeeld een hoger allergiebevorderend effect dan stadsluchtpartikels, terwijl de schade aan het DNA, het erfelijk materiaal, voorkwam bij zowel dieselpartikels en roetpartikels als stadsluchtpartikels, maar in verschillende mate.

Kortom, de verschillende types partikels hebben duidelijk een verschillende giftigheid.

Vele jaren later zijn wij gaan kijken naar de giftigheid van partikels die afkomstig zijn van luchtstalen op verschillende locaties in Vlaanderen. Dit is gebeurd in samenwerking met de Vlaamse Milieumaatschappij en met LNE. Ik zal de resultaten aanhalen van een recente studie. Daarvoor kregen wij PM10-partikels, omdat de *collectors* die voldoende partikels kunnen genereren enkel PM10-stalen verzamelen. Wij kregen partikels van Houtem, een achtergrondstation dat niet specifiek aan verkeersdruk of aan industriële druk wordt blootgesteld. Wij kregen ook partikels van Zelzate, een meer industriële setting, en van Borgerhout, een typisch meetstation dat aan verkeersdruk wordt blootgesteld.

Wij hebben over een periode van één jaar een groot aantal stalen gekregen van die meetstations en wij hebben die kunnen karakteriseren, ook wat betreft hun giftigheid. Wij hebben dit op menselijke luchtwegcellen getest en dan zien wij, in vergelijking met de achtergrondeffecten van Houtem en Borgerhout dat de partikels die van Borgerhout en Zelzate komen in bepaalde testen

een groter ontstekingsvermogen induceren en meer DNA-schade veroorzaken in vergelijking met de partikels van Houtem.

De giftigheid van de stalen, die afkomstig zijn van verschillende locaties in Vlaanderen, is duidelijk verschillend.

Wij zijn verder gegaan en hebben ook gekeken in welke mate de giftigheid van de partikels gerelateerd is aan meetbare effecten bij jongeren. Wij hebben op de dagen dat partikels werden verzameld in het meetstation van Zelzate ook jongeren van 14 tot 15 jaar onderzocht uit de Gentse Kanaalzone. Dit wil zeggen dat wij bij de jongeren bloedcellen hebben verzameld. Wij hebben kunnen vaststellen dat er meer DNA-schade optreedt in het bloed van jongeren bij partikels die de dag vóór staalname een groter oxiderend vermogen hebben. Wij hebben dit onderzocht in een kleine onderzoekspopulatie van slechts 82 jongeren.

Bij dezelfde jongeren hebben wij ook de uitgeademde lucht verzameld. Ook daar hebben wij gemerkt dat de uitgeademde lucht zuurder is als de partikels de dag vóór staalname een groter ontstekingsvermogen hebben. Dit wil zeggen dat er dan meer ontstekingsmerkers aanwezig zijn.

Er is een duidelijk meetbaar verschil, zelfs in een kleine groep jongeren, en een duidelijke relatie tussen de eigenschappen van de partikels en de effecten op de jongeren.

Wij hebben van 400 jongeren uit de Gentse kanaalzone en algemeen uit ook een aantal bloedstalen onderzocht en wij hebben gekeken naar de relatie tussen de uitkomsten van die onderzoeken en de individuele blootstellingswaarden aan PM 2,5 en PM 10, die berekend werden voor die jongeren. Die berekende blootstellingen, zoals ze daarnet werden uitgelegd door de heer Frans Fierens, werden berekend op het thuisadres van de jongeren. Wij hebben dan gezien dat er een relatie was tussen de blootstelling aan PM 2,5 en aan PM 10, bijvoorbeeld gemiddeld twee dagen voor de staalname of zeven dagen voor de staalname, en de DNA-schade. Hoe hoger de blootstelling was, hoe meer DNA-schade er was. Als men de berekening doet op basis van jaargemiddelden, zowel voor PM 10 als voor PM 2,5, dan zien wij dat er meer allergie gerapporteerd werd in relatie met hogere concentraties van PM 10 of PM 2,5, bij jongeren in Vlaanderen.

Deze resultaten zijn in een aantal andere studies ook opgedoken. Zo was er een studie bij schoolkinderen uit het Antwerpse, waarbij 282 kinderen werden onderzocht. Er werden luchtkwaliteitsmetingen gedaan in de buurt van de scholen en op de thuislocatie van de kinderen en dat in twee seizoenen. Er werd toen niet alleen PM 2,5 gemeten maar ook *black carbon* en in sommige gevallen ook *ultra fine particle*s. Wij hebben die jongeren onderzocht, dit wil zeggen dat de jongeren een ademstaal hebben gegeven. Wij zagen dat er meer ontstekingsmerkers werden waargenomen bij die jongeren in relatie met een verhoogde blootstelling aan PM 2,5 en dat vooral wanneer de blootstelling werd uitgedrukt in een periode van 24 uur of 1 week.

Daarna waren er ook studies bij volwassenen. Daar hebben wij via modelmatige berekeningen de blootstelling aan concentraties van PM 2,5 berekend op de thuislocatie van die volwassenen.

Ook hier werd in twee seizoenen gemeten. We zagen opnieuw dat er meer ontstekingsmerkers in uitgeademde lucht aanwezig zijn naargelang de blootstelling aan PM 2,5 hoger is en dit vooral als we de blootstelling uitmiddelen over een periode van vijf dagen tot ongeveer een maand. De langere periodes zijn dus geassocieerd met die verhoging van ontstekingsmarkers eerder dan de korte blootstellingperiodes. Ook bij kinderen hebben wij studies gedaan. We hebben een aantal kinderen kunnen volgen vanaf de geboorte tot ongeveer de leeftijd van 10 à 11 jaar. Het is een studie die gekaderd is in het steunpunt milieu en gezondheid waarbij alle Vlaamse universiteiten en PIH en het VITO samenwerken. Het was een studie waarin 595 kinderen zijn opgevolgd. Daar hebben we gezien dat er een relatie was tussen de blootstelling aan PM 2,5 vanaf de geboorte tot de leeftijd van 9 à 10 jaar en het voorkomen van een aantal klachten zoals astma, jeukende huiduitslag of rhinitis. De langetermijnblootstelling is dus inderdaad geassocieerd met een toenemend aantal klachten bij kinderen hier in Vlaanderen.

Het laatste deel van het onderzoek waarmee we op dit moment bezig zijn is kijken naar de effecten van die blootstelling aan PM tijdens de zwangerschap. We hebben daarvoor een tweehonderdtal moeders gevolgd. We hebben navelstrengbloed verzameld bij de geboorte van het kind. We hebben in dat navelstrengbloed een aantal milieupolluenten gemeten maar we hebben ook de blootstelling aan PM tijdens de zwangerschap berekend, over gans de periode van de zwangerschap. We hebben tegelijk gekeken naar de activiteit van 30 000 genen in de bloedcellen van het navelstrengbloed. We kunnen dus de individuele activiteit van individuele genen opsporen en we hebben gezien dat de

belangrijkste verandering in genactiviteit te wijten was aan PM 2,5. Er is dus een verandering van genactiviteit bij de geboorte in de bloedcellen van het navelstrengbloed waar te nemen in relatie met de blootstelling aan fijn stof van de moeder. Wat dat juist zal betekenen voor de gezondheidseffecten op langere termijn zal nog moeten blijken.

Kort samengevat, wat we eigenlijk min of meer kunnen besluiten is dat de giftigheid van fijn stof wel erg afhangt van de samenstelling van het fijn stof. Fijn stof is dus niet overal hetzelfde, de giftigheid ervan verschilt per locatie.

Bij ons onderzoek bij de Vlaamse bevolking hebben we effecten waargenomen op een consistente manier. Dat betreft zowel kortetermijneffecten, meestal ontstekingsmerkers die stijgen in de luchtwegen, als effecten van levenslange blootstelling bij kinderen en effecten tijdens de zwangerschap.

Daarmee wil ik graag afronden en in elk geval ook de medewerkers aan al die studies bedanken. Teams van de verschillende Vlaamse universiteiten hebben hieraan meegewerkt en er was subsidiëring door het agentschap Zorg en Gezondheid, door LNE en door de Vlaamse Milieumaatschappij.

La **présidente**: Merci pour cette intervention intéressante. Il est vrai qu'on aurait pu réfléchir à l'inscrire aussi dans la thématique de la santé parce qu'il y a beaucoup de choses qui se recoupent. Des collègues souhaitent-ils encore intervenir? Mevrouw Dedry?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Een aantal van de effecten die u aanhaalt, is in de hoorzitting over gezondheid ook al aan bod gekomen. U had daar misschien beter thuisgehoord. U hebt het nog bijkomend gehad over het effect op foetussen en navelstrengbloed. Begrijp ik het goed dat het veeleer prille onderzoeken betreft of kunt u over het aspect zwangere vrouwen en foetussen ook al gezondheidseffecten aantonen die bijvoorbeeld met NOx te maken hebben?

Greet Schoeters: Ik dank u voor die vraag. Dit zijn inderdaad vrij jonge onderzoeken maar toch is er in de internationale literatuur ook al heel wat informatie beschikbaar. Er is bijvoorbeeld een relatie tussen vermindering van geboortegewicht bij pasgeborenen en de blootstelling aan fijnstof. Dat is vrij goed onderbouwd met heel grote cohorten. Dat betekent dus dat men de gegevens van heel veel kinderen bij elkaar heeft gebracht en men heeft gemerkt dat er effecten zijn op het geboortegewicht.

Onze studie werd verricht op een heel kleine populatie van slechts tweehonderd pasgeborenen. Zelfs in die kleine groep zien wij via een aantal signalen dat er iets verandert in relatie tot de PM-blootstelling. Het werkingsmechanisme zal nog moeten blijken. Wij zullen ook nog verder moeten opvolgen in welke mate dit op langere termijn gezondheidseffecten kan veroorzaken. Het is bijvoorbeeld wel geweten dat een lager geboortegewicht een hoger risico inhoudt inzake cardiovasculaire en metabole effecten.

Toch is het ook zeer moeilijk om te zeggen dat die effecten te wijten zijn aan fijnstof of aan stikstofoxides bijvoorbeeld, omdat men steeds met mengsels te maken heeft. Bij dat type onderzoek is het heel moeilijk om effecten aan een bepaalde parameter toe te schrijven. Een benadering daarvoor is het in vitro-onderzoek dat wij trachten te doen, maar daar is het voor ons ook moeilijk om stalen te kunnen krijgen die bijvoorbeeld typisch alleen dieselstalen zijn, of alleen PM2,5 of ultrafijnstof. Op dit moment moeten wij het doen met PM10. Er zijn altijd correlaties tussen de verschillende parameters, maar het is moeilijk om duidelijk te zeggen dat het effect te wijten is aan bepaalde componenten.

Hoewel, in meest recente studie heeft men die stofpartikeltjes chemisch gekarakteriseerd. Men heeft bijvoorbeeld metalen, maar ook merkers voor houtverbranding, gemeten. Wij kunnen een deel van de effecten wel degelijk door een aantal van die parameters uitleggen. Er is dus wel vordering op dat vlak.

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Hebt u aanbevelingen voor het beleid vanuit wetenschappelijke standpunt, precies over die zwakke schakel, namelijk jonge kinderen en zwangere vrouwen?

Greet Schoeters: Wij zijn eigenlijk geschrokken van de effecten die wij gezien hebben en die vooral te maken hebben met blootstelling op langere termijn en van de effectenrelaties met de blootstelling op de thuislocatie. Uit die onderzoeken zien wij dat het belangrijk is om de algemene blootstelling te verlagen. Wij zouden tot een algemeen lager niveau van blootstelling moeten komen om zulke effecten te vermijden.

Gudrun Koppen: Men kan moeilijk zeggen dat de zwangere vrouwen op een bepaalde plaats moeten gaan wonen. Als men de zwangere vrouwen beschermt, beschermt men iedereen en als men iedereen beschermt, beschermt men ook de zwangere vrouwen. Ik denk dus niet dat er een

bepaald beleid voor zwangere vrouwen moet zijn. Er zijn al oudere studies die een effect op de duur van de zwangerschap aantonen; de kans op vroegtijdige geboorte wegens blootstelling aan fijnstof bestaat dus.

In die studie werden de kinderen van bij de geboorte ook opgevolgd naar astma en allergieën. Wij hebben geprobeerd om de luchtkwaliteitgegevens tijdens de zwangerschap, tijdens het eerste en tweede trimester, te linken met de *outcome* op latere leeftijd. Het was echter zeer moeilijk, zelfs voor de kinderen die verhuisd waren, om vast te leggen welke periode van blootstelling bepaalde dat een kind achteraf meer kans op astma had. De variatie in PM 2,5-concentraties in verschillende gemeenten die niet ver van elkaar liggen is niet gigantisch groot. Het is dus moeilijk te zeggen welke periode een impact had.

La **présidente**: Chers collègues, je pense sincèrement que cette intervention mérite d'être ajoutée dans le volet Santé, certainement eu égard aux discussions que nous avons eues sur ce point-là. Mme Dedry en a déjà parlé plusieurs fois la semaine passée, donc je suggère que cet aspect soit pris en compte également dans la thématique Santé, ça me paraît nettement plus cohérent.

Il me reste à vous remercier, chers collègues, ainsi que tous les intervenants pour votre présence cette après-midi et votre disponibilité. Je pense que c'était la dernière fois pour cette année que nous nous réunissons et que la prochaine audition aura lieu le vendredi 15 janvier à 10 heures. Merci beaucoup.

La réunion publique de commission est levée à 17.32 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.

Hoorzitting in de kamer op 7/12/2015

« Dieselgate »

Gezamenlijke presentatie van de FOD's Mobiliteit en Volksgezondheid
Olivier Brahy, Denis Pohl en Aurélie Wayenbergh

service public fédéral
SANTE PUBLIQUE,
SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE
ET ENVIRONNEMENT

Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport routier et Sécurité routière

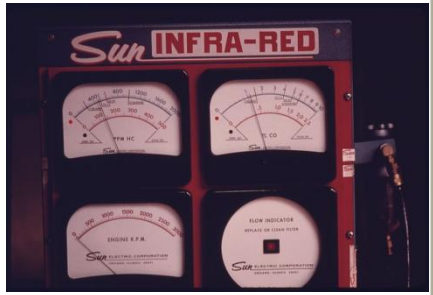
.be




Votre voiture est-elle propre?






Sun INFRA-RED

Luchtvervuiling van het vervoer: waarover hebben we het ?

De belangrijkste luchtvervuilers en hun impact op het milieu:

- PM + NO_X → verantwoordelijke voor de ‘wintersmogs’. Veroorzaken en verergeren chronische ademhalingsstoornissen en cardiovasculaire aandoeningen. Vastgestelde toenames van de mortaliteit van ongeveer 100 gevallen per overschrijdingsdag in België.







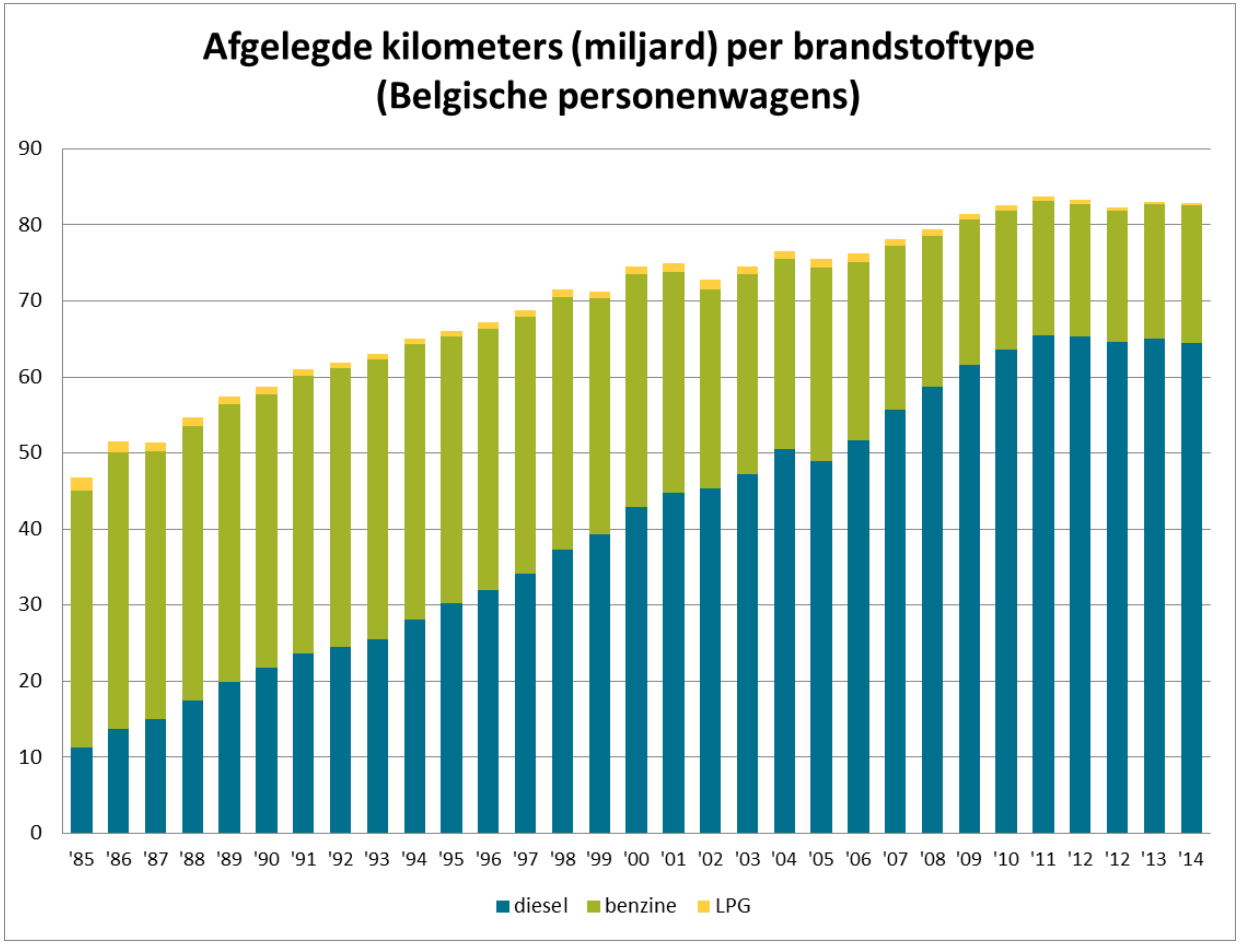
- NO_X + COV : draagt bij tot de vorming van troposferische ozon in de zomerperiode. Veroorzaakt en verergert respiratoire of cardiovasculaire ziekten. Vastgestelde toenames van de mortaliteit van ongeveer 50 gevallen per overschrijdingsdag in België.

- SO_X : verantwoordelijk voor zure regens



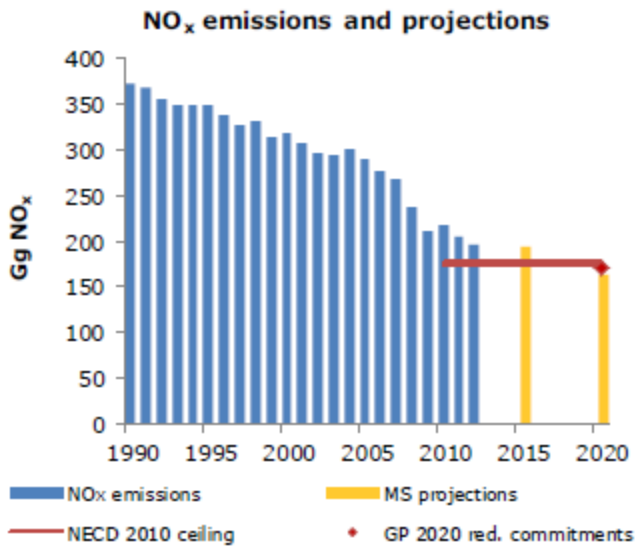
- NH_3 : veroorzaakt eutrofiëring van de bodem en van rivieren

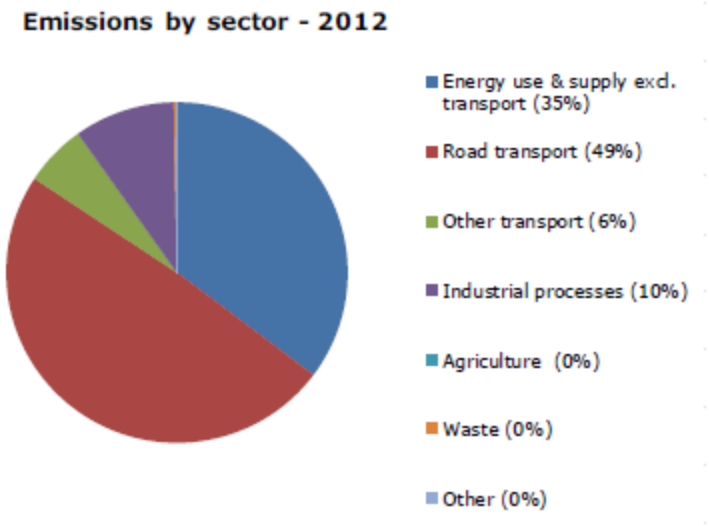




Bron: FOD Mobiliteit

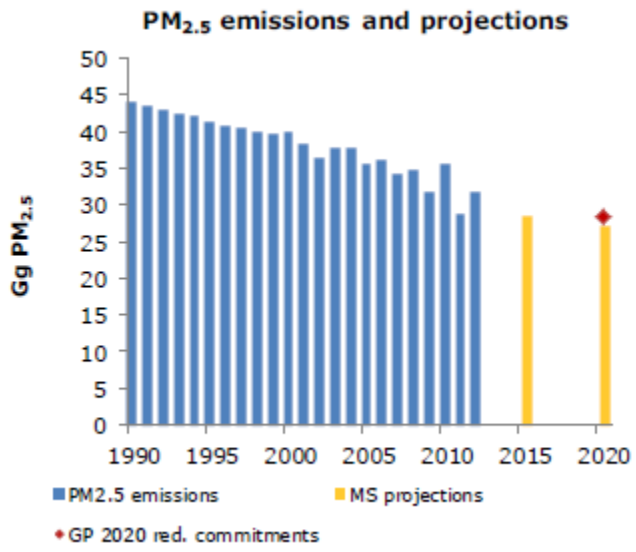
Evolutie van de luchtkwaliteit in BE: NO_X

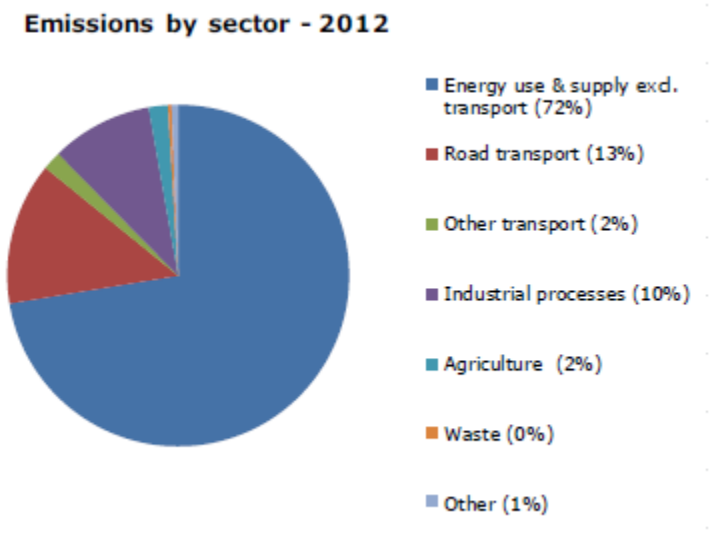




Bron EEA "Air pollution fact sheet 2014 Belgium"

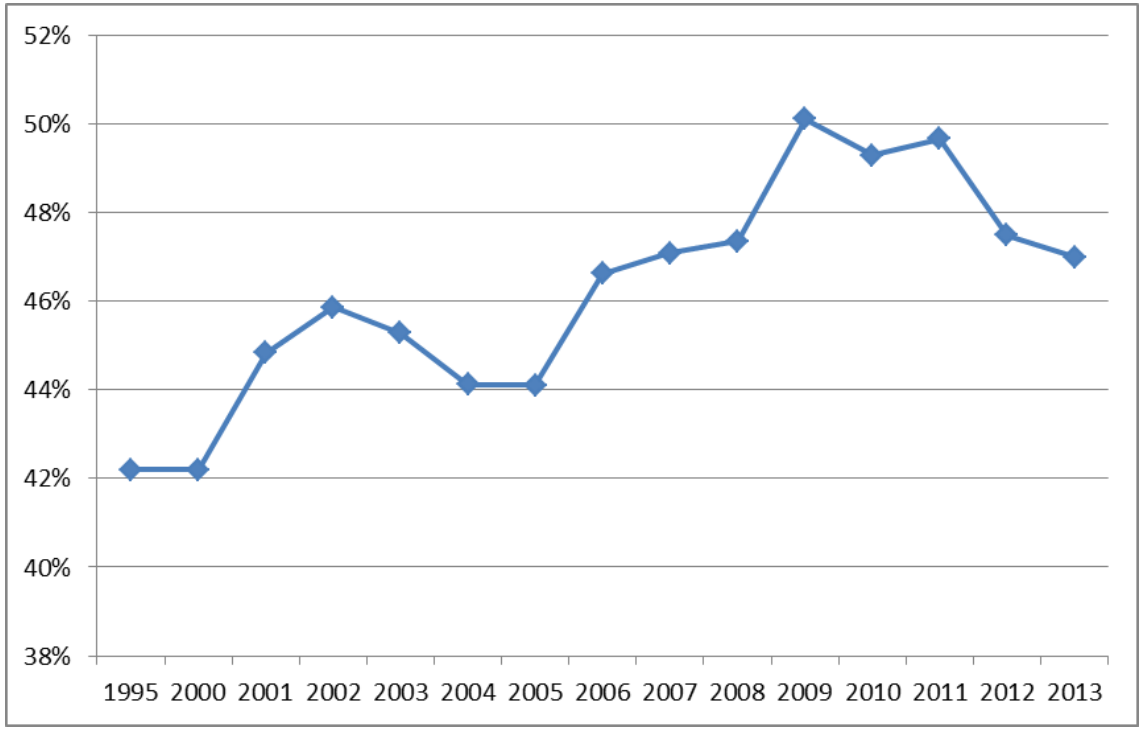
Evolutie van de luchtkwaliteit in BE : $PM_{2,5}$





Bron EEA "Air pollution fact sheet 2014 Belgium"

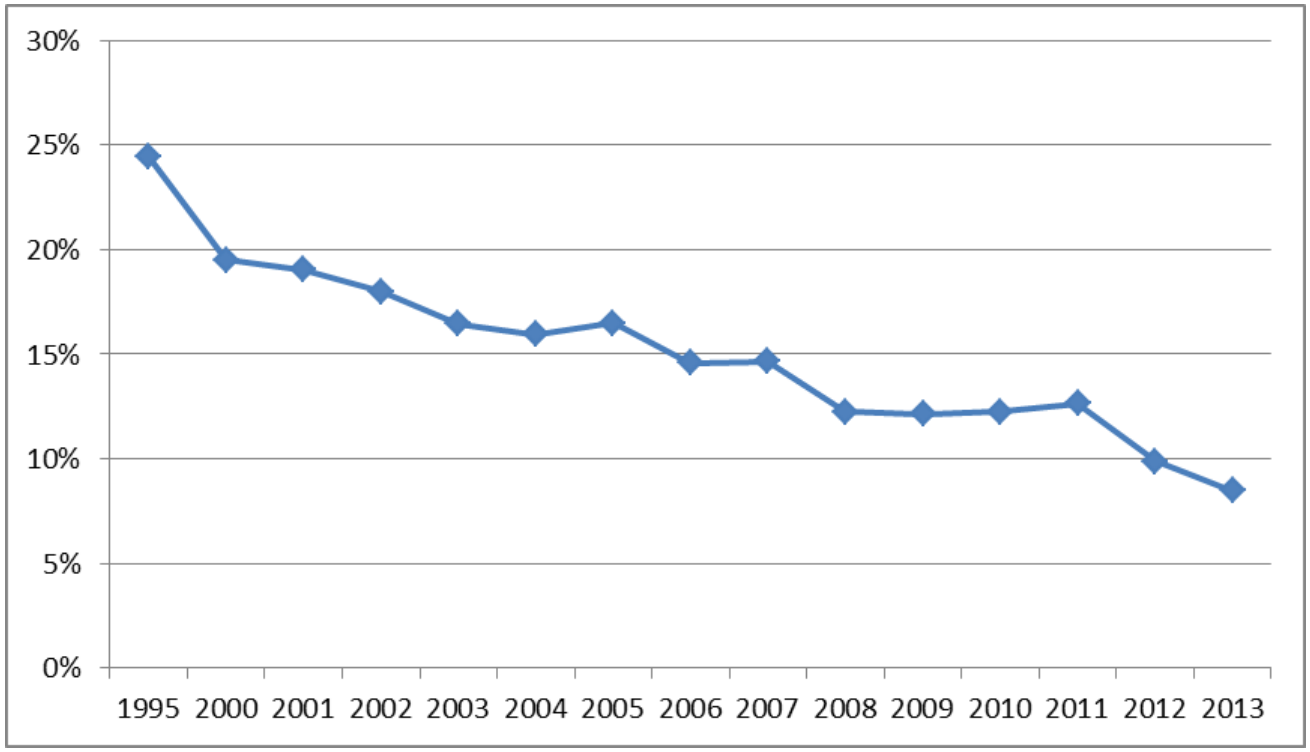
Aandeel van de NOx-uitstoot afkomstig van motoren van voertuigen die voor de weg bestemd zijn (behalve tweewielige motorvoertuigen)



Einde van de verdieseling in 2012 (einde van de CO_2-premies), voornaamste bron van NO_X

Bron: regionale gegevens die bezorgd zijn aan het EEA - rapportage CLRTAP

Aandeel van de $PM_{2,5}$ uitstoot afkomstig van motoren van voertuigen die voor de weg bestemd zijn (behalve tweewielige motorvoertuigen)

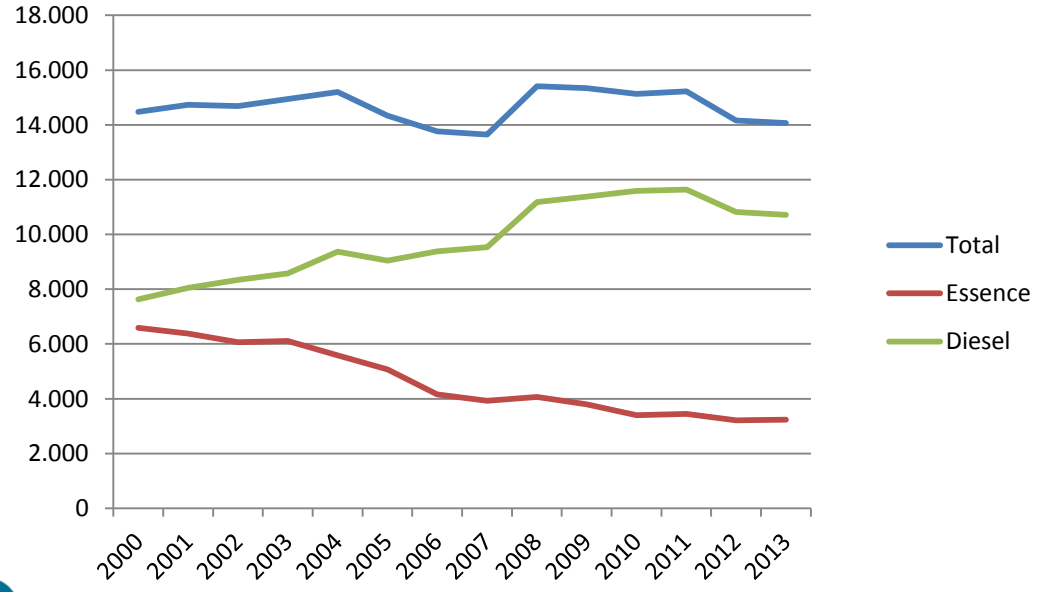


Gevolgen van de opeenvolgende euronormen - stabilisatie te wijten aan de verdieseling - Einde van de verdieseling in 2012

Bron: regionale gegevens die bezorgd zijn aan het EEA - rapportage CLRTAP

CO_2 is een GHG, CO_2 is geen luchtvervuilers

CO2 is geen luchtvervuiler (geen probleem op korte termijn voor de gezondheid of voor het milieu), maar is wel een broeikasgas (globale opwarming op middellange en lange termijn)



Evolutie van de CO_2-emissies waaronder die afkomstige van transport in kt CO_2

Hoe kunnen de vervuilende stoffen op middellange en korte termijn worden verminderd?

- Door het verkeer te verminderen:
  - **Door infrastructuuraanpassingen en door aanpassing van de lokale verkeersregels**
    - Bevoegdheden:
      - *Gemeentelijk en gewestelijk voor de lokale infrastructuren en regels*
      - *Federaal (Mobiliteit) voor de wegcode*
  - **Door het gebruik van de meest vervuilende voertuigen te verbieden/in te perken**
    - Gewestelijke bevoegdheid
  - **Door stedenbouw/ ruimtelijke ordening te bevorderen zodat de behoefte aan verkeer vermindert**
    - Gewestelijke en gemeentelijke bevoegdheid

- Door het openbaar vervoer te bevorderen (met inbegrip van intermodaliteit), gedeelde wagens, carpooling,…
  - Voornamelijk gewestelijke materie, federale materie voor de NMBS

- Door de distributie van alternatieve brandstoffen te organiseren (elektriciteit, waterstof,…
  - Gewestelijke bevoegdheid







- Door dynamische informatie te verstrekken over de verkeerstoestand via aankondigingsborden verkeersinfo, GPS,…
  - Gewestelijke bevoegdheid (en privé-initiatieven)



- Door minder vervuilende voertuigen of brandstoffen te bevorderen (of door het gebruik van de meest vervuilende voertuigen te ontmoedigen)
  - **Fiscaliteit aangepast aan het emissieniveau**
    - Gewestelijke materie voor belasting op inverkeersstelling en de verkeersbelasting; federale materie (financiën) voor de (accijnzen op brandstoffen







- Door de voorwaarden voor de toegang tot de markt te reglementeren
  - **Verbod op het verkoop van de meest vervuilende voertuigen**
  - **(Verplichte uitrusting met toestellen die zuinig helpen rijden)**

⇒ **Productnormen**

Federale bevoegdheid (mobiliteit) voor de definitie, en regionale bevoegdheid voor de controle (sinds 2015)

De milieugerelateerde productnormen

Productnorm: aanpak levensduur en multi-stakeholders

- Aanpak levensduur:
  - **Analyse van de verschillende effecten van de ‘cradle to cradle’ benadering**
  - **Cradle to cradle (circulaire economie) = extractie en bewerking van grondstoffen, transporten ervan, hun distributie en gebruik (met inbegrip van verbruiksproducten), het beheer bij het levenseinde (met inbegrip van hergebruik en recyclage)**

- **Typisch in aanmerking genomen effecten: uitputting van a-biotische grondstoffen opwarming van de aarde, fotochemische oxidatie, eutrofiëring, mogelijke toxiciteit voor mens en milieu…**
  - De transportsector is één van de belangrijkste bijdragers tot de verschillende effecten van de menselijke activiteiten
  - Benadering van de levensduur ⇔ transfer van effecten vermijden van de ene fase naar de andere en/of van een type impact naar een volgende fase
    - **Voorbeeld van transfer: Diesel (minder CO_2) vs. benzine (minder PM en minder NO_X)**

- Betrekken van verschillende stakeholders:

  - **Nood aan mobilisering van alle tussenkomende partijen in de verschillende fasen van de levenscyclus**
  - **Elk heeft een stuk van de oplossing (maar eventueel ook een belemmering) => hoe kan dat alles het best worden geïntegreerd?**

  ⇒ Botsing van belangen: milieubescherming, bescherming van de gezondheid, technische haalbaarheid (op grote schaal), koopkracht van de consumenten, recyclagedoelstellingen, mode-effecten (gisteren CO2, vandaag gezondheid, morgen de hulpbronnen), acceptatie vanwege de consumenten, economisch belang en tewerkstelling,…

  ⇒ Een productnorm is het resultaat van een compromis

Historiek van de Euronormen (voertuigen)

Diesel	Euro 1 1/7/1992	Euro 2 1/6/1996	Euro 3 1/1/2000	Euro 4 1/1/2005	Euro 5 1/9/2009	Euro 6 1/9/2014
NO_X			500	250	180	80
CO	2720	1000	640	500	500	500
HC						
HCNM						
HC + NO_X	970	900	560	300	230	170
PM	140	100	50	25	5	5
PN (#/km)					6×10^{11}	6×10^{11}

Waarden in mg/km, datum voor goedkeuring van nieuwe types

Benzine	Euro 1 1/7/1992	Euro 2 1/6/1996	Euro 3 1/1/2000	Euro 4 1/1/2005	Euro 5 1/9/2009	Euro 6 1/9/2014
NO_X			150	80	60	60
CO	2720	2200	2200	1000	1000	1000
HC			200	100	100	100
HCNM					68	68
HC + NO_X						
PM					5	4,5
PN (#/km)						6×10^{12}

Waarden in mg/km, datum voor goedkeuring van nieuwe types

Verschillen benzine-diesel => Geen technologische neutraliteit

Wettelijk kader – emissienormen

Europese goedkeuring : Richtlijn 2007/46/EG (= Kaderrichtlijn)

- Verordening “emissie” lichte voertuigen: 715/2007/EG
  - **Vaststelling van de emissiedrempels inzake polluenten**
  - **Datums van inwerkingtreding van de verschillende Europese normen**
  - **Conformiteitsnormen voor voertuigen in gebruik**
  - **Meting van het brandstofverbruik (cf. CO_2)**
  - **Duurzaamheidsregels van de beheersinstrumenten inzake vervuiling**
  - **…**

Test voor het meten van de uitstoot van het voertuig (NEDC *ou New European Driving cycle*)

Rijcyclus op testbank

- Checken in een welbepaalde volgorde van snelheidsmetingen, met optrek- en afremfasen op testbank.

Beperking van de cyclus (representativiteit en flexibiliteit) :

- Versnellingsfasen te gering
- Gemiddelde sneilheid van 33 km/h
- Hoge temperatuur
- Airco en andere beperkende opties tijdens de tests
- Maximum bandenspanning
- ….



Quid in België?



- **Productnormen – federale materie**
- Goedkeuring van de voertuigen – gewestmaterie (sinds 1/01/2015)
- Erkenning technische controlediensten – gewestmaterie (sinds 1/01/2015)
- **Markttoezicht – federale materie**

Aantal homologaties in 2014 in BE afgeleverd :

WVTA : 5 motorvoertuigen
WVTA uitbreiding/herzieningen: 45
Kleine nationale reeks (enkel ingevulde voertuigen) : 24
Individuele goedkeuring : 9712 (veelal ingevulde voertuigen)





Emissietest in België (gewestmaterie)

De onafhankelijk technische controlediensten meten de uitstoot van polluenten.

Alleen categorie B : testen bij de constructeur

Contractuele relatie / competitie tussen de Europese technische controlediensten.

Dieselgate (NO_x EA 189)

- *Notice of Violation* (USA) 18/09: onthulling van manipulatiesoftware wat betreft de NO_X-uitstootwaarden (Dieselmotor EA 189 van de VW-groep)
- 414.889 betrokken voertuigen in België (Audi, Seat, Škoda en VW-merk)
- Dieselmotoren EA 189 1,2 / 1,6 / 2,0 liter
- Manipulaties die door VW erkend zijn en inbreuk volgens artikel 5 (2) van (EU-) Verordening EG/715/2007 (volgens de bevoegde Duitse overheid – KBA)
- Uitwerken van een uitwisselingsplatform voor informatie geïmplementeerd door de Commissie

Artikel 5 2 van EU Verordening EG/715/2007

« 2. Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, is verboden. Dit verbod geldt niet indien:

a) *Het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;*

b) *Het instrument slechts funstioneert als de motor gestart wordt;*
of

c) *De omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de contrôle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies. »*

Dieselgate (NO_x - 3,0 l V6 TDI)

- *Notice of Violation* (USA) 02/11 : onthulling van manipulatiesoftware wat betreft de $N0_x$-uitstootwaarden (Dieselmotor V6 3,0 liter van de VW-groep)

- Betrokken merken: Audi, Porsche en VW

- Manipulaties die door VW in de VS erkend zijn, maar illegaal karakter hiervan (nog) niet bevestigd in Europa

Dieselgate (CO_2)

- Onthullingen van de VW-groep 03/11: manipulatie van de waarden van de CO_2-uitstoot (Diesel-en benzinemotoren van verschillende cilinderinhouden)
- Betrokken merken: Audi, Seat, Škoda en VW
- > 1.200.000 betrokken voertuigen in het totaal (bron VW)
- Impact op CO_2-labeling van de voertuigen (1999/94/EG) en de (CO_2)-uitstootplafonds (EC/449/2009) die door de constructeurs moeten worden nageleefd

Perspectieven : evoluties van de NEDC test naar WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*)

Resulteert uit een werkgroep van UNECE WP29. Aanpassingen ten opzichte van NEDC:

- Houdt rekening met rijweerstand
- Gewicht passagiers
- Aangepaste snelheden
- Verschillende types rijwegen
- …

Maart 2014: stemming UNECE fase Ia
Begin 2016: stemming op EU-niveau
2017/2018: inwerkingtreding

RDE

- Real Driving Emissions : proefcyclus in « reële » omstandigheden (op de weg): unanieme ondersteuning van de stakeholders (constructeurs, NGO's, Lidstaten, …)

- Besproken in het kader van een reglementatieprocedure met controle : stemming door de Lidstaten in het technische Comité van de Commissie met mogelijkheid tot blokkering voor het Europees Parlement en de Raad van de EU

- 1ste pakket maatregelen die in mei 2015 goedgekeurd zijn: methodologie en grensvoorwaarden (temperatuur, hoogte, sneelheid,…)

RDE

- 2de pakket maatregelen die op 28/10 goedgekeurd zijn (**maatregelen beperkt tot NO_X voor de Dieselvoertuigen**): data van in kracht wording, grenswaarden en dynamische grensvoorwaarden

- Op 01/09/2017 (nieuwe types) en 01/09/2018 (alle types): conformiteitsfactor (*CF*) = 2,1

  RDE-grens = Euro 6-norm (80 mg/km) x 2,1 = 168 mg/km

- Op 01/01/2020 (nieuwe types) en 01/01/2021 (alle types): conformiteitsfactor (*CF*) = 1,5

  RDE-grens = Euro 6-norm (80 mg/km) x 1,5 = 120 mg/km

RDE

AS IS (01/12/2015)	TO BE (01/09/2018)
NEDC (NO_X) : 80 mg/km + PM/PN, THC, CO, NH_3 **RDE (NO_X) : /**	WLTP (NO_X) : 80 mg/km + PM/PN, THC, CO, NH_3 **RDE (NO_X) : 168 mg/km**

De invoering van de RDE testcyclus betekent dus een verstrenging van de regeling vanaf 2017/2018.

RDE

- Mogelijkheid tot blokkering voor het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie als de voorgestelde maatregel:
  - de uitvoerende macht van de Commissie overschrijdt;
  - niet verenigbaar is met het doel of de inhoud van de wetgeving, of
  - de bevoegdheden van de EU overschrijdt.

- De Commissie Leefmilieu van het Europees Parlement moet zich hierover uitspreken tijdens de vergadering van 14/12/2015.

- Het dossier zal vervolgens tijdens de plenaire vergadering van het Europees Parlement in januari worden besproken indien de Commissie Leefmilieu dit wenst.

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

Vlaanderen is milieu

BRUXELLES ENVIRONNEMENT
LEEFMILIEU BRUSSEL
- IBGE - BIM -

Air Climat
agence wallonne de l'air & du climat

irCELine

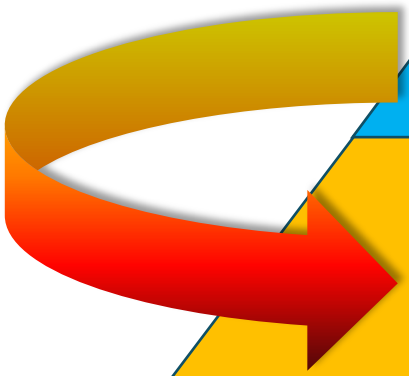
#dieselgate

Frans Fierens

Medewerker van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) aangesteld bij de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL).

Commissie dieselgate federaal parlement, 7 december 2015

Onderscheid problematiek NO_x dieselwagens en dieselgate (=fraude door VW)



Dieselgate :
VW fraude

NO_x problematiek dieselwagens

NOx emissies ALLE dieselwagens in *realistische* rijomstandigheden
veel hoger dan emissiestandaarden (EURO normen)
-> Gekend probleem sinds midden jaren 2000
(ook bij beleidsmakers, zowel op regionaal, nationaal als EU niveau)
-> Geen fijnstof probleem (*of toch niet rechtstreeks*), geen CO_2 probleem

Waarom is NO_X een probleem?

- **NO_X is verzamelnaam voor stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO_2) en ontstaat door "oxidatie" van luchtstikstof (N_2) bij hoge temperaturen**

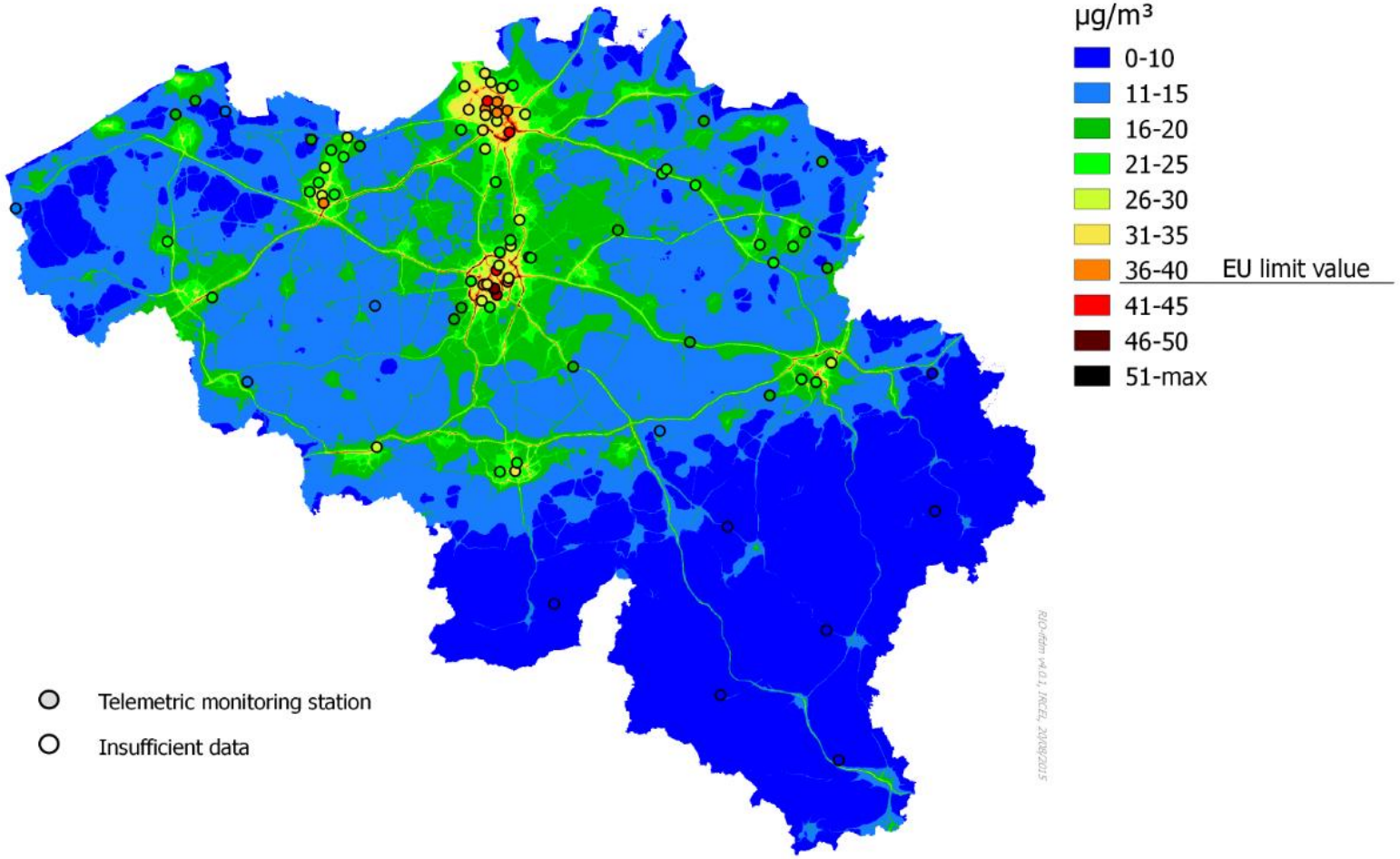
- **"Proxy" voor verkeersgerelateerde luchtvervuiling**

- **NO_X zijn schadelijk voor de gezondheid:**
  → Rechtstreeks (NO_2 = oxiderend gas)
  → Onrechtstreeks (via ozon en *secundair* fijn stof)

- **NO_X zijn schadelijk voor het milieu:**
  → Verzuring (zure regen)
  → Negatieve impact biodiversiteit (stikstofdepositie)

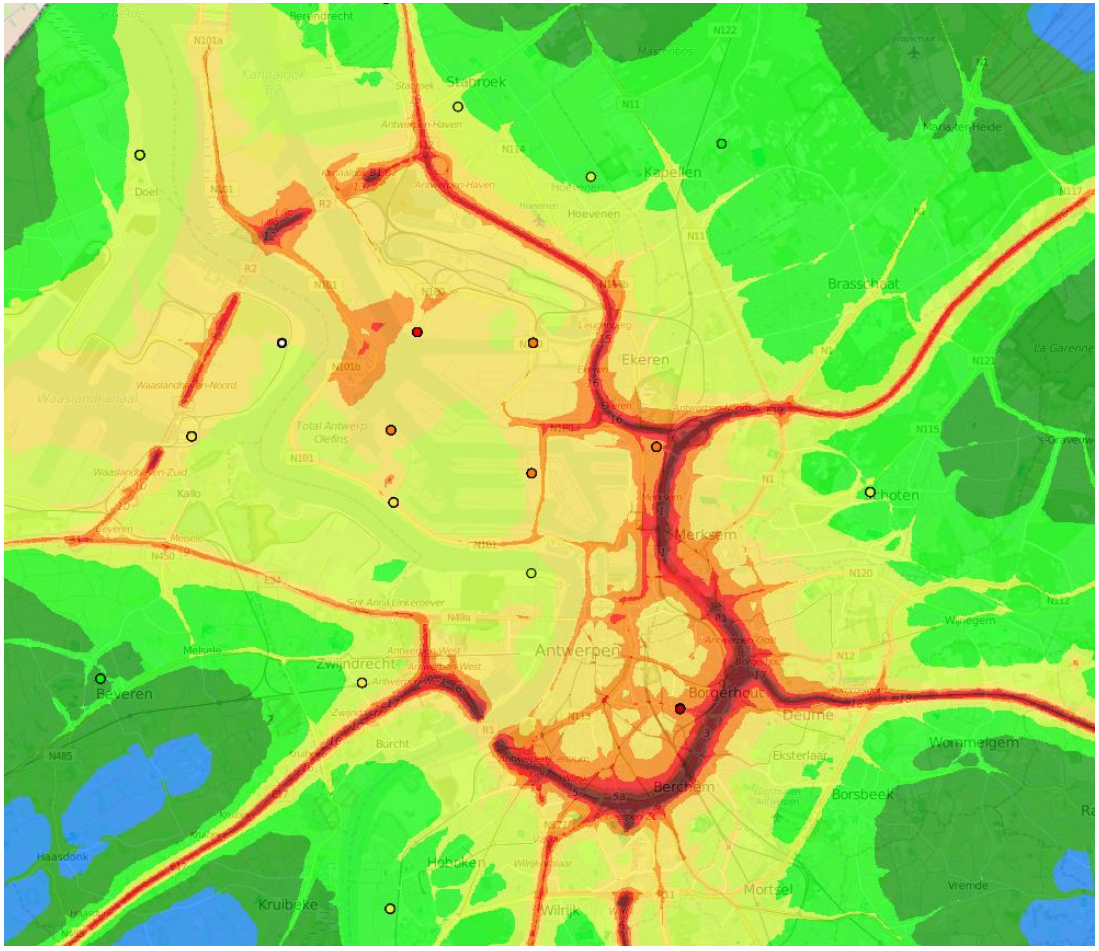
- **EMA rapport, november 2015, vroegtijdige sterfte door NO_2:**
  → 20% van alle vroegtijdige sterftes door luchtvervuiling in België worden toegeschreven aan NO_2

NO_2 grenswaarde nog steeds overschreden in steden en langs drukke verkeersassen



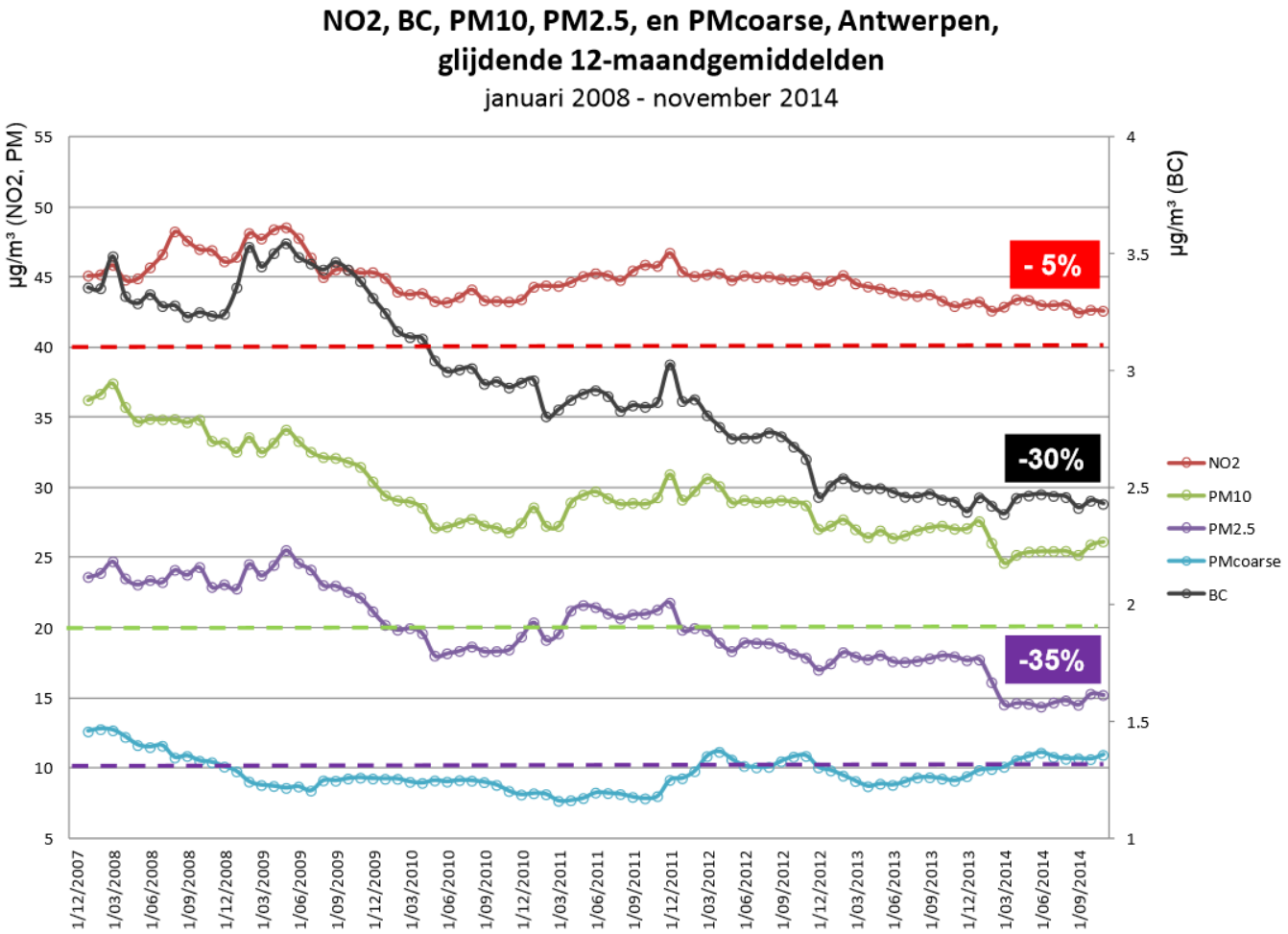
Jaargemiddelde NO_2, 2014, België Bron: IRCEL-CELINE

NO_2 (2014), zoom op Antwerpen



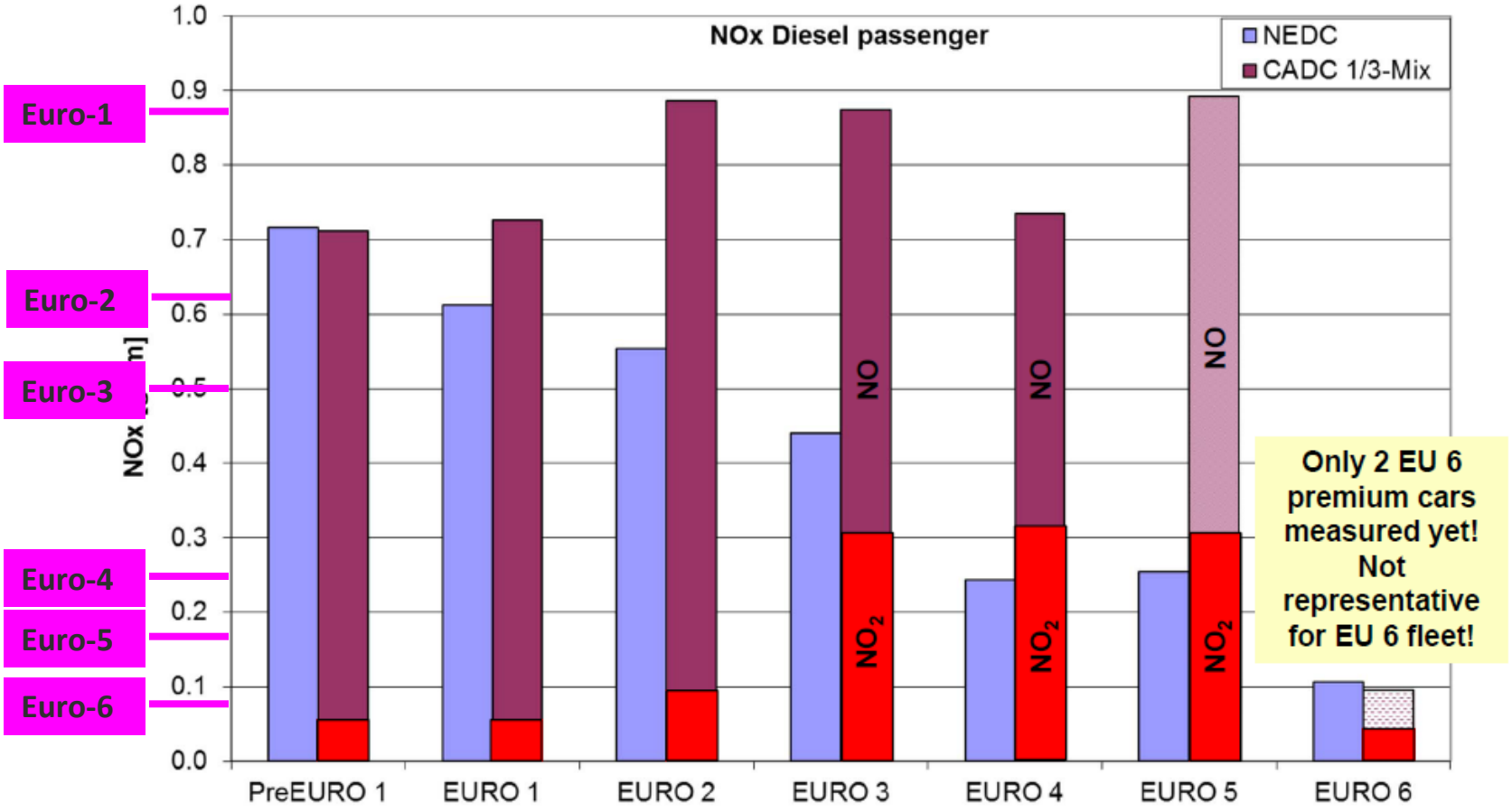
Jaargemiddelde NO_2, 2014, Antwerpen. Bron: IRCEL-CELINE

NO_2 daalt in stedelijke (verkeers) stations niet zoals je zou verwachten



Oorzaak? Veel hogere NO_x (diesel)verkeer in 'real-driving'

NO_x from Diesel engines in real world operation

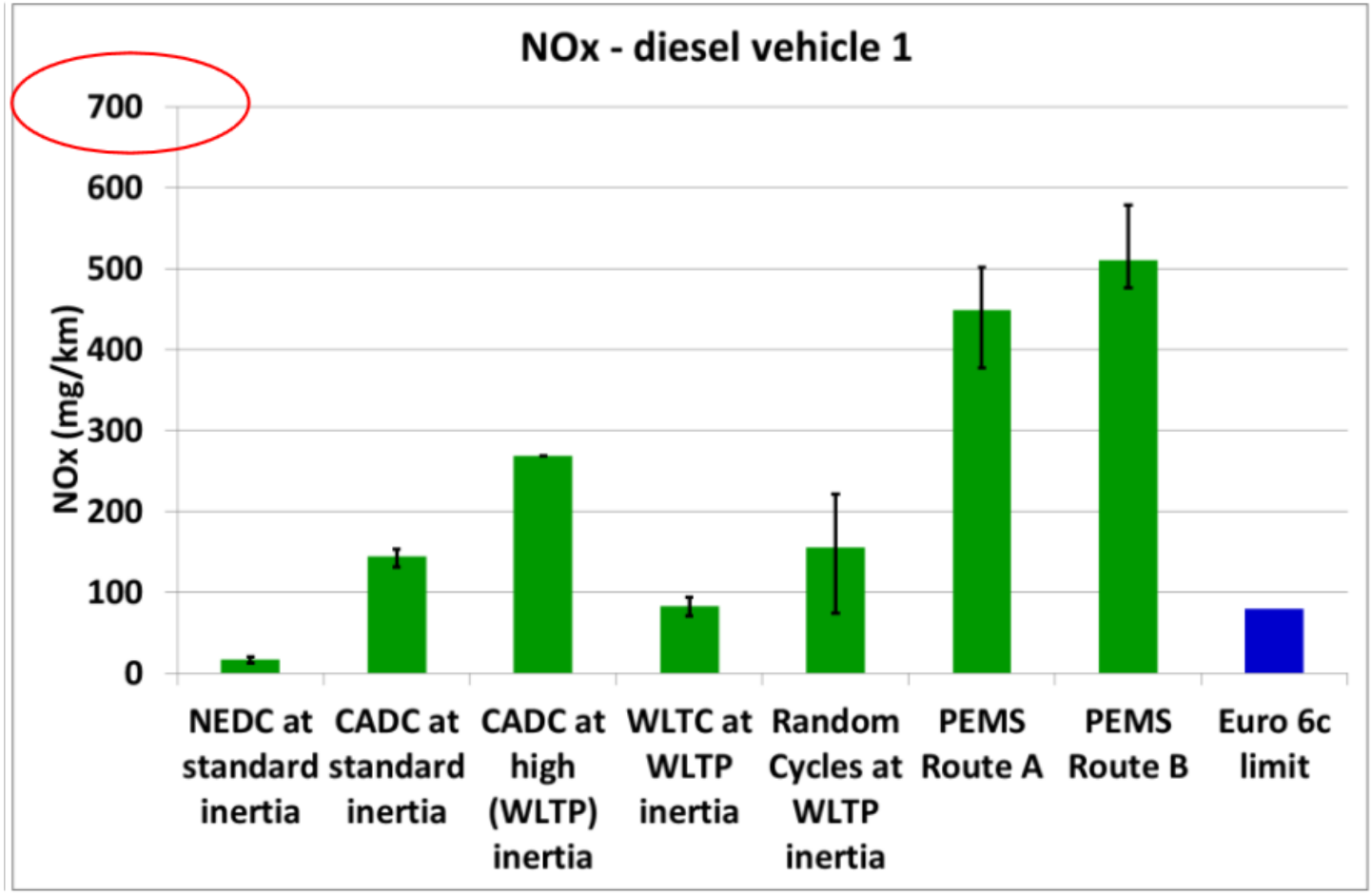


Officiële testcyclus

Meer realistische rij-omstandigheden

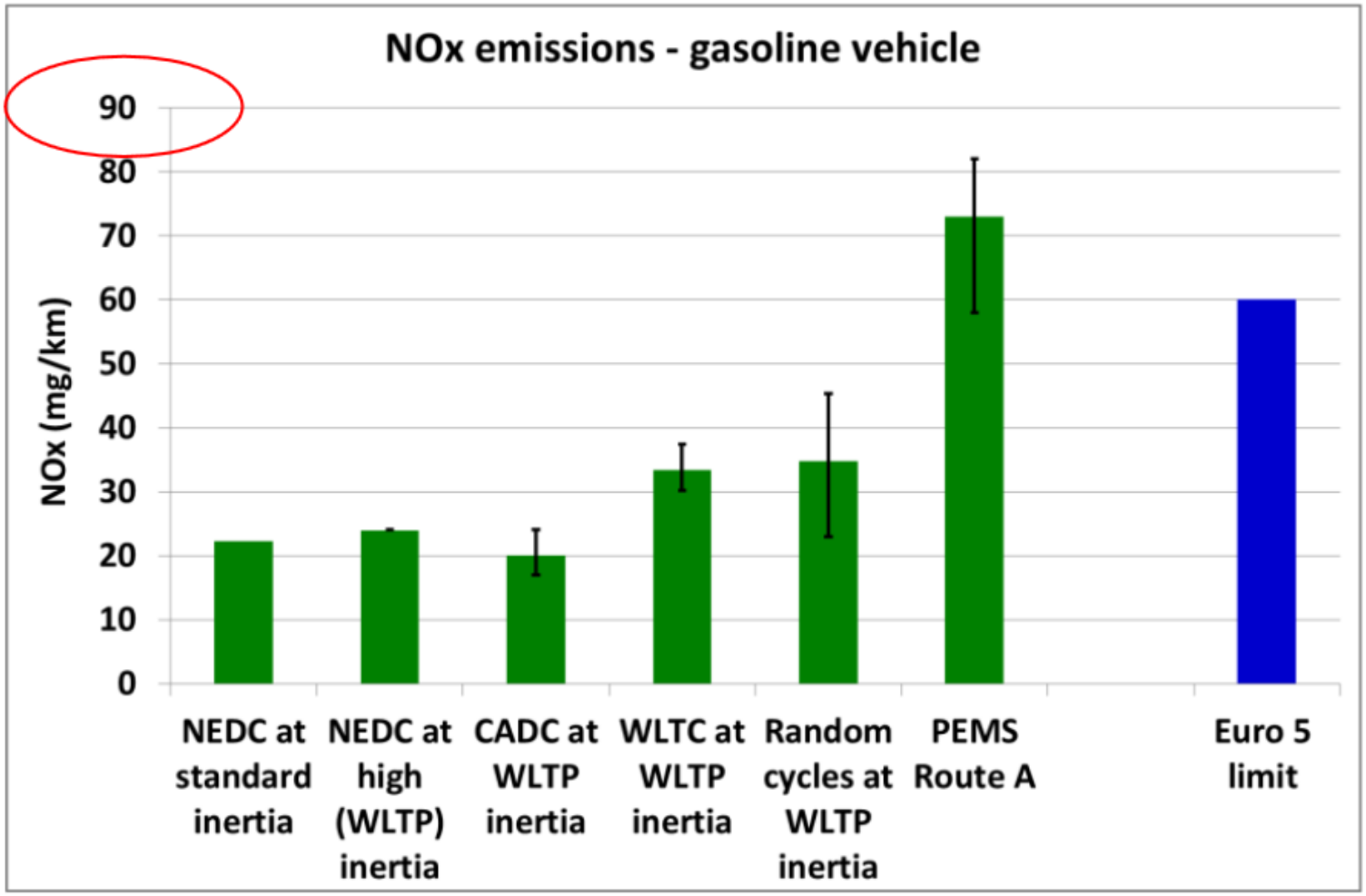
Bron : Hausberger, presentatie AIR, http://www.vleva.eu/AIR

NO_x uitstoot EURO-6 diesel



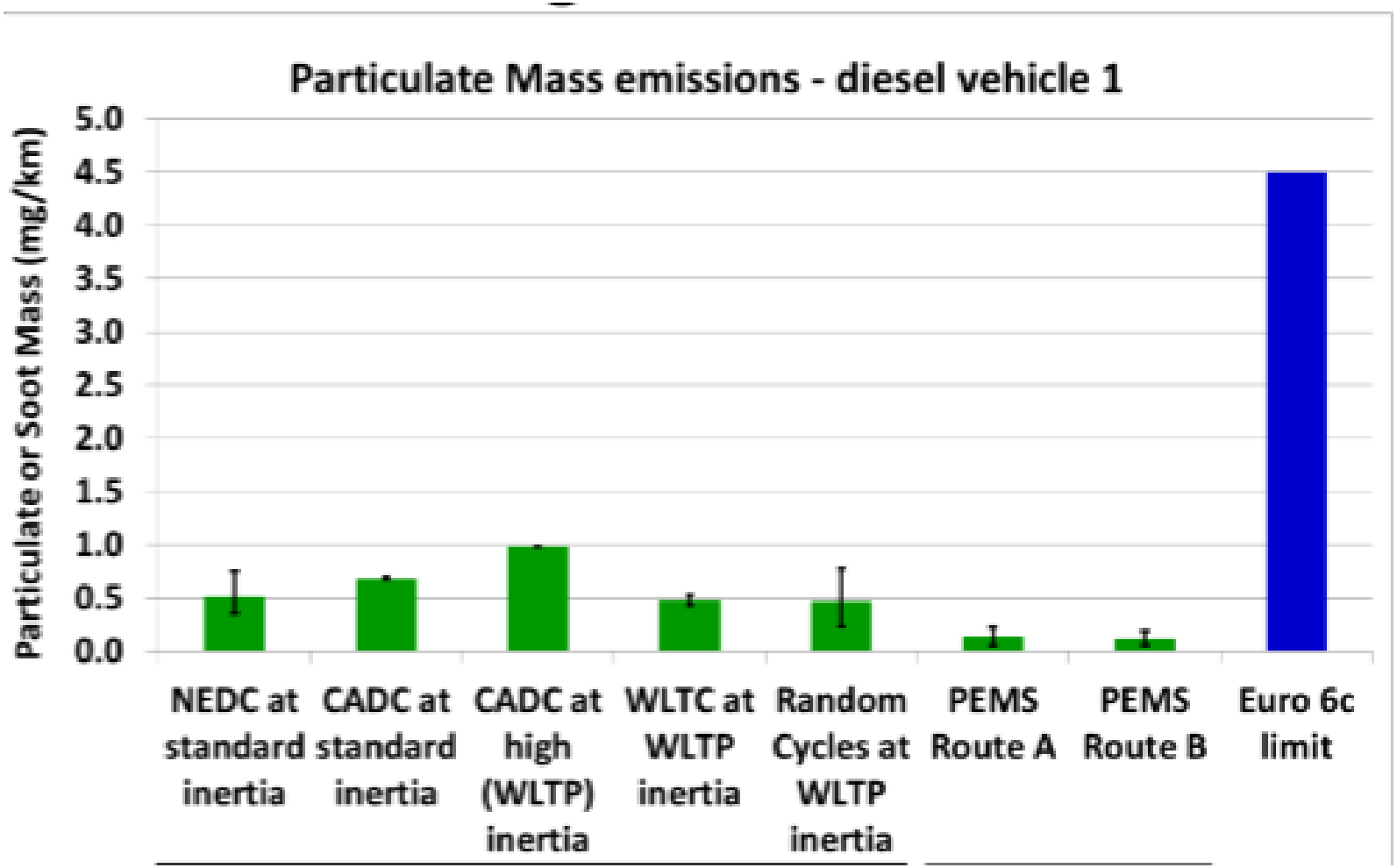
WLTP / WLTC: Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure (WLTP) and cycle (WLTC)
bron: AECC, http://www.aecc.eu/content/pdf/140918_IQPC%20RDE_AECC.pdf

NO_x uitstoot EURO-5 benzine



bron: AECC, http://www.aecc.eu/content/pdf/140918_IQPC%20RDE_AECC.pdf

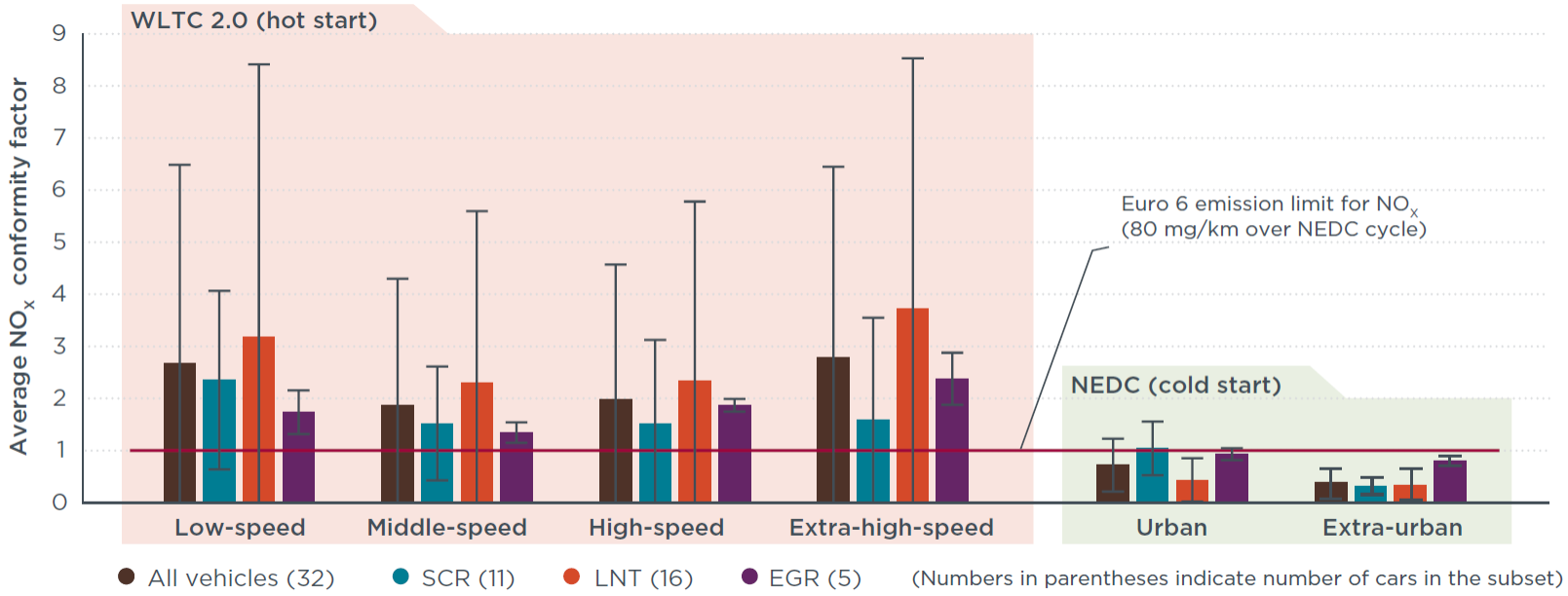
Fijn stof: roetfilter werkt !!



bron: AECC, http://www.aecc.eu/content/pdf/140918_IQPC%20RDE_AECC.pdf

Alleen huidige labotest (NEDC) aanpassen is niet voldoende

- **Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure (WLTP) and Cycle (WLTC)**

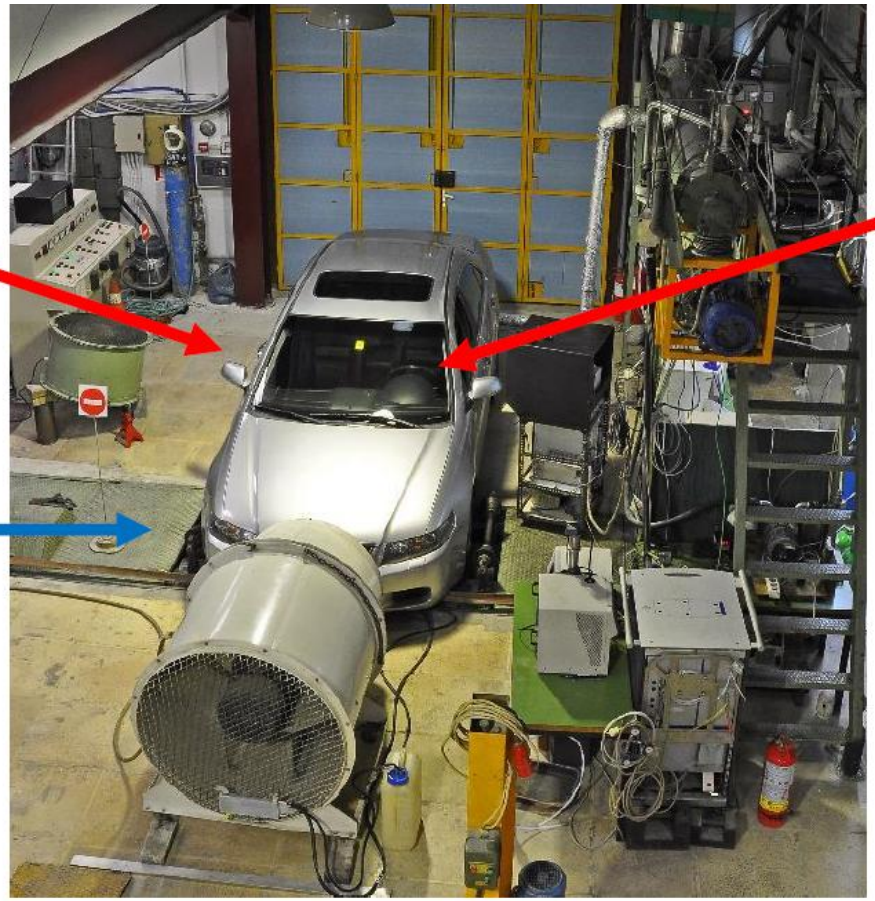


Bron: http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_NOx-control-tech_09032015.pdf

Testen in het labo is nooit realistische weergave realiteit

Non powered axle is stationary

Rollers used to simulate actual road load



No steering

1. Temperature is set to up to 22-28°C
2. Vehicle is pre-conditioned with given profiles and soaked to start with a cold-start

The vehicle has many 'hints' to realise it is being tested

Real Driving Emissions (RDE)
Portable Emission Measuring Systems (PEMS)



Iets over NO_x reductie technologie

3 verschillende technieken:

1) Lean NOx Trap of LNT

NOx wordt gadsorbeerd op katalysator
bij saturatie katalytische regeneratie (+ extra diesel)

2) Exhaust Gas Recirculation of EGR

Deel van uitlaatgassen opnieuw in motor
Minder zuurstof en lagere T

3) Selective Catalyc Reduction of SCR

Katalysator + ureum: $(NH_2)_2CO$
$NO + NO_2 + 2\ NH_3 \rightarrow 2\ N_2 + 3\ H_2O$



[4) EGR + SCR]

EU grenswaarden NOx ‘te streng’ ?

- **Europese EURO-6 emissiegrens (sinds 2014):**
  → 80 mg/km voor dieselwagens
  → 60 mg/km voor benzinewagens

- **US EPA Tier-2 emissiegrens**
  → 43 mg/km

- **Californië (US)**
  → 37,50 mg/km
  → 18,75 mg/km voor ‘ULVEV’ of Ultra Low Emission Vehicle certificatie

EU Verordening Nr. 715/2007 Europees parlement en raad (1)

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 (20 juni 2007)

- **Artikel 5 (Verplichtingen typegoedkeuring fabrikanten)**
  - → *(1) De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen*

EU Verordening Nr. 715/2007 Europees parlement en raad (2)

- **Artikel 14 (slotbepalingen)**
  - → *De Commissie beoordeelt regelmatig de procedures, tests en vereisten zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, evenals de testscycli voor het meten van emissies. Blijkt bij deze beoordeling dat deze niet langer adequaat zijn of niet langer de echte emissies weerspiegelen, dan worden zij aangepast teneinde adequaat de emissies bij reëel rijden op de weg te weerspiegelen. De nodige maatregelen tot wijziging van niet essentiële elementen van de onderhavige verordening, door middel van aanvulling ervan, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing zoals bedoeld in artikel 15, lid 3.gen)*

VW gesjoemel …

CAFEE

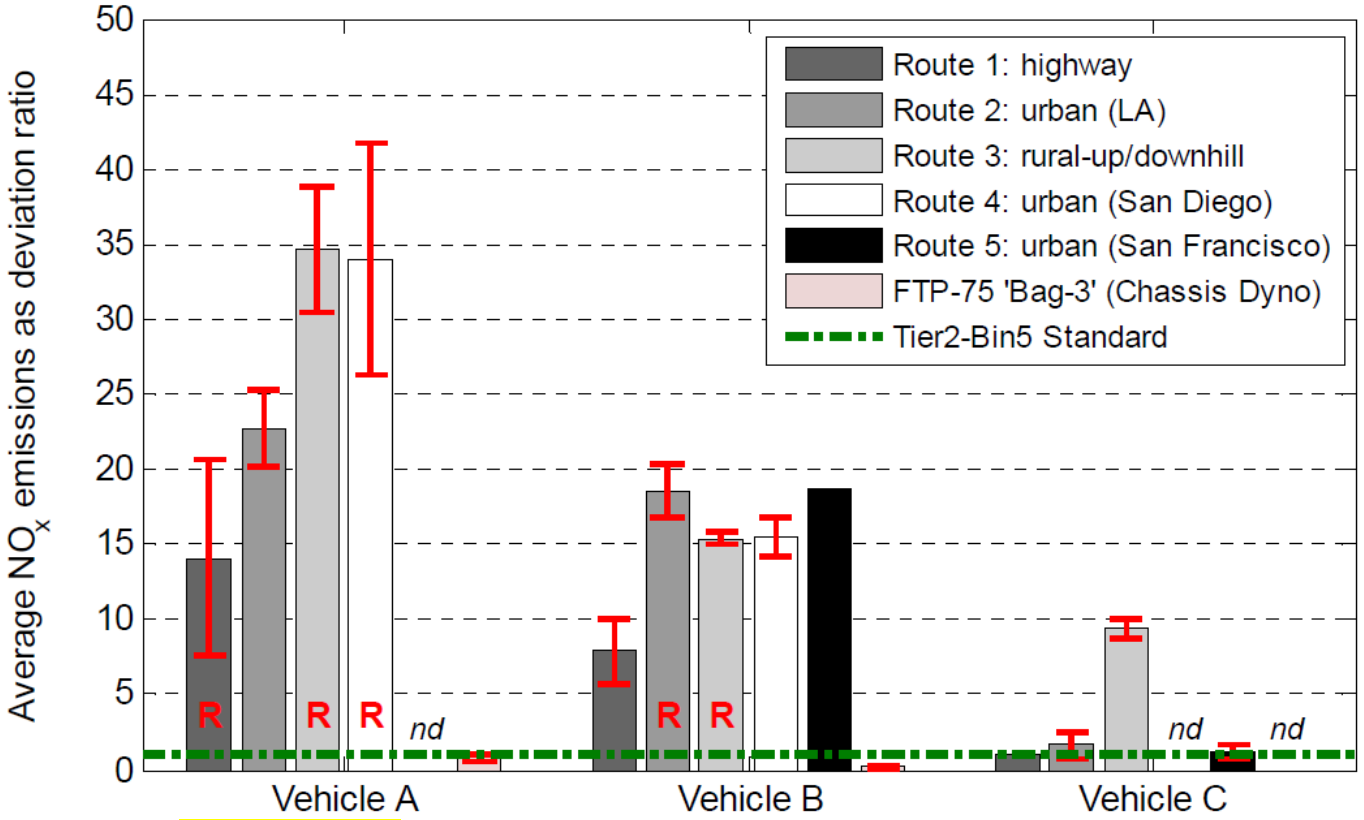
Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions
West Virginia University

Final Report

In-Use Emissions Testing of Light-Duty Diesel Vehicles in the United States



NO_x emissies in “Real-Driving”



EURO-5
VW - LNT

EURO-5
VW - SCR

EURO-5
BMW - SCR

Klimaatdoelstellingen: verdieselen was/is verkeerde keuze

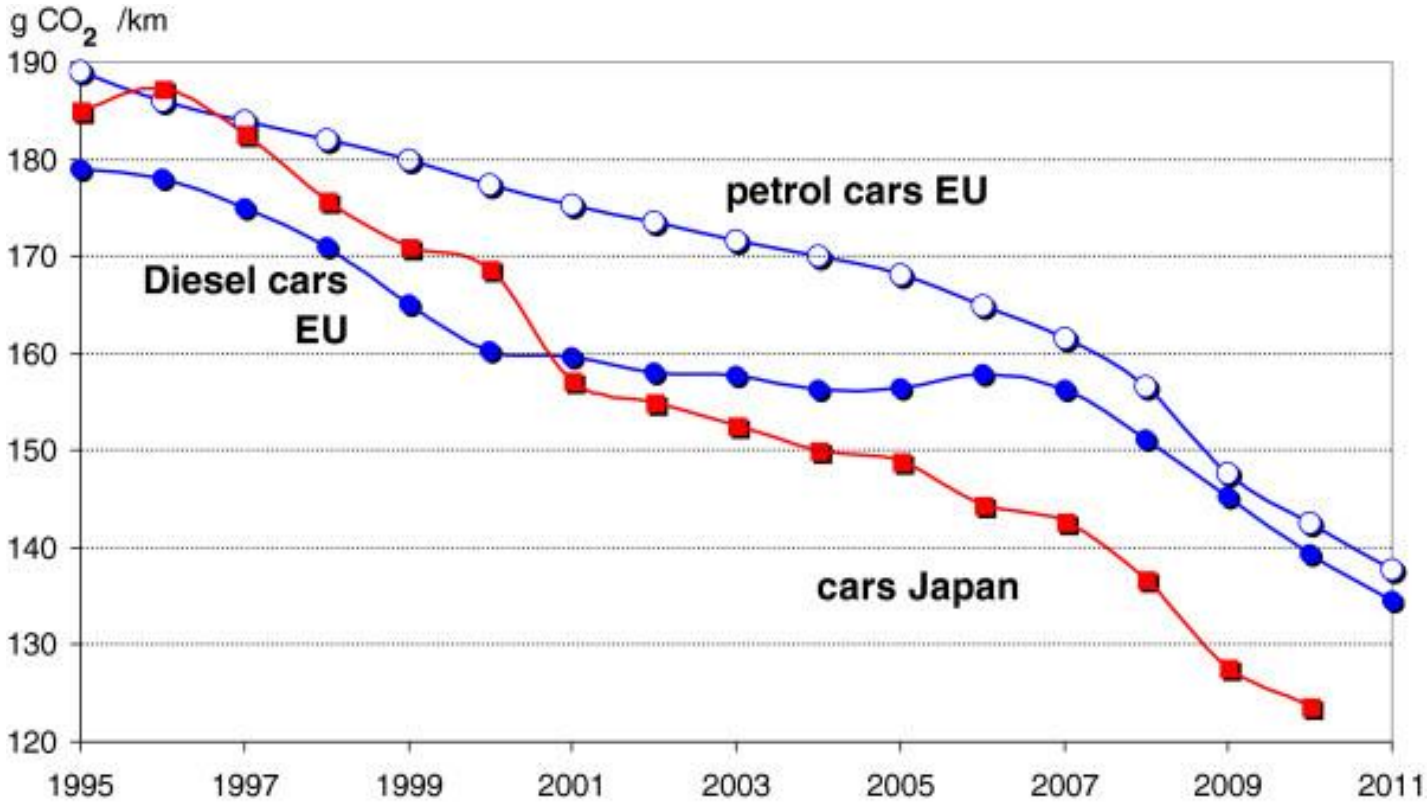
- Diesel hogere energieinhoud dan benzine
- 1 liter diesel weegt 835 gram = 2640 gram CO_2
- 1 liter benzine weegt 750 gram = 2392 gram CO_2
- 1 liter diesel verbranden = 10% MEER CO_2 dan 1 liter benzine

(en toch is 1 liter diesel aan de pomp goedkoper ?)

- Met 1 liter diesel rij je, ***met vergelijkbare wagen***, verder dan met 1 liter benzine
- diesel/benzine wagen: minder uitstoot CO_2 per gereden km voor de diesel

Dus: laten we verdieselen voor het klimaat ?

CO_2 emissies Europese en Japanse wagens



Bron: Critical evaluation of the European diesel car boom - global comparison, environmental effects and various national strategies Michel Cames and Eckard Helmers

Gemiddelde CO_2 wagenpark NL en BE (2013)

- **Nederland**
  - → 26% diesels nieuw verkochte wagens
  - → Gemiddelde CO_2 uitstoot: 109,1 g/km CO_2
- **België**
  - → 65% diesels nieuw verkochte wagens
  - → Gemiddelde CO_2 uitstoot: 124,0 g/km CO_2

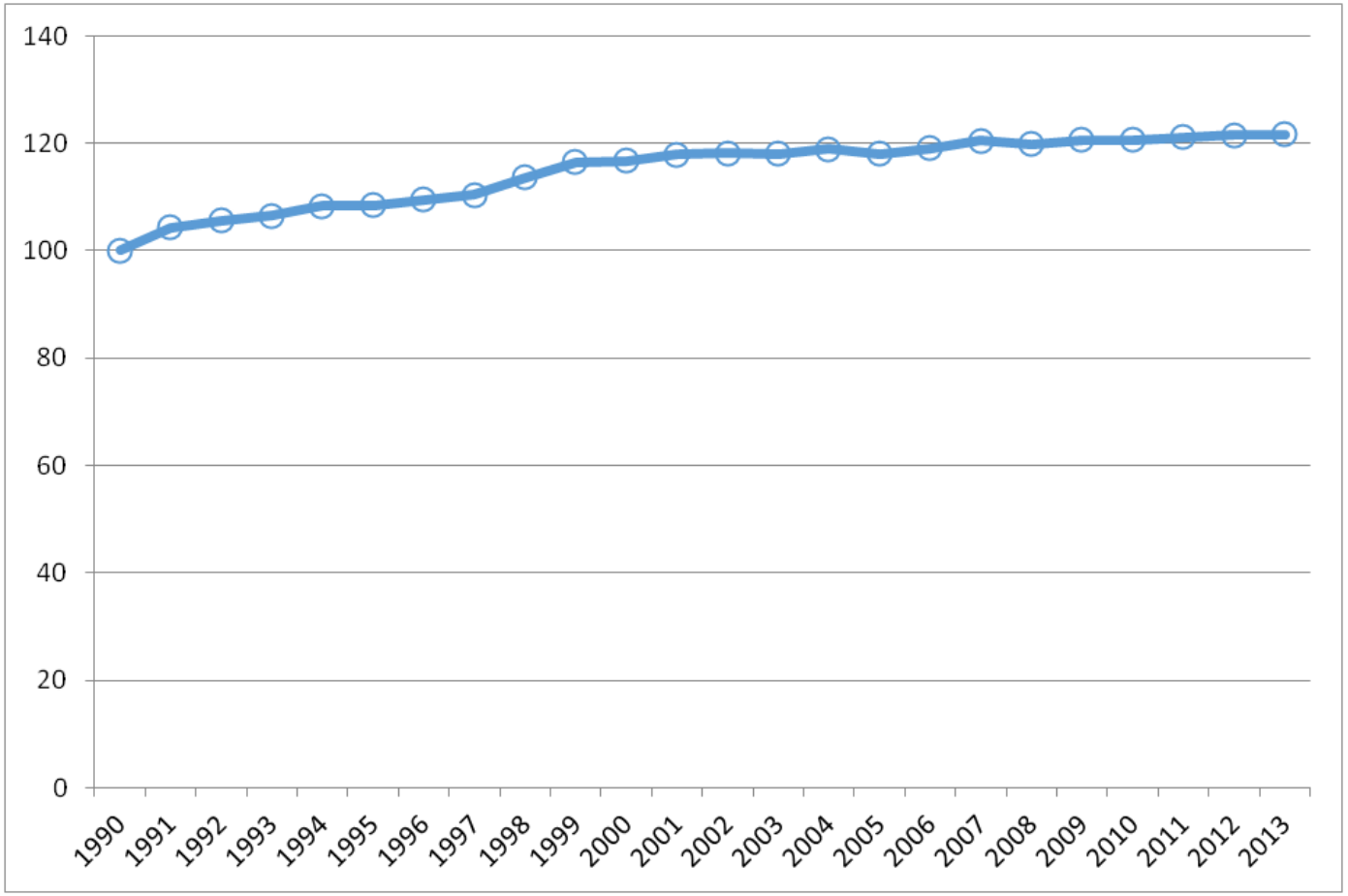
Gemiddelde CO_2 wagenpark EU (2014)

EMA rapport, november 2015:

In 2014, an average diesel car emitted 123.2 g CO_2/km, just 2.5 g CO_2/km less than an average petrol car.

(nog maar 2% verschil in CO2 uitstoot)

CO_2 emissies personenwagens België (1990 – 2013, 1990=100%)



Ondanks sterke verdieseling van het Belgische wagenpark neemt de totale CO_2 uitstoot toe! (22% 2013 tov 1990)

#dieselgate – conclusies (1)

- **Hogere NO_x in 'real-driving' omstandigheden bij (quasi) ALLE dieselwagens**
- **Is NO_x probleem, niet CO2 of fijn stof (wel onrechtstreeks)**
- **Verschil EURO-6 grens – realiteit : factor 7 (gemiddeld), nieuwe testen zullen volgen**
- **Probleem is al jaren gekend, VW fraude (*gesjoemel*) is topje van ijsberg**
- **Oplossing: nieuwe test-cyclus (WLTP) én RDE - PEMS**
  - → Is goedgekeurd (2017)
  - → Commitologie TCMV: CF=2,1 (tot 2020) – 1.5 (na 2020) of defacto *versoepeling* van EURO-6 grens
  - → Alleen NL stemt tegen: alleen 'technische' overschrijdingsmarge van 18%

#dieselgate – conclusies (2)

- **Impact 'sjoemelsoftware' ??**
  - NEDC: alle diesels halen grens, ook zonder software (?)
  - Impact op uitstoot in realistische rijomstandigheden vooralsnog onbekend
  - Welke Impact zal 'reparatie' door VW hebben op emissies (op de baan)?

- **NOx emissies dieselwagens dienen, ook op de baan, te voldoen aan de vastgelegde emissiegrenzen om:**
  - → Overschrijdingstermijn NO_2 grenswaarde in de buitenlucht zo kort mogelijk te houden (gezondheid)
  - → Ozonpieken verder te doen dalen (gezondheid)
  - → (secundair) fijn stof verder te verminderen (gezondheid)
  - → De impact op ecosystemen (stikstofdepositie, verzuring) te verminderen (milieu)

- **Argument dat diesels nodig zijn om de klimaatdoelstellingen te halen houdt geen steek**

Dank voor uw aandacht!
Je vous remercie de votre attention!
Wir danken Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

www.irceline.be
www.vmm.be

www.twitter.com/smog_be
www.facebook.com/ircel.celine

Rue Nanon, 98
5000 NAMUR
081 / 390.750
http://www.iew.be

Cars, health, environment and carmakers cheating

Commission Dieselgate Commissie 07 / 12 / 2015

- Cars, pollutants and health
- European legislation
- Norms cheating: dieselgate, VWgate or Cargate?
- Political answers – NGOs recommandations

Cars' pollutants emissions

Pollutant	Health
PM	Can cause or aggravate cardiovascular and lung diseases, heart attacks and arrhythmias. It can also affect the central nervous system and the reproductive system, and can cause cancer.
NO_X	Can affect the liver, lung, spleen and blood. It can also aggravate lung diseases leading to respiratory symptoms and increased susceptibility to respiratory infection. It contributes to acid deposition but also to eutrophication of soil and water. NOx contributes to the formation of ozone and particulate matter
O_3	Results from chemical reactions of precursor gases: NOx, carbon monoxide (CO) and VOCs. It can cause respiratory health problems, including decreased lung function, aggravation of asthma, and other lung diseases.

Source : European Environment Agency (EEA), 2014

Deaths attributable to air pollution

Premature deaths attributable to fine particulate matter ($PM_{2.5}$), ozone (O_3) and nitrogen dioxide (NO_2) exposure in 2012

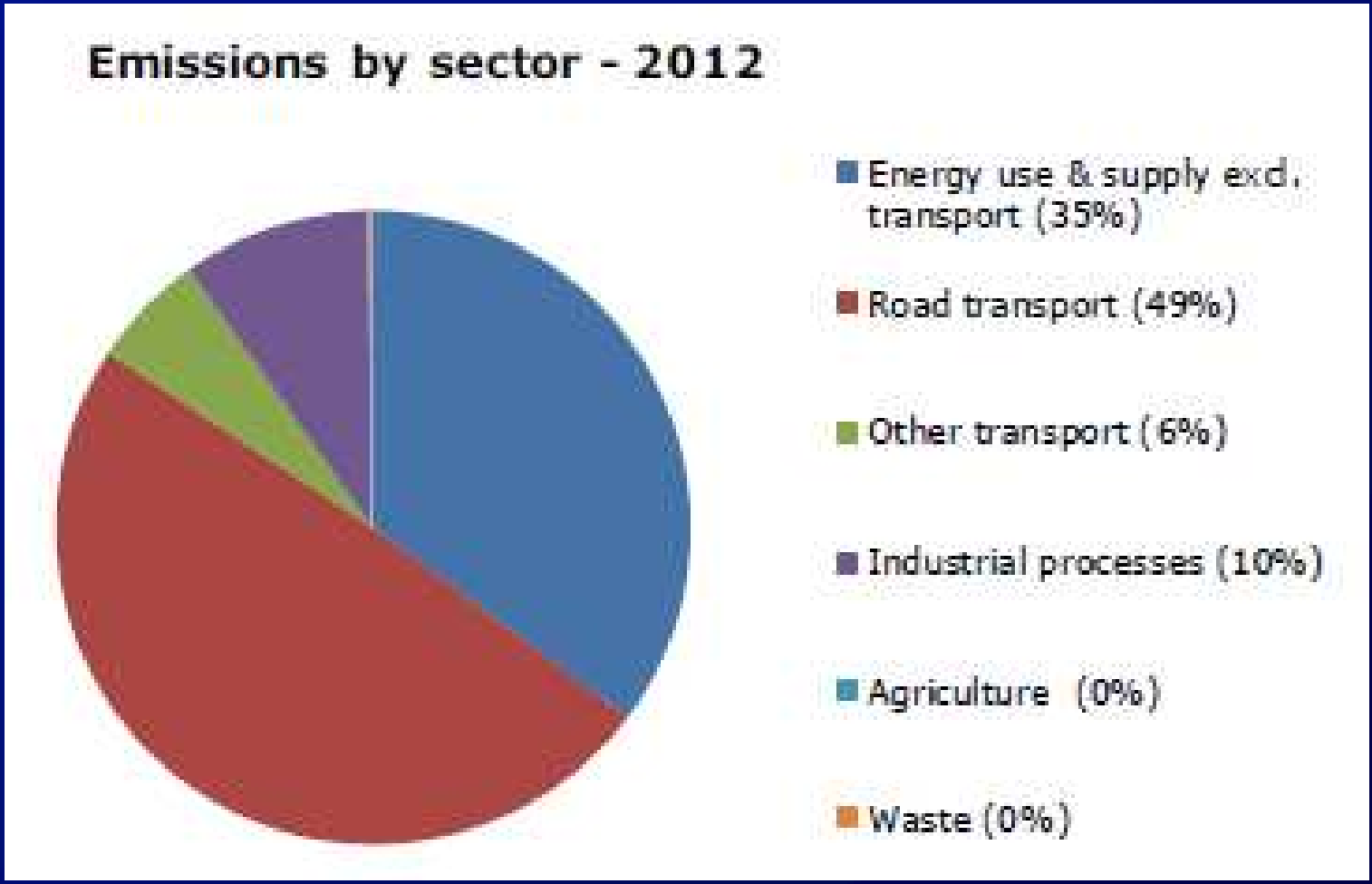
Geographical scope	$PM_{2.5}$	O_3	NO_2
Belgium	9 300	170	2 300
EU-28	403 000	16 000	72 000

Source : EEA, 2015





Nitrogen oxydes emissions in BE



Source : EEA, 2014

- Cars, pollutants and health
- European legislation
- Norms cheating: dieselgate, VWgate or Cargate?
- Political answers – NGOs recommandations

EU legal instruments for air quality management

Member States

- Limits or targets for ambient concentrations of air pollutants
  notably Directive 2008/50/EC
- Limits on total pollutant emissions (e.g. national totals)
  notably Directive 2001/81/EC (NEC directive)
- Emission standards (e.g. for vehicle emissions) and requirements on product quality (e.g. sulphur and benzene in fuel) for specific sources or sectors
  notably Regulations (CE) n˚715/2007 and (UE) n˚459/2012)

Industry

Euro norms for cars

Positive ignition (PI) engines (petrol or gasoline)

Norm	From	CO	HC	NO_X	HC + NO_X	PM	PN (*)
		mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	#/km
Euro 5	01 / 2011	1 000	100	60	/	5	/
Euro 6	09/ 2015	1 000	100	60	/	4.5	$6x10^{11}$ (**)

(*) for direct injection engines (GDI)

(**) $6x10^{12}$ during 3 years (2015 – 2018)

Compression ignition (CI) engines (diesel)

Norm	From	CO	HC	NO_X	HC + NO_X	PM	PN
		mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	#/km
Euro 5	01 / 2011	500	/	180	230	5	/
Euro 6	09/ 2015	500	/	80	170	4.5	$6x10^{11}$

Source : regulations (CE) n° 715/2007 and (UE) n° 459/2012)

“Stringency” of the norms : the example of PN

Particle Measurement Programme (PMP)

- Years 2003 - 2006
- 9 test laboratories in the EU, Korea and Japan
- Testing 16 light duty vehicles including 6 diesels equipped with DPFs
- Mean particle number emissions were less than $2x10^{11}$ particles/km for DPF equipped diesels
- One DPF equipped diesel did give higher mean results of around $6x10^{11}$ particles/km. This vehicle differed from the other DPF equipped vehicles in being fitted with a more porous cordierite DPF substrate

Source : Joint Reaserach Center (JRC), 2007

Limit adopted for Euro Euro 6 (2015) : $6x10^{11}$ particles/km

- Car, pollutants and health
- European legislation
- Norms cheating: dieselgate, VWgate or Cargate?
- Political answers – NGOs recommandations

NO_X treatment

Aftertreatment NO_X control for Euro 6 light-duty CI vehicles is based primarily on two technologies:

- lean NO_X traps (LNTs)
- selective catalytic reduction (SCR)

These technologies can be applied in combination with:

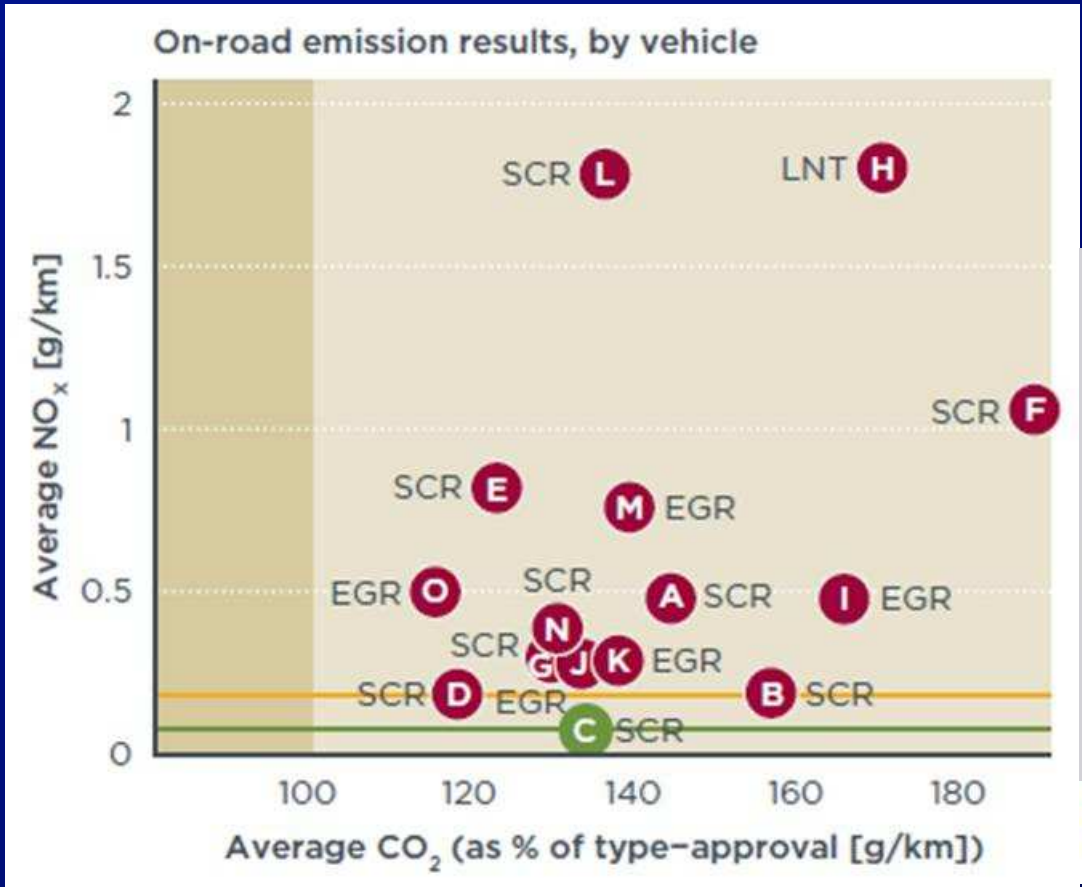
- exhaust gas recirculation (EGR), which has been applied since the adoption of Euro 2
- in-cylinder control strategies (e.g., fuel injection delay and other combustion improvements that reduce the need for aftertreatment systems).

Manufacturers will likely choose the NO_X aftertreatment technology based on a combination of factors that include cost, technical complexity, reliability, fuel economy, and consumer acceptance

Note: PI engines: three-way catalytic converter (TWC)

Source : ICCT, 2014

Real driving NO_X emissions (1)



15 vehicles, 6 manufacturers, 97 trips for a total of more than 140 hours and 6,400 kilometers driven

15 test vehicles in total (6 manufacturers), with different NO_x control technologies:
- 10 selective catalytic reduction (SCR)
- 4 exhaust gas recirculation (EGR)
- 1 lean NO_x trap (LNT)

Average Euro 6 NO_x conformity factors (ratio of on-road emissions to legal limits):
- all cars: 7.1
- best performer (Vehicle C, SCR): 1.0
- bad performer (Vehicle H, LNT): 24.3
- worst performer (Vehicle L, SCR): 25.4

Euro 5 limit
Euro 6 limit

Source : ICCT, 2014

Real driving NO_x emissions (2)

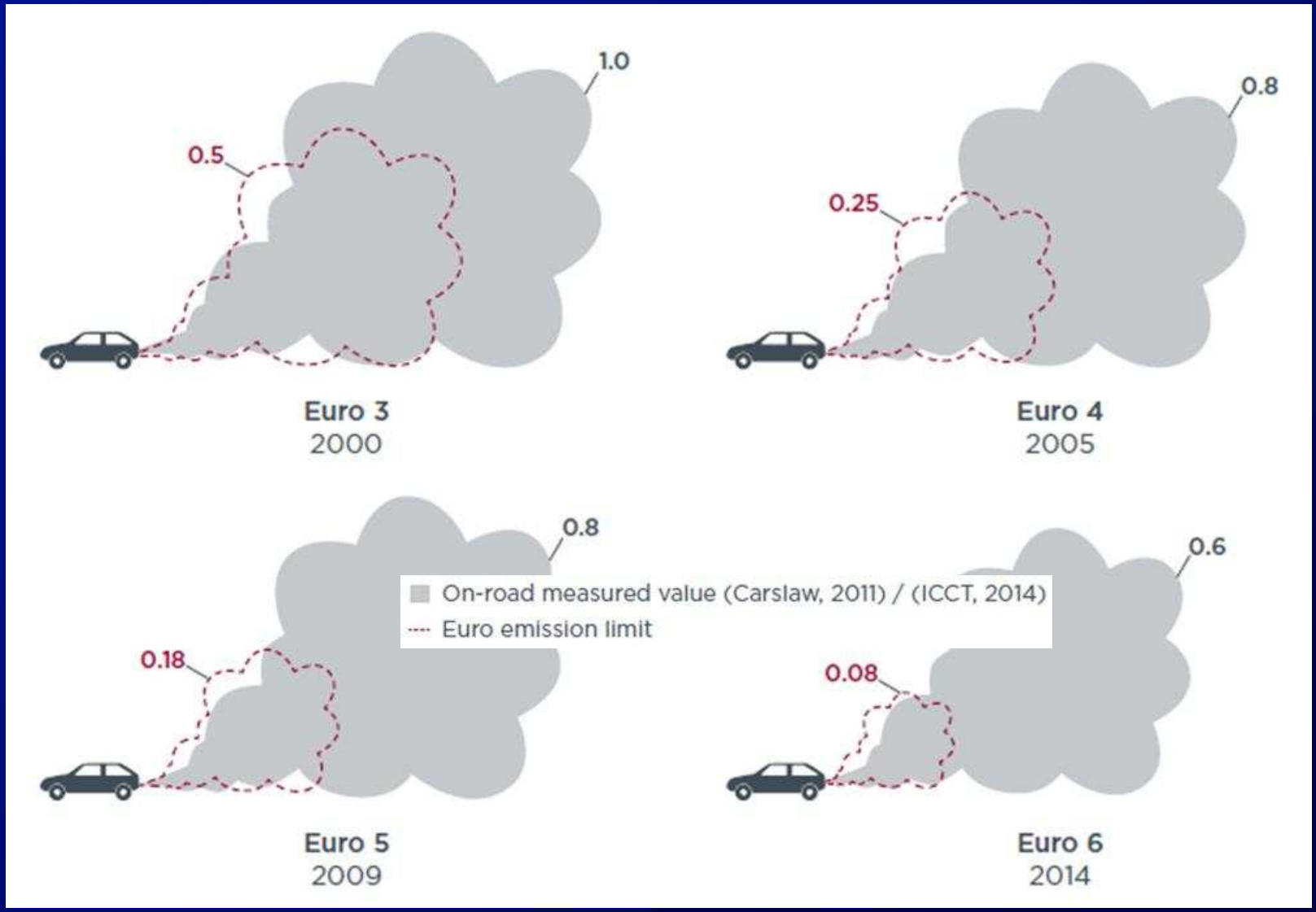
"*A number of independent studies have now confirmed the chasm that exists between emissions measured in official tests in a laboratory and those emitted in real life*".

Author	Year	N° of Euro 6 diesel tested	Type of measurement	Test severity	Average NO_x CF	N° of vehicles reaching the legal limit
EU JRC	2012	1	PEMS	Severe	2.6	0
INFRAS	2013	9	Dyno - CADC	Mild	4	NA
TNO	2010-2015	16	Dyno	Mild	2.9	1
		7	PEMS	Severe	5.2	0
ICCT	2014	15	PEMS	Severe	7	1
ADAC	2015	70	Dyno - WLTC	Weak	2.5	18
Baden Württemberg	2015	3	PEMS	Severe	4.2	0
Emission Analytics	2014-2015	25+	PEMS	Severe	4.5	3

Total 146 23 (16%)

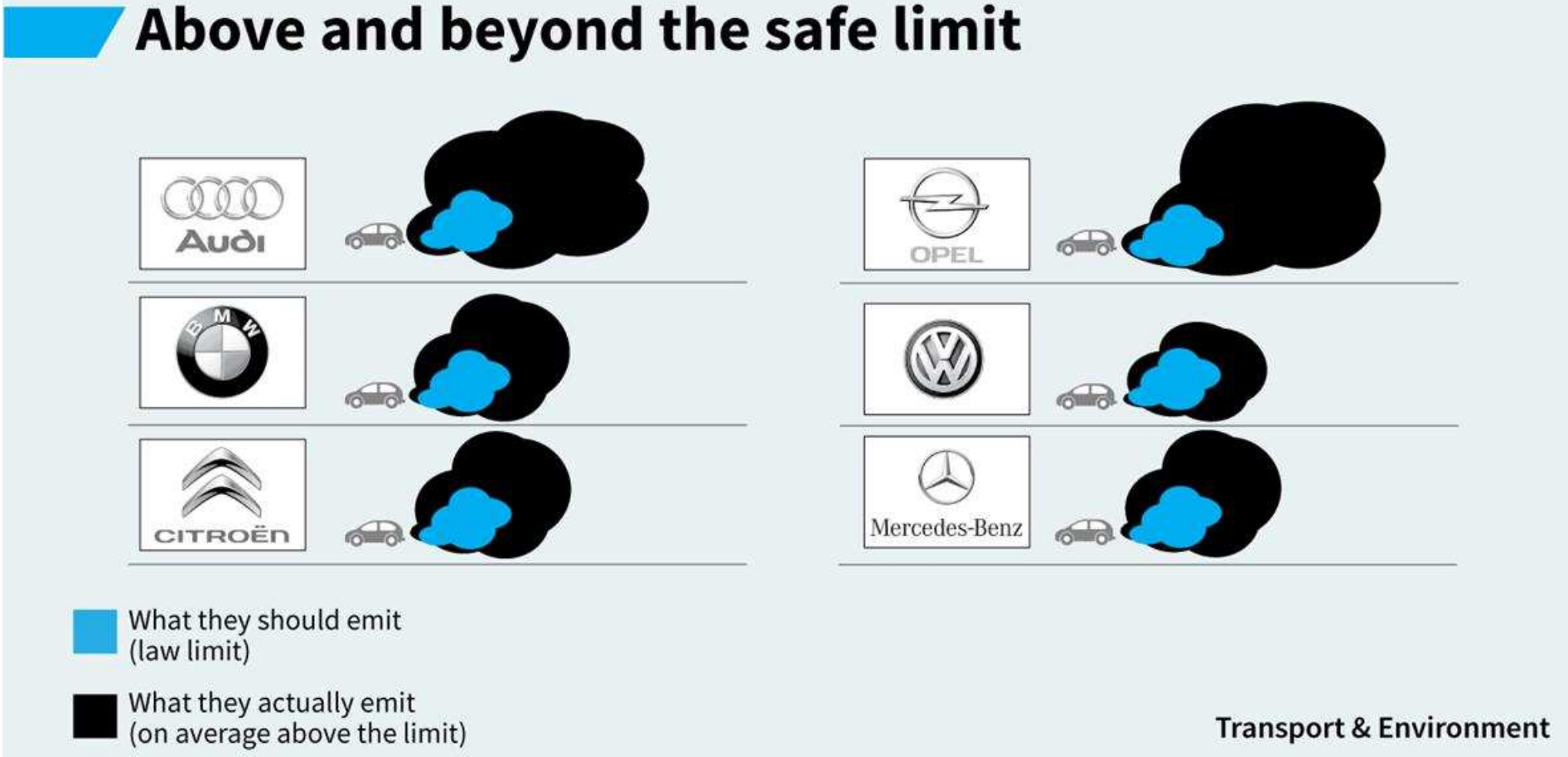
Source : Transport and Environment (T&E), 2015

Real driving NO_X emissions (3)



Source : ICCT, 2014

Real driving NO_x emissions (4)



Source : T&E, 2015

Defeat devices

Concept : identify when the car is tested => optimize de-NO_X treatment

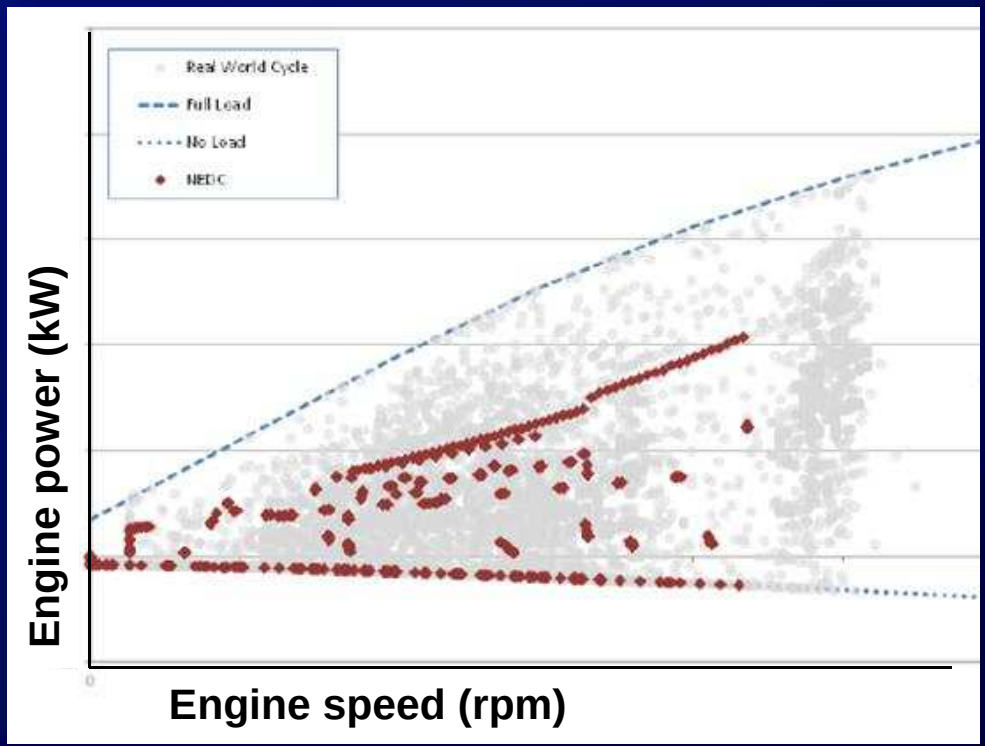
Check several parameters

- Wheels aligned
- Only front wheels turning
- Airco off
- Battery de-connected
- …



Check motor's map

Engine must operate at selected (rpm, power) values



New evidence (1)

Tests for DUH at the
Bern University of applied science
Opel Zafira



- Only front wheels rotate : NO_X below norm
- 4 wheels rotate : NO_X 2 to 4 times above norm

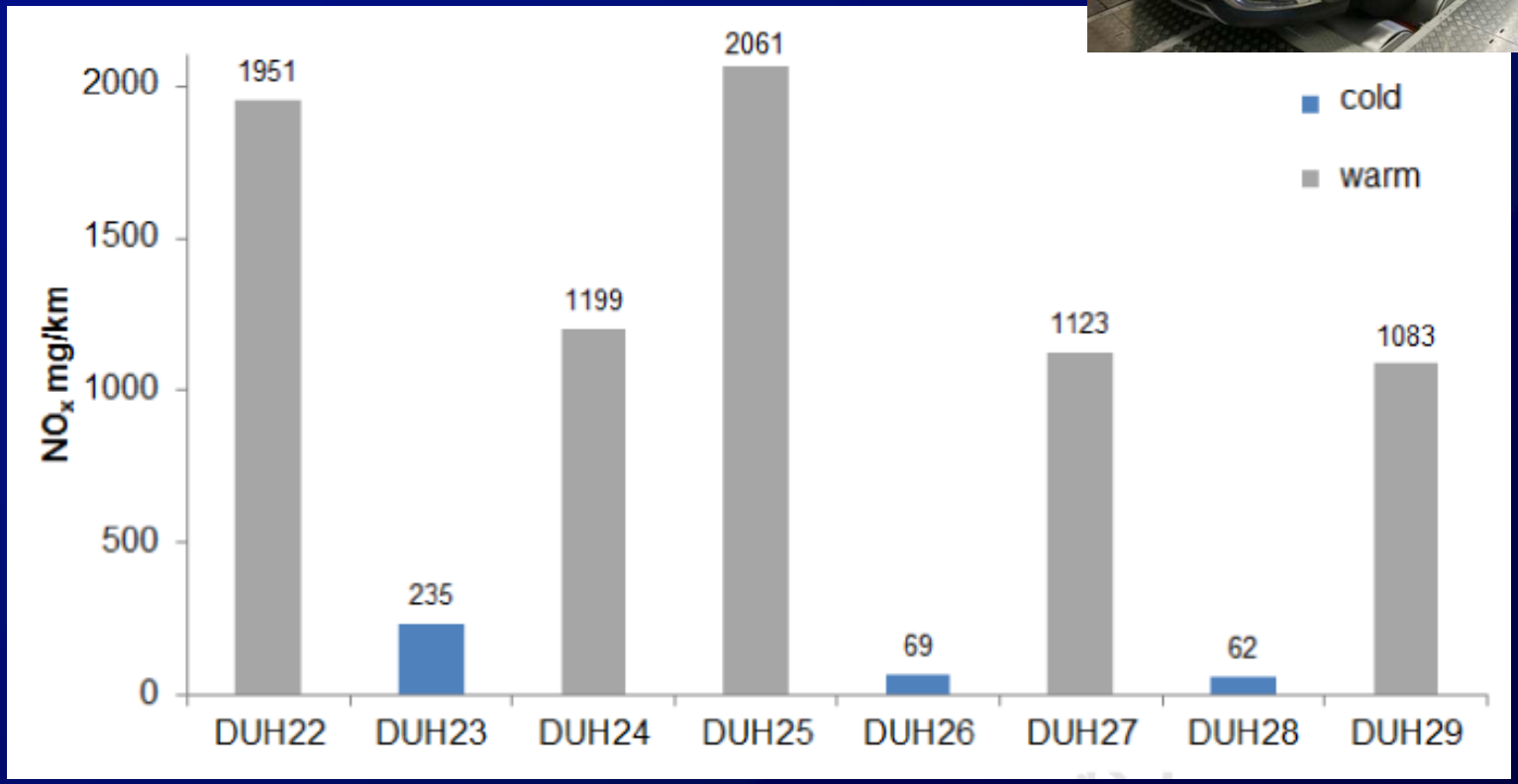
"*I see no technical reason why the NO_X emissions increase drastically when the rear wheels rotate. I have no normal, technically plausible explanation for the emission behaviour of the Opel vehicle*."
Axel Friedrich, International Transport Advisor

Source : German Environmental Aid (Deutsche Umwelthilfe, DUH), 2015

New evidence (2)

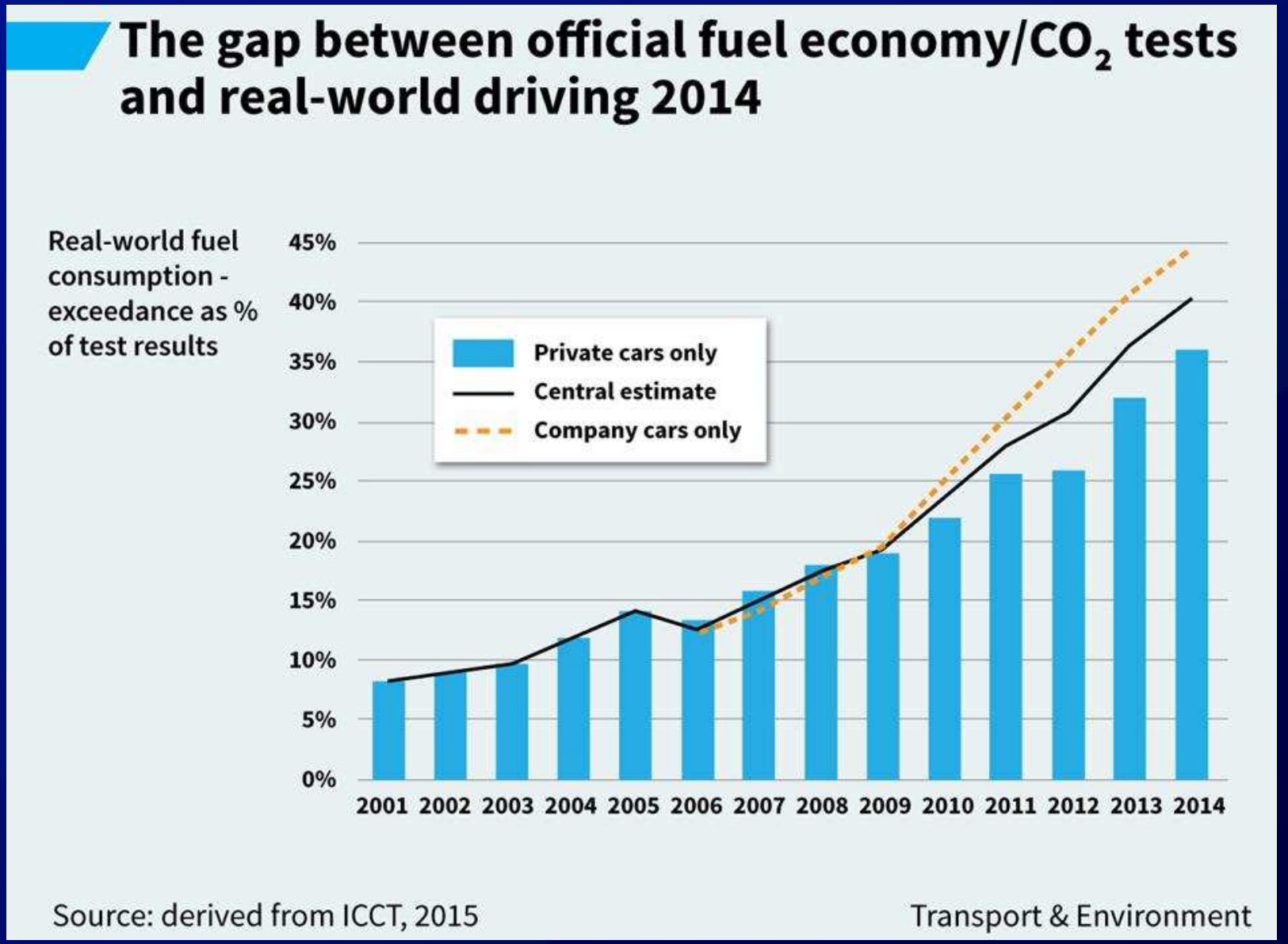
Tests for DUH at the
Bern University of applied science
Renault Espace





Source : DUH, 2015

Beyond NO_X : the CO_2 gap



- Car, pollutants and health
- European legislation
- Norms cheating: dieselgate, VWgate or Cargate?
- Political answers – NGOs recommandations

Carmakers exception system

A cook in a restaurant

- Serves spoiled food
- Infringes health standards
- Betrays clients' confidence
- One person dies…
- Consequence :



Carmakers

- Make and sell too polluting cars
- Infringe emission standards
- Betray consumers' confidence
- Numerous persons die…(*)
- Consequence ?

On 28/10/2015 Member States agreed on "*robust testing*" …

RDE conformity factor:

- 110% NO_X exceedences allowed for 2017-2019
- 50% exceedences from 2020

(*) "*La statistique est implacable: avec sa tricherie, VW a tué*"
Etienne de Callataÿ, La Libre Belgique, 15/10/2015

The facts

- First developed in the 1970's, the current test (NEDC) is obsolete and entirely unrepresentative of the way cars are driven
- When testing cars, carmakers consider that what is not formally forbidden is allowed. They manipulate tests and use « golden cars »
- Carmakers choose (market laws) the labs that conduct the tests. There is no independant european-wide authority
- Some carmakers cheat and use defeat devices
- The car lobby is powerful and continuously weakens the legislation
- The mass, power and top speed of cars continuously increase

What is needed (1)

- The system must be overseen by a European Type Approval Authority (TAA) to ensure tests are performed consistently and independently
- The new test cycle and procedures (WLTC/P) must be introduced from 2017. Loopholes must be closed
- Ambitious real driving emissions tests (RDE) must be introduced from 2018 for all cars and must concern all pollutants and CO_2
- Production checks must be developped to ensure production cars match emissions measured during type approval. All new models should be tested on the road.
- The system of periodic technical inspections (PTIs) for older vehicles in Member States must be strengthened

What is needed (2)

- EC must publish, in 2016, proposals for:
  - Euro 7 norm for light vehicles
  - Euro VII norm or heavy vehicles
  - Euro 6 norm for L vehicles (2, 3 and 4 wheelers)
  - 2025 CO_2 objectives for light vehicles

- EC must publish asap a proposal to limit the mass, power, and top speed of cars



Thank you for your attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

p.courbe@iew.be

Tél. : 081 / 390759
Rue Nanon, 98
5000 Namur

www.iew.be

www.sante-environnement.be



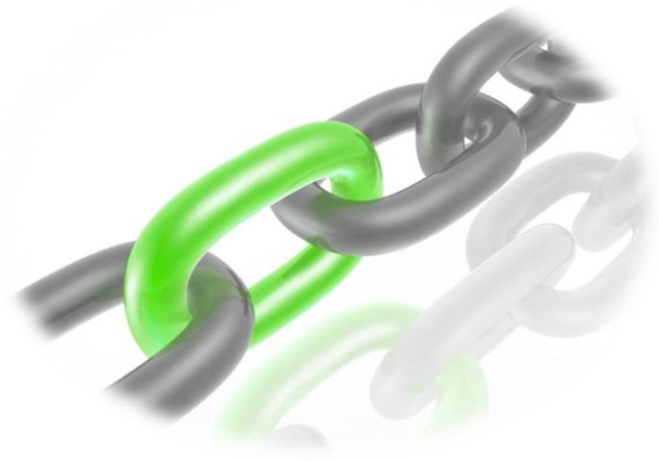
VITO: VLAAMSE INSTELLING VOOR TECHNOLOGISCH ONDERZOEK

VITO = Vision on Technology



Op weg naar een duurzame samenleving

Samen met de belangrijkste actoren in de innovatieketen



MILIEUONDERZOEK NAAR DE EFFECTEN VAN FIJN STOF

GUDRUN KOPPEN, ROSETTE VAN DEN HEUVEL, GREET SCHOETERS

Specifieke giftigheid van fijn stof afkomstig van diesel versus stadslucht?

- Onderzoek op humane cellen

Specifieke giftigheid van deeltjes van diverse locaties in Vlaanderen

- Onderzoek op humane cellen

Onderzoek bij de bevolking

- Effecten op korte termijn
- Effecten op lange termijn – vanaf geboorte
- Effecten tijdens de zwangerschap

vito

INTRODUCTIE

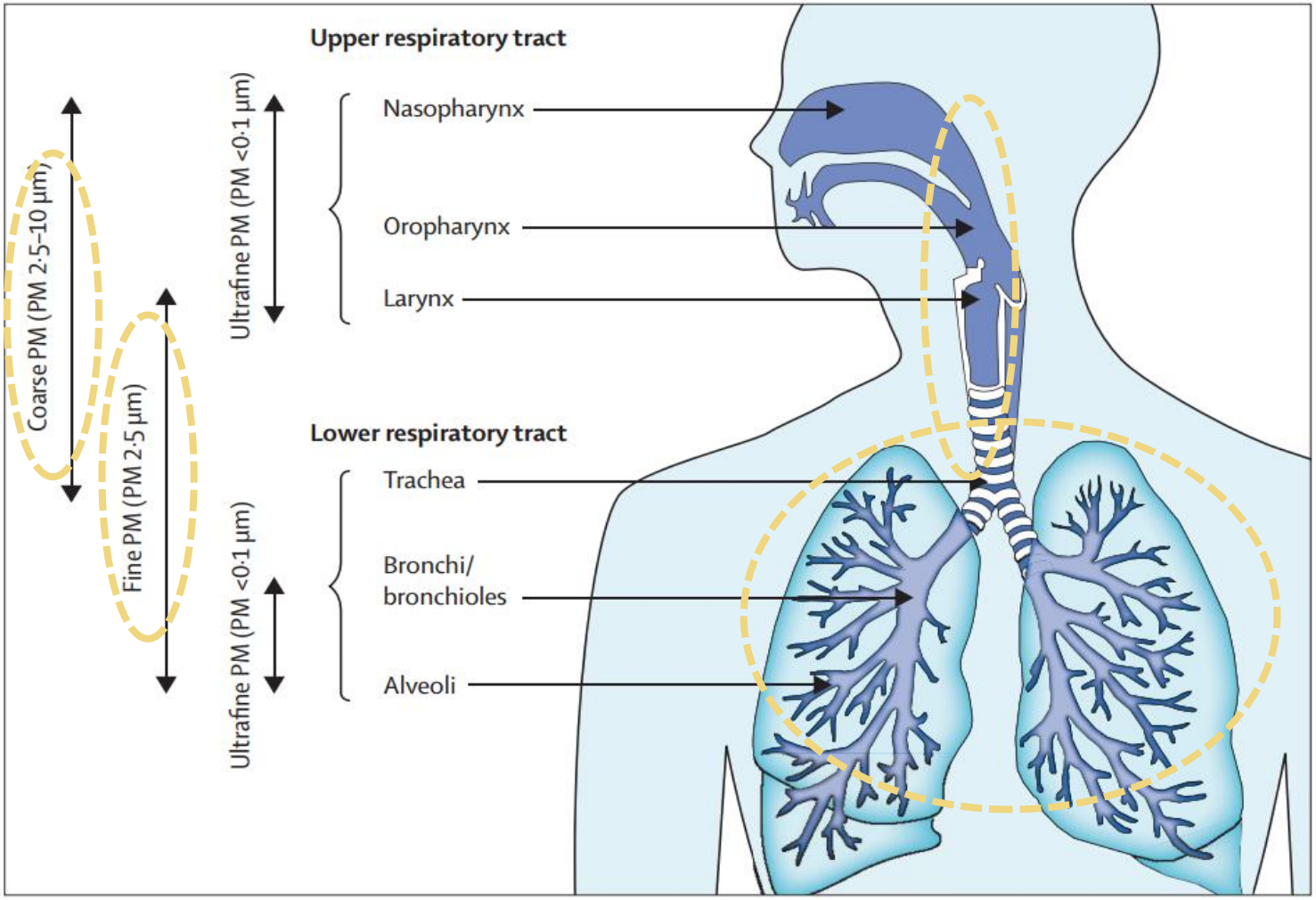
"FIJN STOF": verzamelnaam voor zeer kleine stofdeeltjes in de lucht, kleiner dan één honderdste van een millimeter.



Uit: EPA, US Environment Protection Agency

INTRODUCTIE

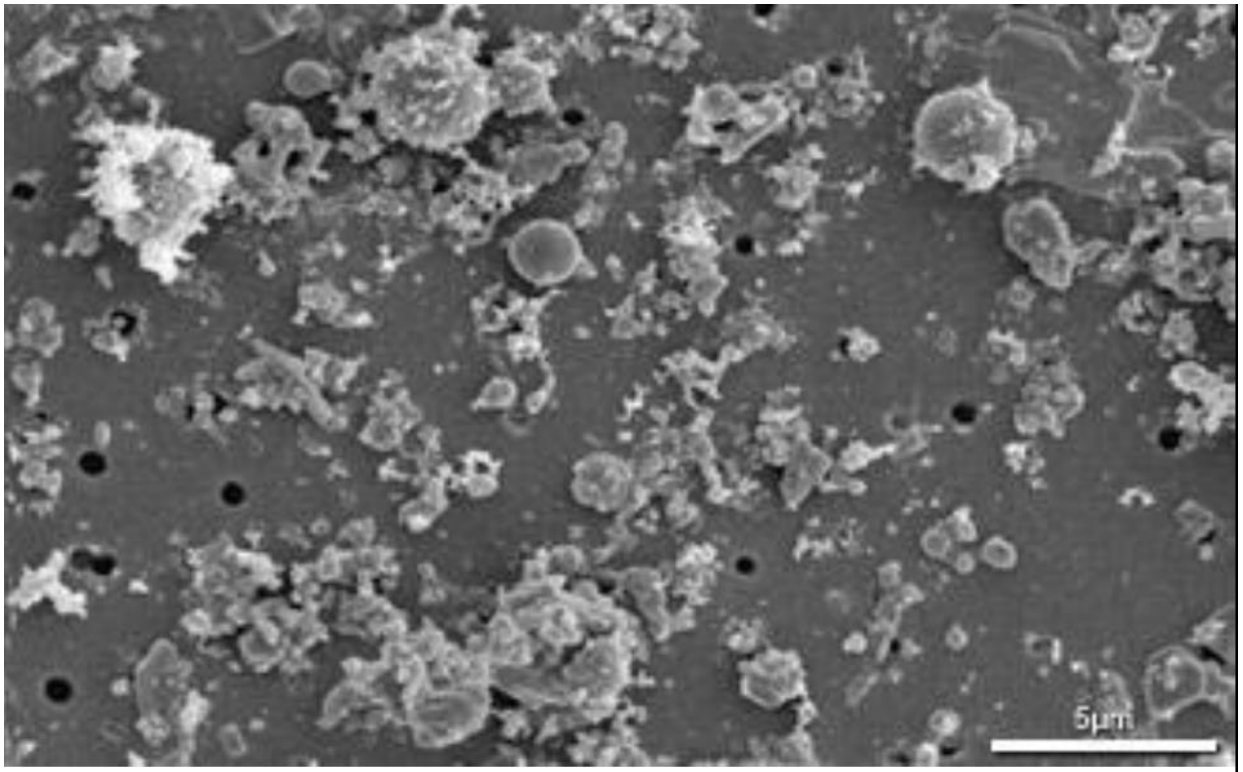
Deeltjes kleiner dan PM 2.5 zijn relevant voor gezondheidsimpact



Guarnieri and Balmes (2014) Lancet 383

INTRODUCTIE

Fijn stof deeltjes als dragers van polluenten



Magnified ambient particles (www.nasa.gov/vision/earth/environment)

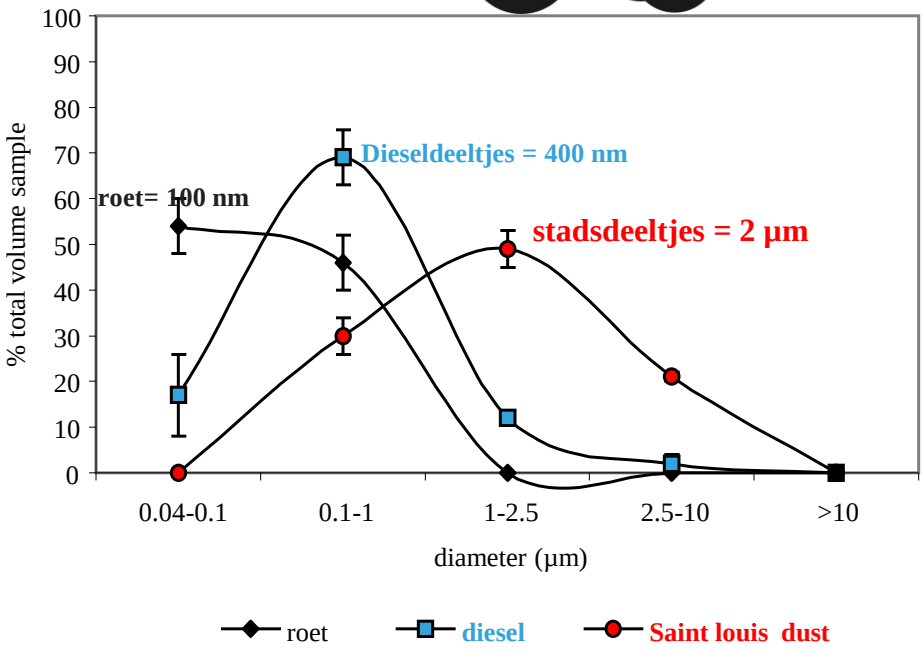
vito

ONDERZOEK OP HUMANE LUCHTWEGCELLEN

Grootte van de onderzochte deeltjes



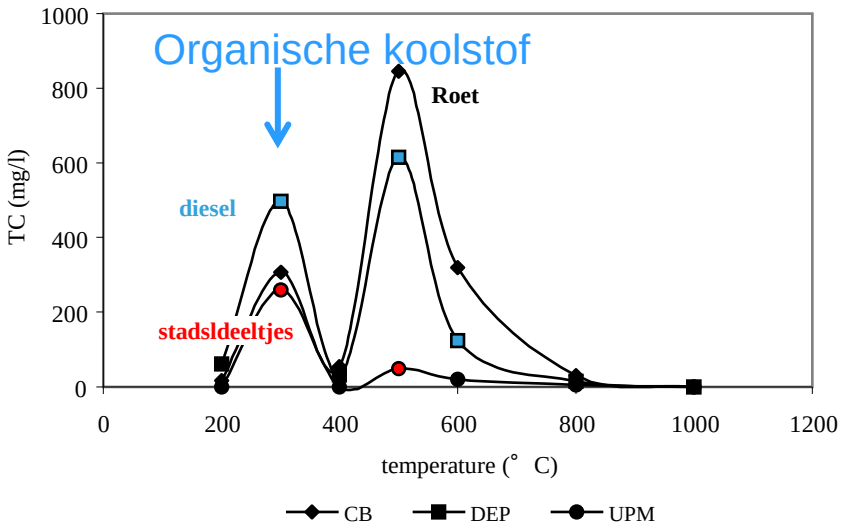






ONDERZOEK OP HUMANE LUCHTWEGCELLEN

Belading van diesel versus stadslucht



Diesel: meer organische koolstof
Stadslucht: 5 tot 10 maal meer metallische elementen dan diesel en roet

ONDERZOEK OP HUMANE LUCHTWEGCELLEN

Diesel, roet en stadslucht PM10 hebben een verschillende giftigheid

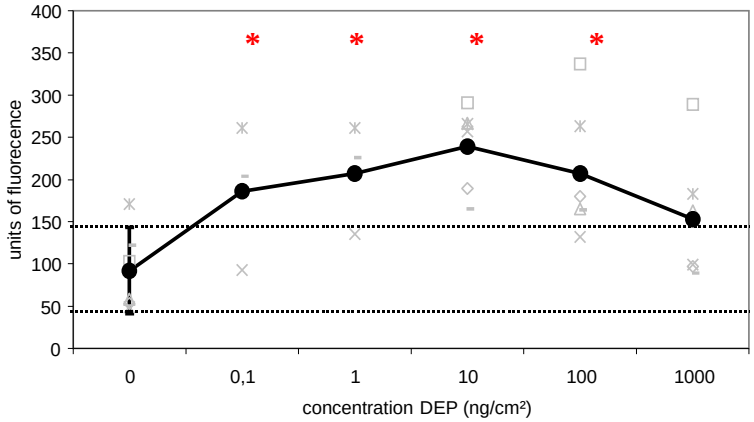






humane alveolaire macrofagen





Significant allergiebevorderend effect van diesel en roet partikels
DNA schade door diesel, roet en stadslucht partikels

Don Porto Carero et al. Environ Mol Mutagen. 2001;37(2):155-63
Don Porto Carero et al. Clin Exp Allergy. 2002 Feb;32(2):296-300.

vito

ONDERZOEK OP STALEN VAN OMGEVINGSLUCHT : APRIL 2013- MEI 2014

PM10 stof verzameld op verschillende locaties van VMM meetstations in Vlaanderen



Borgerhout: 61 stalen
Zelzate:14 stalen
Houtem: 34 stalen

lne. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

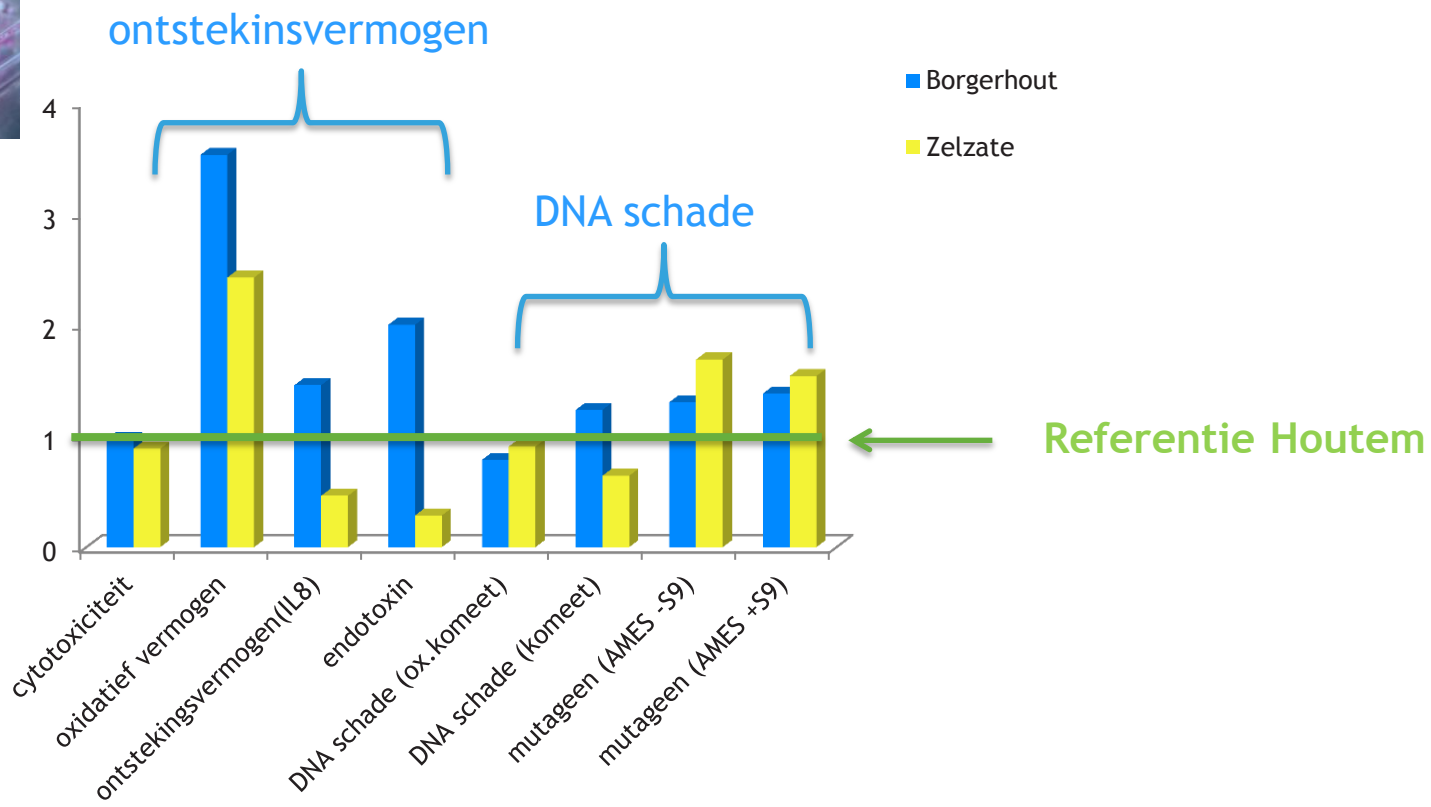
VMM VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

vito

EFFECTMETINGEN VAN OMGEVINGSLUCHT : PM10 VERZAMELD TUSSEN APRIL 2013-APRIL 2014

Giftigheid van de stalen van Borgerhout en Zelzate tov. Houtem -vergelijking per µg stof





lne. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

VMM VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

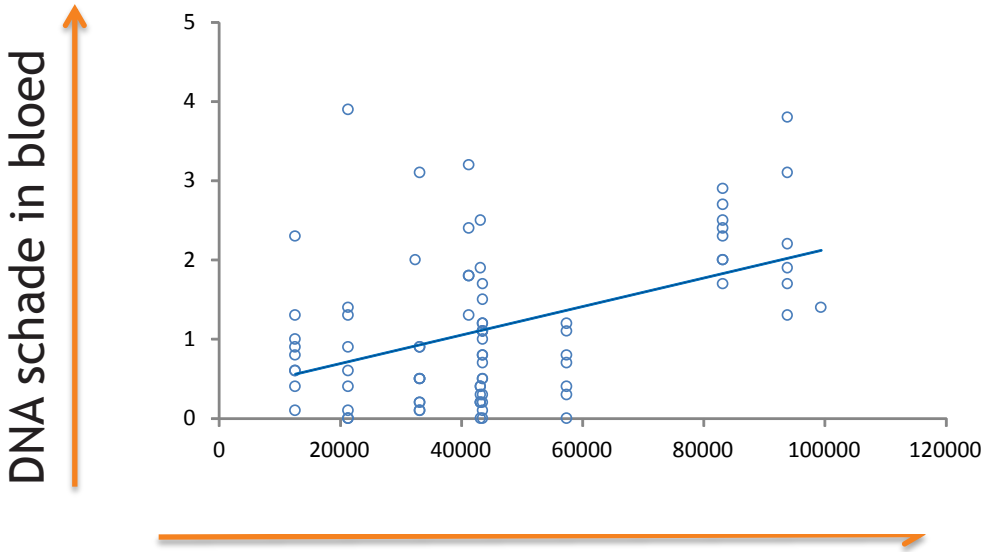
Steunpunt beleidsrelevant onderzoek 3de generatie Milieu en Gezondheid

vito

ONDERZOEK BIJ JONGEREN

Verband tussen giftigheid van deeltjes (PM_{10}) en DNA schade in bloedcellen van jongeren

82 jongeren 14-15 jaar uit Gentse Kanaalzone
Bloedstaalname bij jongeren
Karakterisatie van de PM10 deeltjes verzameld 24 uur voor bloedname

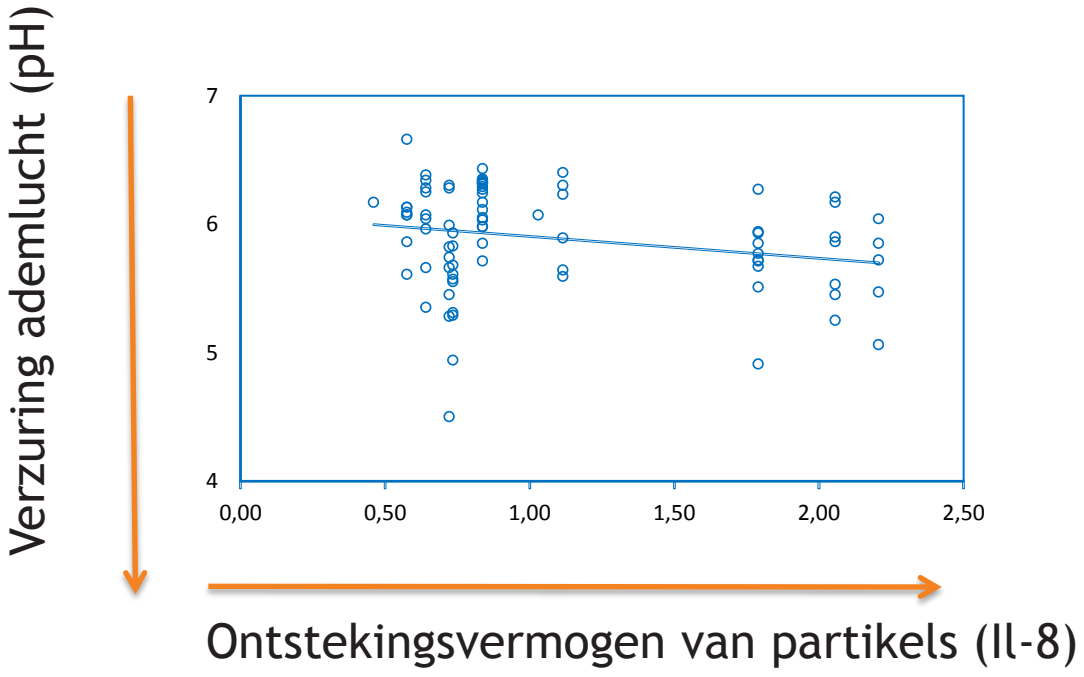


lne. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
VMM VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ
Steunpunt beleidsrelevant onderzoek 3de generatie Milieu en Gezondheid
vito

ONDERZOEK BIJ JONGEREN

Verband tussen giftigheid van deeltjes (PM10) en metingen in ademlucht bij jongeren

82 jongeren 14-15 jaar uit Gentse Kanaalzone (2013-2014)
Staalname van uitgeademde lucht bij jongeren
Karakterisatie van de PM_{10} deeltjes verzameld 24 uur voor staalname



ONDERZOEK BIJ JONGEREN

PM blootstelling en effecten bij 400 jongeren uit algemeen Vlaanderen en de Gentse Kanaalzone 2013-2014

$PM_{2.5}$ (2 dagen voor staalname-	DNA schade ↑(8-oxoDG)
$PM_{2,5}$ en PM_{10} (7 dagen voor staalname)	DNA schade ↑ (komeettest)
PM_{10} (jaargemiddelde)	Contact allergie (huishoud en verzorgingsproducten)↑
PM_{10} (jaargemiddelde)	Allergie tegen dieren↑
$PM_{2,5}$(jaargemiddelde)	Contact allergy (huishoud en verzorgingsproducten)↑
$PM_{2,5}$(jaargemiddelde)	Allergie tegen dieren↑
$PM_{2,5}$(jaargemiddelde)	Hooikoorts↑

SCHOLENSTUDIE BIJ 6-12 JARIGE KINDEREN (ANTWERPEN)

282 kinderen

Luchtkwaliteitsmetingen op 55 thuislocaties + scholen: BC en NO_2 in 2 seizoenen in ‘11

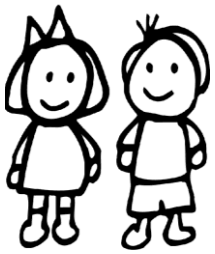
Berekening black carbon (BC) concentratie op alle 282 locaties









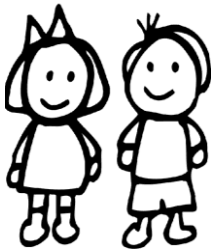


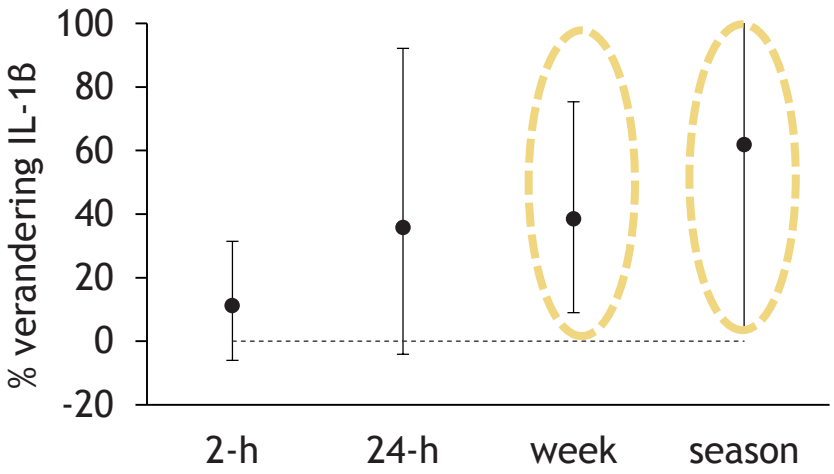
http://www.lne.be/themas/milieu-en-gezondheid/onderzoek/pilootprojectUFP

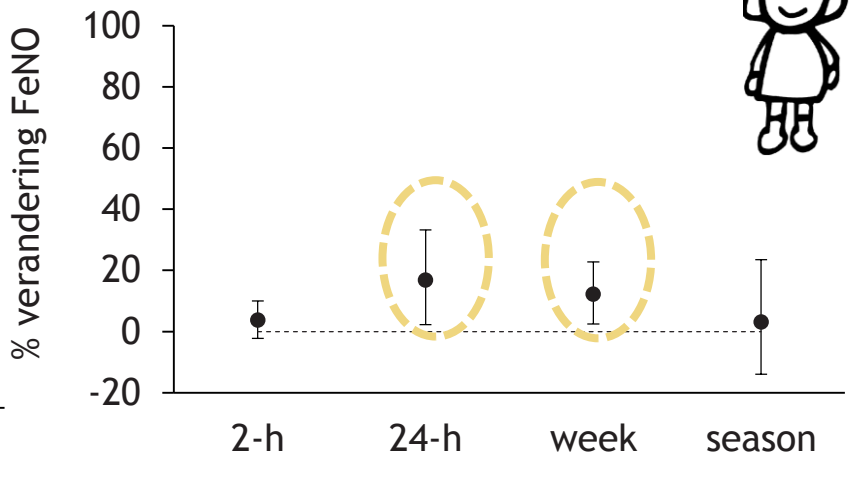
lne. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

Vmm VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

INVLOED BLACK CARBON LUCHTCONCENTRATIE OP ONTSTEKINGSMERKERS IN ADEMLUCHT













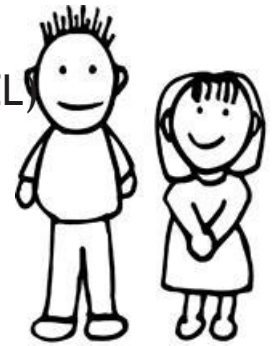


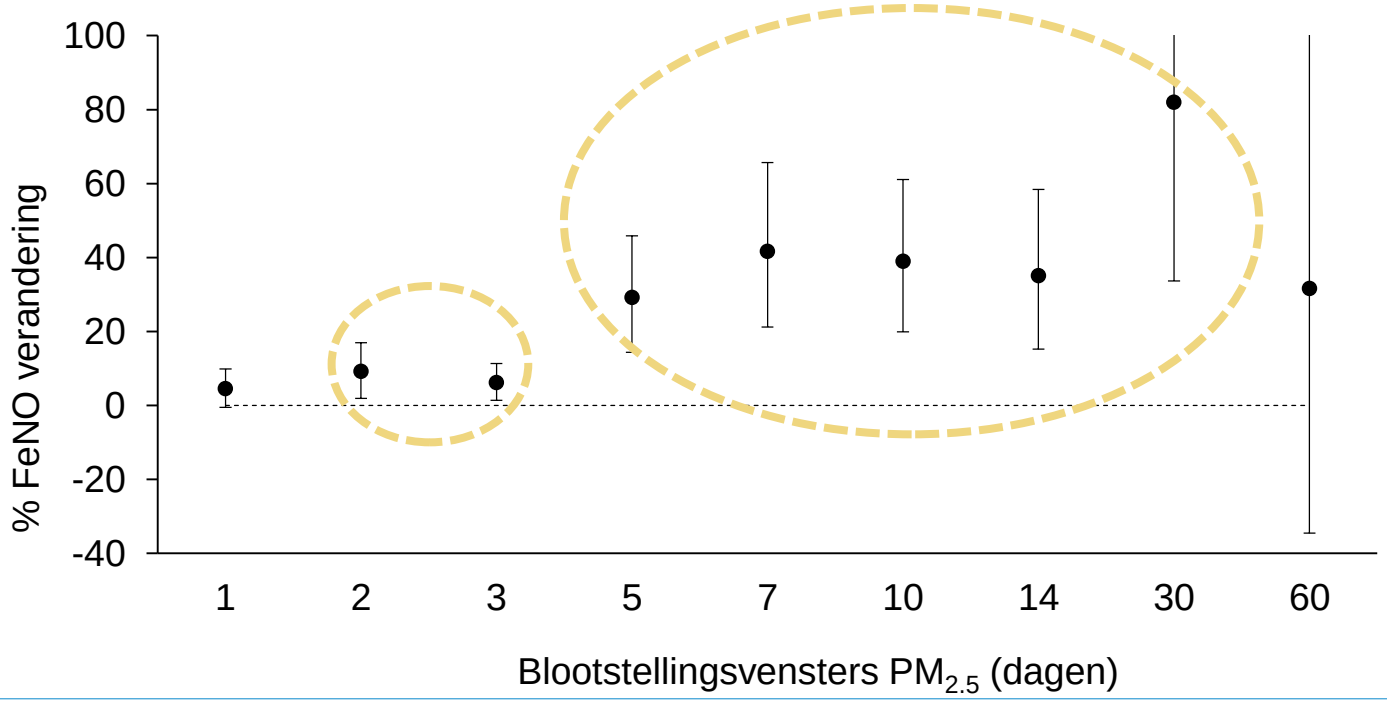


De Prins et al. (2014) Airway oxidative stress and inflammation markers in exhaled breath from children are linked with exposure to black carbon. Environ Int 73: 440-446.

STUDIE BIJ VOLWASSENEN

48 volwassenen (18-65 jaar), provincie Antwerpen-Limburg-Vl.Brabant
$PM_{2.5}$ interpolatiemodelgegevens op **thuislocaties** in 2 seizoenen 2010 (IRCEL)
Ontstekingsmerkers in luchtwegen (FeNO)

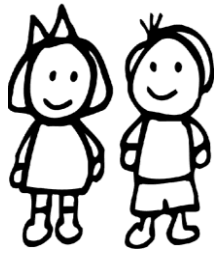


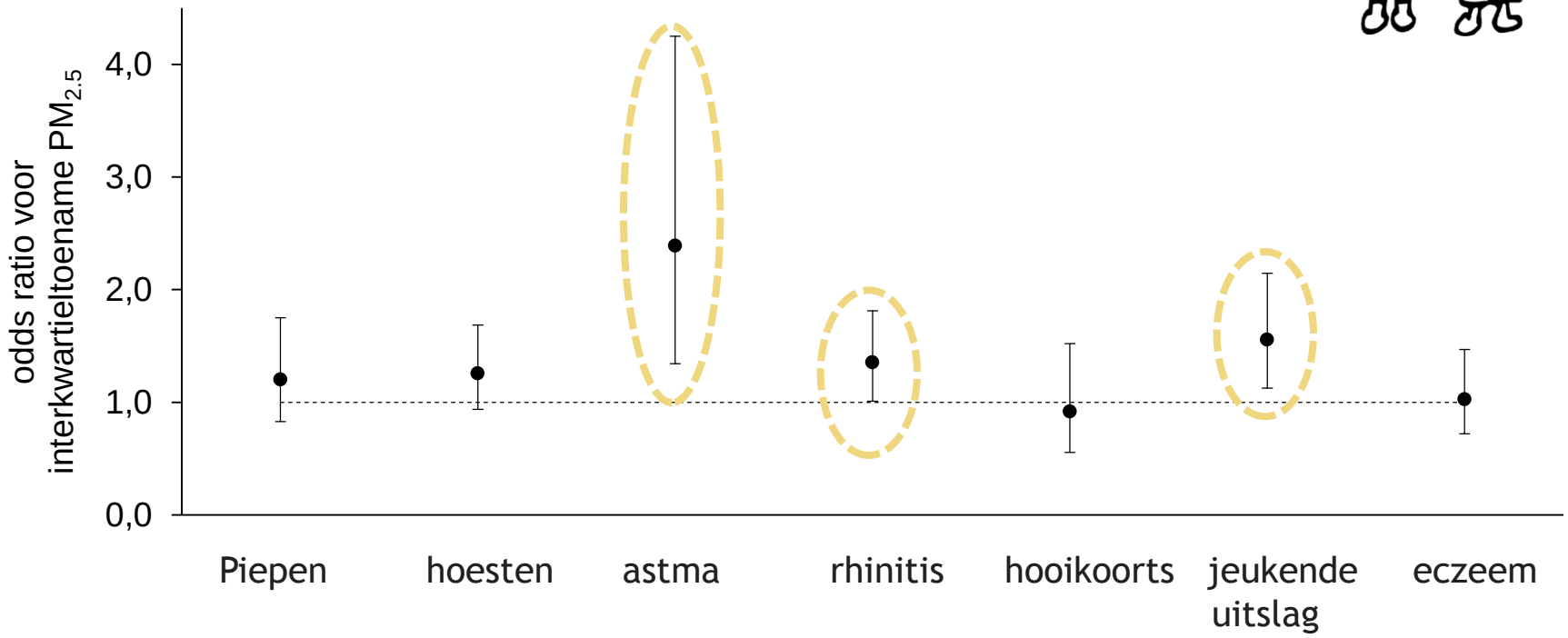


lne. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
irCELine Informing you on ambient air quality in the Belgian Regions
vito

LEVENSLANGE BLOOTSTELLING BIJ KINDEREN

595 kinderen (9-10j) uit geheel Vlaanderen
$PM_{2.5}$ interpolatiemodelgegevens voor alle levensjaren/woonplaatsen (IRCEL)
Vragenlijst naar astma, rhinitis en eczeem (ISAAC)





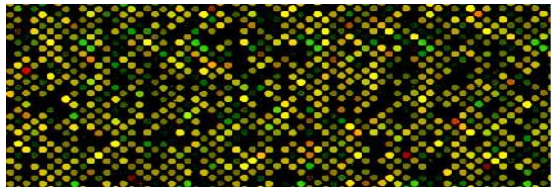
http://www.lne.be/themas/milieu-en-gezondheid/onderzoek/opvolgingsonderzoek-naar-het-voorkomen-van-astma-en-allergie-in-relatie-tot-milieufactoren-bij-kinderen-uit-het-eerste-generatie-steunpunt-milieu-en-gezondheid

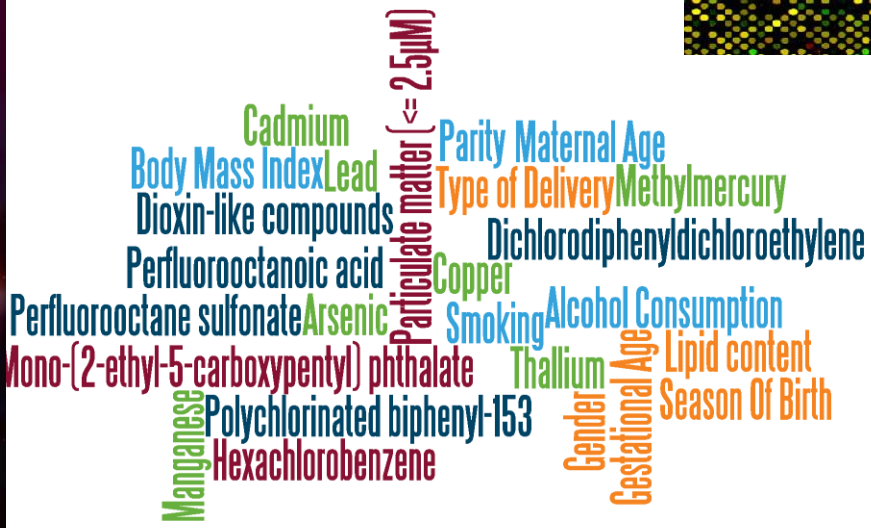
BLOOTSTELLING ONGEBOREN KIND TIJDENS ZWANGERSCHAP

Meten van de genactiviteit in navelstrengbloedcellen bekomen bij de geboorte



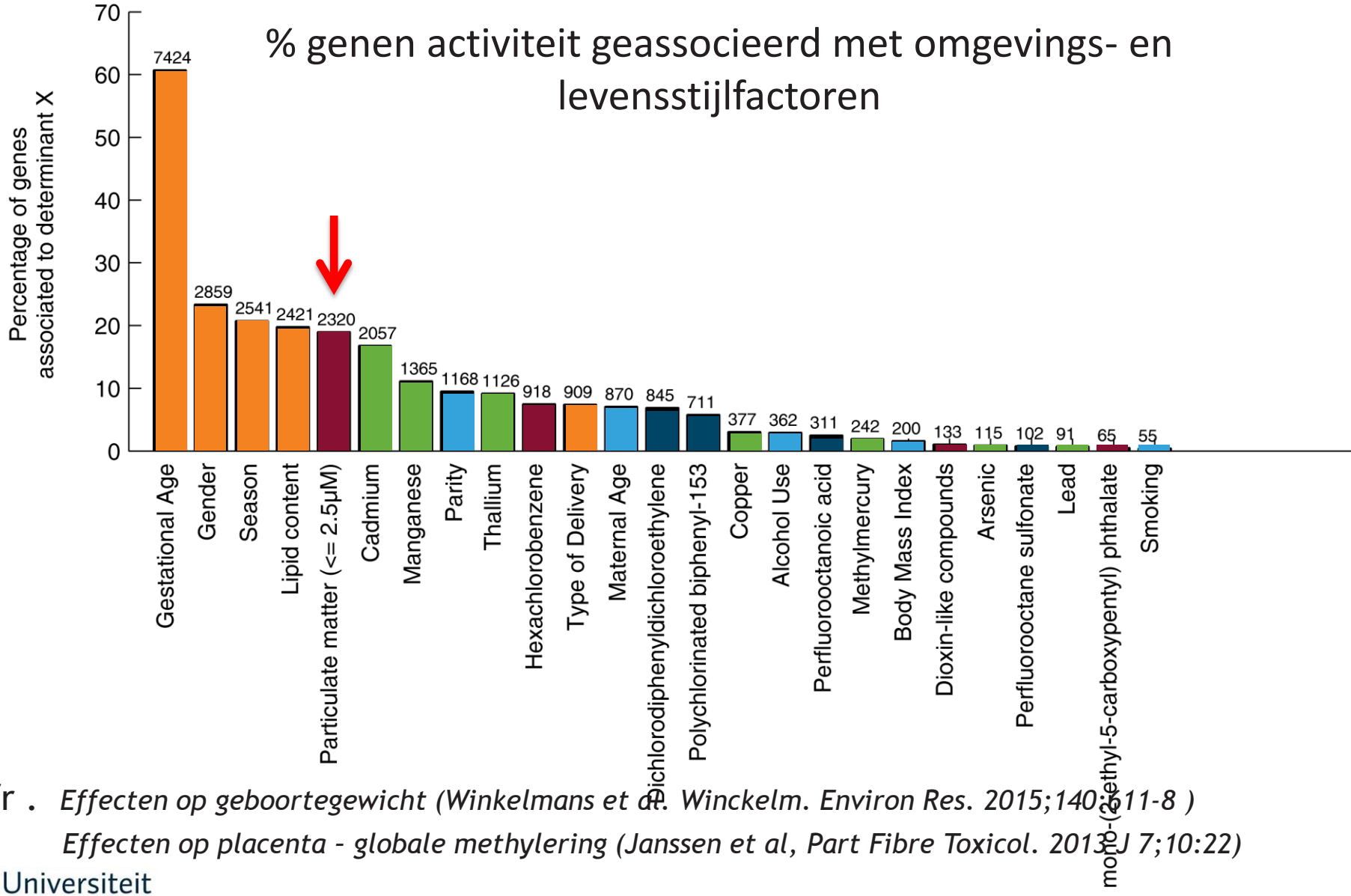
Activiteit van 30000 genen





Remy et al. Ph.D thesis 2015

FIJN STOF HEEFT INVLOED OP NAVELSTRENGBLOED DNA TRANSCRIPTIE



Cfr . *Effecten op geboortegewicht (Winkelmans et al. Winckelm. Environ Res. 2015;140:611-8)*

Effecten op placenta - globale methylering (Janssen et al, Part Fibre Toxicol. 2013 J 7;10:22)

Universiteit Antwerpen

SAMENGEVAT



Giftigheid van fijn stof afhankelijk van de samenstelling

Giftigheid verschilt per lokatie

Onderzoek bij Vlaamse bevolking

- Effecten op relatief korte termijn: ontstekingsmerkers ↑ in luchtwegen
- Effecten levenslange blootstelling bij kinderen: ↑ luchtwegklachten
- Effecten tijdens de zwangerschap: genen actief als gevolg van fijn stof blootstelling

Medewerkers aan de studies



BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

VRIJDAG 15 JANUARI 2016

Voormiddag

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 10.29 heures et présidée par M. Daniel Senesael.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.29 uur en voorgezeten door de heer Daniel Senesael.

Audition du
- Dr. Frank Albrecht, Head of Division for Road Traffic Law in the Federal Ministry of Transport and Infrastructure, et M. Mark Wummel, Head of Department of Vehicle Technology, Kraftfahrt-Bundesamt;
Hoorzitting met
- Dr. Frank Albrecht, Head of Division for Road Traffic Law in the Federal Ministry of Transport and Infrastructure, en de heer Mark Wummel, Head of Department of Vehicle Technology, Kraftfahrt-Bundesamt.

Le **président**: Chers collègues, il est 10 h 30.

Par respect pour nos invités allemands, je vais débuter la réunion sachant que la présidente, Mme Jadin, nous rejoindra d'ici quelques minutes.

Comme nos invités sont déjà là depuis un certain moment, je propose de débuter nos travaux en accueillant MM. Wummel et Albrecht du ministère des Transports et de l'Infrastructure en Allemagne qui ont demandé à s'exprimer devant les députés et collaborateurs à huis clos.

Acceptez-vous cette demande? *(Assentiment)*

Je demanderai donc à celles et ceux qui ne sont pas autorisés à rester dans cette salle à la quitter durant cette audition.

La réunion de commission à huis clos débute à 10.32 heures.
De commissievergadering met gesloten deuren begint om 10.32 uur.

Nous sommes maintenant à huis clos.

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

VENDREDI 15 JANVIER 2016

Matin

_____

Au nom de la commission, je remercie MM. Wummel et Albrecht d'avoir fait le déplacement d'Allemagne pour nous entretenir de la problématique qui nous occupe maintenant depuis plusieurs semaines.

Sans tarder, je vais leur céder la parole en leur réitérant nos remerciements pour leur présence.

…..

Audition du professeur Etienne de Callataÿ, économiste.
Hoorzitting met professor Etienne de Callataÿ, econoom.

Étienne de Callataÿ: La réflexion que je souhaite vous proposer est une réflexion sur ce qu'un économiste peut dire en vue d'éviter ce genre de comportement. Je ne prononcerai pas du tout le mot VW parce que je ne connais rien à l'affaire VW, je ne connais rien à la technologie, je ne connais rien au droit. Mon propos sera donc un propos forcément extrêmement général.

Que peut-on envisager de faire dans l'environnement que nous connaissons par rapport à cette problématique de VW en dépassant le propos simple qui est de dire que, bien entendu, nous vivons dans un système dans lequel on est à la recherche du profit et que la recherche du profit va entraîner des comportements déviants? Je vous rappelle que même pour les plus libéraux des libéraux, un Milton Friedman par exemple, le but d'une entreprise est de maximiser ses profits par tous les moyens possibles dans le respect de la loi.

Ce à quoi nous faisons face aujourd'hui, je me permettrai d'aborder cette question rapidement, c'est le non-respect de la loi. C'est cela qui m'intéressera.

Que peut-on envisager comme approche par rapport à cela? J'en identifie cinq.

J'identifie d'abord un renforcement du contrôle, ensuite un changement dans les incitations, j'évoquerai rapidement une action culturelle, je parlerai de la protection des sonneurs d'alarme et je terminerai par le caractère dissuasif de certaines sanctions. Ce sont mes cinq points.

Le premier point, c'est de rendre le contrôle effectif. Rendre le contrôle effectif est une priorité démocratique. Je ne suis qu'un modeste citoyen mais une loi qui est démentie par les faits est une menace pour la démocratie. On ne peut pas se satisfaire d'une situation où une législation, quelle qu'elle soit, ne serait que très imparfaitement mise en œuvre. La priorité des priorités est de se donner les moyens de la mise en œuvre effective des réglementations qui auront été adoptées.

Ceci étant dit et tout en reconnaissant, bien entendu, que le premier rôle des pouvoirs publics en la matière c'est cela, c'est d'avoir de bonnes réglementations et de veiller à leur correcte mise en œuvre, il faut être conscient des limites que nous rencontrons quand il s'agit d'un contrôle.

Quelles sont ces limites?

La première c'est, outre le fait qu'une réglementation est a priori une entrave pour l'action économique que l'on peut justifier bien entendu, que le contrôle induit une déperdition de revenus pour le contrôlé et une augmentation des coûts pour le contrôleur. À partir de ce moment-là, vous aurez une incitation pour le contrôlé à échapper au contrôle et vous aurez une insuffisance de moyens pour le contrôleur qui sera souvent fréquente. On connaît, en matière de fiscalité, les distorsions qu'il y a entre les moyens que peuvent mobiliser de grandes entreprises en termes de soutien, de conseils juridiques et fiscaux par rapport à la modicité des moyens dont dispose en face l'administration des impôts.

Nous rencontrons ce type de problème en fiscalité mais nous le rencontrerons également dans tous les domaines d'action des pouvoirs publics. Il faut être conscient que toute réglementation appellera des tentatives de contournement de celle-ci. Dès lors, et c'est ici qu'intervient peut-être l'apport de l'économiste, il faudra agir sur autre chose que sur un simple renforcement des moyens de contrôle.

Je vais donc évoquer la deuxième gamme d'options, intervenant après avoir essayé de rendre le contrôle plus efficace, plus effectif et s'être donné les moyens pour la chose. Il s'agit de modifier les incitations. De quoi s'agit-il pour l'économiste, lorsqu'il s'agit de la problématique qui nous occupe ici. L'économiste dira quatre choses différentes. Premièrement, une manière d'agir sur les incitations est de limiter les profits; s'il y a moins de profits, il y a moins d'incitations à faire plus de profit, donc moins d'envie de tricher. Je ne pense pas que ce soit une voie promise à un bel avenir mais c'est une possibilité théoriquement envisageable.

Deuxième possibilité: celle de réduire le poids que nous donnons à certains indicateurs. Pourquoi une entreprise comme VW a ou aurait triché en matière d'émissions, c'est parce qu'il y a un enjeu important, à la fois d'ordre réglementaire et sur le plan du marketing. On le voit dans les publicités, on annonce les taux de pollution. Donc, la focalisation à la fois réglementaire et commerciale sur certains indicateurs donne envie de tricher sur ces indicateurs-là.

Je vais faire un parallélisme: la focalisation du débat en matière budgétaire amène à ce que l'on mette en œuvre des manœuvres de contournement de ce que nous mesurons. Vous constatez ainsi des procédures de débudgétisation. On mesure le solde budgétaire d'une certaine manière et les acteurs vont donc chercher à satisfaire l'exigence mais sans se conformer à son esprit.

Ici, en sacralisant certains paramètres, on pousse évidemment à la tricherie dans ce domaine-là. Cela veut donc dire qu'il vaut mieux, en matière de contrôle d'émissions polluantes, avoir un spectre extrêmement large pour rendre la possibilité de contournement plus difficile, plutôt que de se braquer sur un paramètre, ce qui entraînera des absurdités dans le comportement. Quand dans la législation automobile, on s'est braqué sur les émissions des voitures, on nous a vendu des voitures sans roue de secours puisqu'à ce moment-là, l'allègement du poids de la voiture faisait que pour certains modèles, on passait juste en dessous de la norme, ce qui permettait de bénéficier d'incitants fiscaux particuliers. Bien entendu, les automobilistes achetaient ensuite immédiatement une roue de secours. On voit donc qu'un indicateur peut générer un comportement pervers. Personne n'est gagnant, ni la nature, ni le consommateur. Personne n'y gagne. Nous aurions tous eu intérêt à ce que les voitures soient vendues avec une roue de secours. Le deuxième point est donc la focalisation sur certains indicateurs. J'insiste sur ce point.

Troisième élément. On en a débattu dans la presse à propos de VW. C'est la politique de rémunération. On comprend le raisonnement. S'il y a des ingénieurs qui mettent au point un tel système, c'est parce qu'ils y ont un intérêt personnel direct et indirect. L'intérêt personnel indirect, c'est qu'ils ont ainsi de bons ingénieurs, de bons soldats et vont en tirer un profit. Ça peut ne pas être un profit direct, ça peut ne pas être que leur bonus à la fin de l'année. Ils auront aidé à mettre au point le mécanisme. Grâce à ce mécanisme, l'entreprise se porte mieux et par exemple, leur emploi est plus assuré. Mais très certainement, certains mécanismes de rémunération sont des "pousse-au-crime".

Venant du secteur financier, je peux en parler avec aisance. Certains mécanismes ont incité des acteurs du secteur financier à prendre plus de risques que de raison parce que pour eux, il y avait une forte incitation financière à la clé. Il est donc utile de réfléchir à ces mécanismes de rémunération et de repenser notamment les modalités de rémunération variable que l'on peut mettre en œuvre.

Cela n'éliminera pas tous les soucis bien entendu. Même s'il n'y avait pas de rémunération variable, un ingénieur peut espérer obtenir une promotion parce qu'il aura contribué à mettre au point un système qui réduira, du moins en apparence, les émissions polluantes.

Quatrième élément d'incitation. Récompenser les lanceurs d'alerte. Je vais même oser un vilain mot: les délateurs. On sait que dans nos cultures, la distinction entre le lanceur d'alerte et le délateur est floue. Dans un environnement d'entreprise, qu'elle soit marchande ou non marchande, celui qui révélerait une pratique qu'il jugerait non conforme à la loi ou aux valeurs, se verrait mal voir, serait victime de pressions de son entourage, aurait peur de contribuer à la faillite de l'entreprise, etc. Mais il y a néanmoins à envisager l'idée de récompenser financièrement les lanceurs d'alerte. Quand au niveau européen, on récompense l'entreprise qui dénonce un cartel en l'exonérant des pénalités, alors que tous les autres membres du cartel sont sanctionnés, de facto cette entreprise est favorisée. C'est analytiquement la même chose que de vous donner une prime parce que vous avez fait de la délation. Ce qui affaiblit vos concurrents est bon pour vous, ne tournons pas autour du pot. C'est donc très certainement une chose que l'on peut envisager. Je ne suis qu'économiste, je ne suis pas moraliste, ce n'est pas à moi de dire ce qui est bien ou pas.

Autre axe que je me permets d'identifier de manière générique par rapport à cette problématique du dieselgate, c'est l'action culturelle. Cela peut vous paraître bizarre dans la bouche d'un économiste d'entendre le mot 'culture' mais je pense qu'effectivement la culture, et pas uniquement la culture d'entreprise, doit être vraisemblablement le premier axe sur lequel agir. Je pense ici faire aveu de modestie par rapport à ce que la science économique ou la finance peut amener. Lutter contre la tricherie ne se fera pas d'abord avec des incitations financières, pas plus que ça ne se fera d'abord avec des contrôles légaux. Ça se fera d'abord au niveau culturel. Ayons donc à l'esprit que c'est très certainement là que nous trouverons d'abord la manière de prévenir de tels dérapages. Il s'agira d'éduquer à l'esprit critique, de valoriser les lanceurs d'alerte, de promouvoir la "consommaction", c'est-à-dire que le consommateur doit être incité à se montrer acteur chaque fois qu'il n'est pas content du service reçu et qu'il se donne la peine de faire savoir qu'il n'est pas content. C'est sur tout cela qu'il faut agir.

Quatrième point, j'en ai déjà parlé. Je retombe ici dans une sphère non plus économique ou culturelle mais légale. Il s'agit de la protection juridique que l'on peut chercher à donner aux dénonciateurs ou aux lanceurs d'alerte. Certains pays sont plus avancés que d'autres en matière de protection des lanceurs d'alerte.

Enfin, cinquième et dernier point de ma brève présentation: les sanctions. (…) Il s'agit d'empêcher celui qui a commis un acte répréhensible de répéter cela. Il y a aussi l'effet dissuasif. C'est ceci qui va nous intéresser. Ce n'est pas punir telle ou telle personne au sein de VW ou d'une autre entreprise qui va m'intéresser. Une sanction envers un acteur ou des acteurs de VW peut dissuader un ou des acteurs chez Renault, chez Peugeot, ou dans le secteur pharmaceutique, alimentaire ou autre secteur d'activité, de se livrer à des comportements de cette nature-là. Les sanctions peuvent être de deux types: financières ou pénales. J'aime en ajouter une troisième: il s'agit de la dimension réputationnelle. Je pense qu'il y aurait peut-être un certain intérêt à évoquer des mécanismes dignes du pilori du moyen âge, pensant qu'il y a à cela un impact extrêmement fort pour bon nombre de chefs d'entreprise. Bon nombre d'entre eux sont extrêmement soucieux de leur réputation personnelle. Agir sur ce paramètre-là, leur faire peur quant à leur réputation est très certainement un levier puissant, qu'à mes yeux l'environnement,

dans le cas de VW, la santé publique, dans le cas d'une entreprise alimentaire, peut amener à envisager.

Pour en revenir aux sanctions financières et pénales, je pense qu'il faut avoir les deux à l'esprit. Venant du monde de l'entreprise privée, je pense que la sanction pénale à l'encontre de dirigeants du monde de l'entreprise, c'est un élément qui a très certainement un effet majeur. Vous savez, payer une amende, même en millions d'euros, pour le dirigeant d'une entreprise, ce n'est jamais que de l'argent payé par les actionnaires. Par contre, se retrouver personnellement avec une sanction pénale, c'est tout autre chose. Je crois qu'il faut utiliser l'instrument financier mais je vous inviterais à songer aussi à un renforcement des sanctions pénales par rapport au monde de l'entreprise quand celui-ci se révèle déviant.

En ce qui concerne les sanctions financières, à l'encontre de qui faut-il envisager de les prendre? Comme je l'ai dit, il semble indiqué de penser aux actionnaires. Mais ce ne sera pas suffisant. Je ne suis pas sûr que les actionnaires de Fortis étaient bien au courant de ce qui se passait au sein de Fortis. Seulement sanctionner financièrement les actionnaires, ce n'est pas suffisant aujourd'hui pour penser que nous allons discipliner l'ensemble de l'entreprise.

À côté de sanctions financières touchant les actionnaires, au travers d'amendes en particulier, il faut penser à des sanctions financières pour d'autres personnes impliquées dans la chaîne de décision aboutissant à ces comportements déviants. Il peut s'agir des administrateurs, comme des dirigeants ou encore des collaborateurs plus directement concernés. À côté de ces sanctions financières, il y a les sanctions pénales. Je les évoquais. Là aussi, elles doivent pouvoir concerner à mes yeux les administrateurs, les dirigeants et les collaborateurs. Ma petite expérience m'amène à penser que c'est du côté des dirigeants qu'il faut espérer avoir la force de levier la plus importante. Je pense que dans un contexte comme celui d'une entreprise lambda, il faut accepter l'idée qu'un collaborateur puisse être amené à penser qu'il doit laisser de côté des considérations éthiques personnelles pour servir le bien de l'entreprise. Vous pouvez penser que c'est bien, vous pouvez penser que c'est mal; cette sorte de soumission à l'autorité existe. Vous connaissez l'expérience de Milgram. Imaginez que le monde de l'entreprise, ce n'est pas très différent. Il y a une soumission à l'autorité qui amène des individus qui ne feraient pas de tort à leur voisin ou à un membre de leur famille à mal se comporter en entreprise par soumission à l'autorité. Je pense donc que s'il faut s'en prendre aux acteurs directs, il faut aussi s'en prendre aux chaînes de commandement qui sont au-dessus de ces personnes et donc impliquer les directions d'entreprise dans ces sanctions.

Voilà ce que je souhaitais vous dire.

Je me permettrai un dernier petit mot. J'ai écrit un petit article sur le sujet. Nous évoquions des sanctions pénales et financières. Je veux vous faire part de la difficulté qu'il y aura, je pense, à bien éduquer les générations futures lorsque l'on dira que VW qui vient d'être pris la main dans le sac, reçoit des dizaines de millions des Régions et des autorités publiques chez nous pour l'aider à continuer à faire des affaires! Je pense que quand un acteur a été pris la main dans le sac, lui donner quoi que ce soit comme avantage me paraît être des plus désastreux sur le plan de l'invitation à élever le niveau moral de notre société.

Je vous remercie.

La **présidente**: Merci, monsieur le professeur.

Je me retourne afin de voir qui souhaiterait éventuellement prendre la parole dans ce contexte. Je vous remercie en tout cas pour votre exposé.

Monsieur Wollants, vous avez la parole.

Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de professor, bedankt voor uw uiteenzetting.

Als ik uw betoog hoor, gaat het vooral over de redenen waarom bedrijven en personen worden aangezet om bepaalde stappen te zetten, om bepaalde wetgeving te negeren, ingegeven door de economische realiteit. Het ondersteunen van mensen die over dit soort zaken wil spreken, is een van de problemen waarmee we te maken hebben. De drijfveer om winst te maken is vaak groter dan de wil om dit soort zaken naar buiten te brengen.

De afgelopen jaren is het concept ‘klokkenluider’ en hoe ze te creëren en te beschermen, binnen de bedrijfswereld maar ook binnen de overheidssector, een moeilijke discussie geweest. Ik heb de indruk dat heel veel Europese landen en multinationals daarmee worstelen. Kan u vanuit uw academische achtergrond wijzen op bepaalde *good practices* om dit verder te stimuleren? Als er bepaalde manieren bestaan om daar goed mee om te gaan lijkt het interessant om die als

case study eens van nabij te bekijken. Ik hoop dat u ons daarover iets meer kan vertellen.

Daarnaast zien we dat dit dieselschandaal in de toekomst voor veranderingen zal zorgen binnen onze mobiliteit. Misschien zullen we stappen zetten om sneller tot een waterstofeconomie, tot elektrificatie en dergelijke te komen. Vandaag spreken we in het Parlement zeer veel over energietransitie, over transitie bij producenten, maar de vraag is: hoe ziet u de economische realiteit van de transitie van de daarop gebaseerde economie?

Wie vandaag een Volkswagengarage uitbaat is gespecialiseerd in heel wat bewegende onderdelen, in olie, in motoren en dergelijke. De toekomst zal wellicht niet diezelfde motoren opleveren, en de sector zal er ook anders uitzien. Heeft u ideeën over hoe die sector kan zorgen voor haar eigen transitie? Het kan niet de bedoeling zijn dat, als er nieuwe producenten op de markt komen, wat goed is, de chaos die daaruit voortvloeit bij de opvolgende keten niet begeleid wordt. Dan komen we immers tot een economische realiteit die heel pijnlijk kan worden voor een aantal landen.

Ik ben vooral benieuwd naar uw ideeën daaromtrent. Heeft u er weet van dat daarover al wordt nagedacht in bepaalde landen?

Étienne de Callataÿ: Ik dank u voor deze twee vragen. …

La **présidente**: Excusez-moi, monsieur de Callataÿ, mais afin de maximiser les questions et de vous permettre de répondre à toutes, je propose de donner la parole d'abord à tous les membres et ensuite, vous pourrez leur répondre.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Merci, madame la présidente. En effet, il arrive que les questions se recoupent, d'où l'intérêt de cette manière de travailler.

Professeur, j'aimerais tout d'abord vous remercier, parce que j'ai vraiment l'impression que vous nous faites gagner du temps, non seulement parce que votre exposé va *to the point* - nous reconnaissons bien là votre style -, mais aussi parce que les suggestions de solution que vous faites, alimentent la partie prospective de notre mission, c'est-à-dire les recommandations que notre commission sera amenée à formuler.

J'ai une seule réflexion en la matière. Je suppose qu'il n'y a pas une des cinq solutions qui est à mettre en exergue plutôt qu'une autre. Il s'agit vraiment d'un panel sur lequel il faut travailler. Un peu comme ce que vous disiez par rapport aux paramètres d'évaluation des performances d'une voiture: il ne faut pas cibler un seul paramètre, mais ouvrir largement la dimension.

Dans ce que vous mettez en avant, le plus original, à ce stade, concerne le volet des sonneurs d'alarme. Personnellement, je pense aussi que c'est une dimension extrêmement importante, dans des entreprises comme celle dont nous parlons pour l'instant, au sein desquelles travaillent des groupes d'ingénieurs, qui sont parfois des îlots très fermés sur eux-mêmes. Un de leurs membres aurait pu alerter, qui la hiérarchie, qui l'extérieur, pour le cas où la hiérarchie ne devait pas donner la réponse idoine. Selon moi, cette problématique pourrait être pertinente et utile dans le cadre des introductions vicieuses de mécanismes d'obsolescence organisée. Je ne parle pas ici du secteur automobile; j'extrapole.

Transversalement, il n'y a donc pas de hiérarchie dans vos propositions.

Par ailleurs, comme souligné par notre collègue Wollants, nous connaissons vos travaux en matière de fiscalité. Sur ce volet-là, je pense que les éléments de *shift* modal sont aussi nécessaires. Je ne répèterai pas la question que mon collègue vous a posée à cet égard.

Meryame Kitir (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil de spreker danken voor zijn uiteenzetting en voor zijn interessante insteek.

Ook ik wil graag stilstaan bij uw voorstel dat klokkenluiders en verklikkers eerder moeten worden beloond. Dat klinkt heel interessant. Ik kan ook begrijpen – u hebt dat ook aangehaald – dat een werknemer soms verplicht wordt om zijn eigen geweten aan de kant te zetten in functie van het bedrijfsresultaat. Ik kan de piste wel begrijpen om mensen te stimuleren daarmee naar buiten te komen. Aan de andere kant is er echter het gevaar hoe men dat kan bewaken. Het moet effectief met dat thema te maken hebben. Ik kan mij voorstellen dat iemand die niet tevreden is in het bedrijf, de mogelijkheid onterecht kan aangrijpen.

Ik vroeg mij af hoe u dat concreet ziet. Hoe bakent u dat af? Hoe zorgt u ervoor dat het effectief daarover gaat? De werknemer moet het gevoel hebben dat hij naar buiten kan komen met een gefundeerd verhaal, waarvoor hij ook ‘beloond’

wordt. Hij kan handelen in overeenstemming met zijn geweten. Aan de andere kant is er het verhaal van iemand die zijn bedrijf een hak wil zetten. Hoe bewaakt men die grens? Dat is natuurlijk een heel groot gevaar. Bestaat zoiets al concreet? Hoe ziet u dat?

La **présidente**: Je vois qu'il n'y a plus d'autre intervenant.

Je vais donc à mon tour vous remercier pour votre exposé très intéressant, professeur.

Nous voyons bien que nous sommes dans une discussion plutôt philosophique, comme vous l'avez dit vous-même, n'étant pas spécialiste du domaine, pas plus que moi d'ailleurs. Mais nous sommes amenés à analyser des éléments de faits et à formuler des recommandations. Je pense qu'avoir un avis extérieur, qui ne soit pas spécifique à VW ou aux technologies en vigueur, mais du point de vue du droit, peut en effet être intéressant.

Vous avez pointé certains éléments en ce qui concerne les dérives liées aux enjeux d'une société trop globalisée, n'ayant pas assez de balises au niveau du monde de l'entreprise. Je tiens quand même à dire – comme cela a souvent été fait dans le cadre de nos travaux -, que ce sont, par exemple, les Américains qui ont détecté, en l'occurrence, la fraude chez VW.

Lorsqu'on dénonce certaines dérives au niveau de l'économie mondiale, il faut aussi mettre en exergue que des mesures sont prises par les pouvoirs publics, là où ils le peuvent, même si j'admets qu'on peut toujours faire plus, cela va de soi. Donc, nous pouvons prendre des mesures à la fois morales et de manière coercitive.

Je rejoins les questions posées par MM. Wollants et Nollet. Mais j'ai une question très spécifique. Puisque nous menons une discussion philosophique, j'aurais aimé vous entendre, monsieur le professeur, sur les éléments qui permettraient, dans des circonstances comme celles-ci, de favoriser l'innovation – en Europe, on en a bien besoin et singulièrement dans le secteur de l'automobile -, innovation qui permet une viabilité de tout un secteur, qui est important dans l'Union européenne. Pour ma part, je souhaite qu'il y ait une viabilité avec les nouveaux enjeux auxquels il devra faire face.

Étienne de Callataÿ: Merci pour toutes ces questions.

Vous aviez raison, elles se recoupent. Je vais donc me permettre d'y répondre de manière globale.

J'y pense à l'instant, vous évoquez, dans le cadre de la transition énergétique, la nécessité pour le secteur automobile d'innover. Il y a quelque chose qu'il ne faudrait pas inférer de vos propos. Nous avons besoin d'entreprises qui innovent, très certainement. Cela ne signifie pas qu'il faut laisser des entreprises faire des profits élevés qui financeront l'innovation, de telle sorte qu'il faudrait fermer les yeux sur les fraudes de certains acteurs, voire ne pas trop les sanctionner, de peur qu'ils n'innovent plus.

Je vais faire un parallélisme avec le secteur financier. En fait, avant la crise de 2008, on entendait des voix disant: "tant mieux si le secteur financier fait des bénéfices plantureux. Grâce à ces bénéfices plantureux, les entreprises bancaires se renforcent, leurs fonds propres augmentent." Et qu'a-t-on vu? En fait, cela n'a nullement aidé à leur stabilité financière.

Je ne pense pas qu'il faille tenir l'argument de dire: ne sanctionnons pas trop VW parce que l'argent que l'on va prendre chez VW est de l'argent qui ne sera pas utilisé à faire de l'innovation.

La **présidente**: (…)

Étienne de Callataÿ: Je ne veux pas du tout dire que c'est ce que vous avez dit. Je me permettais d'extrapoler … et pas vous faire un procès d'intention.

Mais on a parfois entendu cela. De même, on a aussi parfois entendu qu'il ne fallait pas prendre de mesures anti-VW, parce que cela serait faire le jeu des constructeurs automobiles américains, japonais ou sud-coréens. J'ai entendu des gens me dire qu'il s'agissait d'un complot des Américains. La théorie du complot, elle est, dans 99,9 % des cas, fausse. Ici, il ne faut certainement pas penser en ces termes-là.

Si VW s'est mal comportée, il faut la sanctionner, même si cela fait le jeu de Toyota, de General Motors ou d'autres. C'est comme ça. Il faut sanctionner VW, même si cela veut dire que demain, la rentabilité du secteur automobile sera plus faible et qu'il y aura moins d'argent pour innover. Je crois qu'il faut juger de la gravité des faits et les sanctions ne doivent pas être prises en prenant en considération ce que, dès lors, l'opérateur fera ou ne fera pas. Je pense qu'il ne

faudrait pas anticiper sur ce genre d'observation.

Wat kunnen we doen om de klokkenluiders aan te moedigen?

Ik heb daarop geen zicht. We kunnen wel een belangrijke les trekken uit de ervaringen van de financiële sector. We weten dat alle banken nu een *compliance officer* in huis moeten hebben. Dat heeft een heel positieve impact op het gedrag van de gemiddelde kaderleden en bedienden binnen elke financiële instelling.

Zal dat genoeg zijn om problemen te vermijden? Ik ben geen expert. Ik heb ter voorbereiding van deze uiteenzetting een beetje gegoogeld en ik heb gelezen dat sommige landen inderdaad verder gaan inzake de wettelijke bescherming van klokkenluiders dan andere. België is blijkbaar geen topvoorbeeld op het vlak van de bescherming van de klokkenluiders. Mijn uitnodiging was om te kijken naar die landen die over een betere wetgeving omtrent de bescherming van klokkenluiders beschikken, om daar inspiratie te vinden. Meer kan ik daarover niet zeggen.

Ook op het vlak van mobiliteitsbeleid en energietransitie ben ik geen deskundige. Ik heb wel ideeën over de fiscaliteit, maar ik wou vanmorgen zeggen waaraan wij moeten denken op het vlak van incentives, boetes en andere sancties. Dat geldt niet voor een bepaalde sector; dat is van toepassing voor alle sectoren.

Demain, on peut avoir un problème exactement de la même nature dans le secteur pharmaceutique ou dans le secteur alimentaire. Qui croit les descriptions caloriques et autres que l'on nous donne sur les produits alimentaires? Est-ce que vous pensez que le petit encadré disant: "cela correspond à 23 % de votre dose quotidienne de …" … Quel est le niveau de confiance que ces informations publiées sur chaque produit alimentaire suscitent auprès du Belge moyen? Qui croit que le Belge moyen pense réellement que, sur cette base-là, il va bien s'alimenter?

On sait bien que les gens avaient l'intuition, quand ils achetaient une voiture, que l'incidence effective sur l'environnement était supérieure à ce qu'on leur disait, que la consommation était supérieure à ce qu'on leur disait. Beaucoup de gens achètent leurs corn-flakes et même si cela s'appelle Fitness, ils savent bien que ce n'est pas bon pour leur santé.

Je pense que ce qui est vrai aujourd'hui pour le secteur automobile doit être vrai aussi dans d'autres domaines; je pense au secteur de l'alimentation. Mais cela pourrait aussi bien être dans le secteur pharmaceutique, dans le secteur bancaire ou celui de l'assurance.

Bien sûr, la fiscalité peut aider à ce qu'il y ait moins de voitures. Bien sûr, la fiscalité, chez nous, a encouragé les moteurs diesel, même si c'est une aberration intellectuelle; aujourd'hui tout le monde en convient. Mais on sait très bien d'où c'est venu! On sait très bien qu'il y avait les intérêts de certains producteurs automobiles français qui étaient en cause. Mais qui suis-je pour refaire l'histoire de cette distorsion fiscale en faveur de la voiture et du moteur diesel, en faveur de rémunérations alternatives sous forme de voitures de société? C'est tout cela qu'il faut effectivement mettre sur la table.

Mais, si je peux me permettre, en toute modestie, je pense que l'utilité de vos travaux ne se trouve pas là. L'utilité de vos travaux, c'est de se demander comment discipliner le monde de l'entreprise. Ce n'est pas de faire en sorte que demain, on ait une meilleure politique de mobilité. C'est comme ça que moi, en tant que citoyen, je me permets d'avoir des attentes par rapport à vos travaux. C'est: comment faire en sorte que l'entreprise ait un comportement plus conforme à la loi – net zoals u het gezegd heeft – maar ook conform onze ethische waarden? C'est ce que j'attends de vos travaux.

Et je crois qu'il serait erroné de pointer exclusivement du doigt un secteur, même s'il a beaucoup à se reprocher, et permettre à d'autres secteurs de penser qu'ils ont échappé à la menace. Ce que je me suis permis de dire sur les sanctions financières, pénales et "réputationnelles" doit, pour moi, être valable pour tous les secteurs d'activité.

C'est vrai, je vous ai proposé un menu. Et il n'y a pas à dire qu'il y a un axe à privilégier parmi d'autres, il faut prendre un petit peu de tout dans ce que je me suis permis de vous suggérer. Il n'y a pas un axe particulier à privilégier. Et à dire vrai, si les lanceurs sont un vecteur important, je crois davantage, en ce qui me concerne, à la dimension des sanctions. Même si c'est bête à dire – et beaucoup de parents ne seraient pas fiers s'ils éduquaient leurs enfants comme cela –, mais dans le monde de l'entreprise, faire peur au patron en lui disant qu'il va passer un séjour à Saint-Gilles ou à Forest, cela pourrait effectivement avoir une petite incidence sur son comportement.

Et il y a matière à, puisque VW, en trichant, a tué des gens. La mortalité a augmenté puisque des voitures plus polluantes ont circulé. Et on sait qu'il y a un lien entre cette pollution et la mortalité. Donc, on doit pouvoir aller jusqu'à penser à des accusations. De nouveau, je ne suis pas juriste et je m'aventure sur des terrains que j'ignore, mais on doit oser faire cette analyse-là, celle de la gravité de ce que vous avez à débattre.

Et ce qui aujourd'hui a trait à la mobilité, demain pourrait concerner l'alimentation ou autre chose.

La **présidente**: Merci, professeur. Il n'y a plus de demande d'intervention.

Il me reste à vous remercier pour vos éclaircissements et votre franchise. Mais vous nous aviez habitué à cela, n'est-ce pas?

Je remercie également les collègues, les traducteurs et les secrétaires de commission. Je n'ai pas eu l'occasion de le faire en début de séance, aussi je vous présente mes meilleurs vœux.

Nous nous retrouverons vendredi prochain pour une séance qui durera toute la journée pour continuer nos travaux.

La réunion publique de commission est levée à 12.45 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.45 uur.

Scandale VW

Quelle sanction pour quelle prévention ?

Etienne de Callataÿ
Université de Namur

Parlement belge
le 15 janvier 2016

Précautions importantes

- Ignorance factuelle
- Ignorance scientifique
- Ignorance juridique
- Ce qui suit n’engage pas les institutions avec lesquelles je collabore

Amorce

- « L'homme est un loup pour l'homme »
- Plaute / Thomas Hobbes / Adam Smith / Herbert Spencer / …
- Milton Friedman : responsabilité sociétale de l'entreprise est de maximiser le profit, sous contrainte de respecter la loi
- Déviance : non-respect de la loi

Solutions alternatives

- (0) (Se résigner)
- (1) Rendre le contrôle effectif
- (2) Modifier les incitations ex ante
- (3) Agir sur la culture
- (4) Protéger les sonneurs d'alarme
- (5) Adopter des sanctions dissuasives

Solution 1. Rendre le contrôle effectif

- Une loi démentie par les faits est une menace pour la démocratie

- Se donner les moyens de la mise en œuvre effective

- Etre conscient :
  - De la possible perte d'efficience liée à la réglementation
  - Du coût pour les entreprises de la mise en conformité
  - Du coût pour la collectivité du contrôle
  - Du gain pour l'entreprise de ne pas se conformer à 100%
  - De l'asymétrie des moyens entre contrôleur et contrôlé

Solution 2. Modifier les incitations ex ante

- (2a) Taxer lourdement les profits, voire les interdire

- (2b) Réduire le poids de certains indicateurs
  Si plus d'indicateurs, moins de focalisation médiatique/commerciale sur l'un d'entre eux

- (2c) Changer la politique de rémunération
  - Rémunérations moins différenciées selon les grades et/ou les performances
  - Réduire, voire bannir les *stock options*
  - Autres formes de rémunérations variables

- (2d) Récompenser les lanceurs d'alerte, voire les délateurs

Solution 3. Agir sur la culture

- Culture d'entreprise et culture tout court
- « On ne triche pas, point barre » / No paseran
- Cultiver l'esprit critique
- Valoriser les « lanceurs d'alerte », qui signalent des risques
- Promouvoir la « consomm-action »

Solution 4. Protéger les « dénonciateurs »

- *« Whistleblowers »*

- Renforcer la législation relative à la protection des lanceurs d'alerte

Solution 5. Adopter des sanctions dissuasives

- (5a) financières
    - Pour les actionnaires de l'entreprise
        - Amendes
        - Pertes d'avantages (ex.: primes à l'investissement)
    - Pour les administrateurs
    - Pour les dirigeants
    - Pour les collaborateurs concernés

- (5b) pénales
    - Pour les administrateurs (honorabilité)
    - Pour les dirigeants
    - Pour les collaborateurs concernés

- (5c) réputationnelles

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

VRIJDAG 22 JANUARI 2016

Voormiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

VENDREDI 22 JANVIER 2016

Matin

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 10.27 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.27 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Audition de
- M. Joost Vantomme, Directeur Public Affairs, et M. Thierry van Kan, président FEBIACMM;
- MM. Philippe De Meyer et Pascal Buekenhoudt, GOCA;
- M. Denis Gorteman, D'leteren;
- M. Steve Mestdagh, expert automobile, Mme Julie Frère, porte-parole et Mme Els Bruggeman, EU Public Affairs advisor, Test-Achats
Hoorzitting met
- de heer Joost Vantomme, Directeur Public Affairs, en de heer Thierry van Kan, voorzitter FEBIAC;
- de heren Philippe De Meyer en Pascal Buekenhoudt, GOCA;
- de heer Denis Gorteman, D'leteren;
- de heer Steve Mestdagh (auto-expert), mevrouw Julie Frère, woordvoerdster en mevrouw Els Bruggeman, EU Public Affairs advisor, Test-Aankoop

La **présidente**: Tout d'abord, je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui ont accepté notre invitation.

Nous commençons notre audition avec M. Vantomme, directeur des Affaires publiques de la FEBIAC et M. van Kan, président de la FEBIAC.

Je pense que vous avez prévu une présentation de *slides.*

Thierry van Kan: Madame la présidente, dames en heren volksvertegenwoordigers, mesdames et messieurs les députés, vous avez effectivement demandé, dans le cadre du Dieselgate, à la Fédération belge de l'Industrie automobile et du cycle (FEBIAC) de vous éclairer en particulier aujourd'hui sur la prospective et les leçons que notre secteur peut tirer pour l'avenir.

Als voorzitter van FEBIAC wens ik u eerst kort een algemene blik te geven hoe ons automobielpark zich gedraagt ten opzichte van emissies, alsook hoe de Belgische sector reageert op deze moeilijke en pijnlijke zaak.
Après cela, Joost Vantomme vous explicitera comment notre secteur interprète les solutions – parce qu'il y en a – et les perspectives en la matière.

Je vais commencer par quelque chose de très général que vous connaissez déjà, à savoir le marché automobile, en insistant sur le fait que ce marché n'est absolument pas l' indicateur de tout ce qui est émissions. Ici,nous parlons uniquement les nouvelles voitures immatriculées sur le marché belge.

C'est un marché qui représentait, l'année passée, 501 000 voitures, correspondant exactement à la moyenne des 15 dernières années. C'est bien la preuve que c'est un marché de pur remplacement; ces voitures remplacent des voitures qui sortent du marché; ce sont les naissances, si vous voulez.

Ce marché de remplacement se compose de différentes sortes de voitures, dont on entend souvent parler dans la presse. La petite ligne jaune, ce sont les voitures que j'appellerai d'indépendants.

Een tweede reeks zijn de *company cars*, wagens ingeschreven door de maatschappij zelf of wagens ingeschreven via *leasing companies.* Dat is het geheel van professionele wagens, ongeveer vijftig procent van de markt. De andere vijftig procent zijn privéwagens.

Men vergeet dikwijls te spreken over de occasiemarkt, die ook vrij stabiel is, maar toch duidelijk groter is dan het aantal geboortes. In vergelijking met de demografie kent de wagenindustrie in feite twee geboortes, een

eerste met de nieuwe wagens en een tweede met de occasiewagens.
Dan komen we bij het punt dat we echt moeten bekijken.

Ce que nous devons voir en matière d'émissions, ce n'est pas le marché, c'est le parc, c'est-à-dire l'ensemble de la population automobile en Belgique. C'est ça qui émet, c'est ça également le facteur de mobilité.

Et vous le voyez, chaque année, il y a une croissance du parc automobile de *grosso modo* 1 %. Cela veut dire que chaque année, il y a 50 000 voitures qui viennent s'ajouter à notre population automobile. Si je multiplie 50 000 par 5 mètres de longueur, ça fait 250 kilomètres supplémentaires de parking à trouver chaque année.

Il est intéressant de voir comment ce parc automobile évolue, en fonction justement des voitures de société. J'ai pris ici les chiffres depuis 2011: le parc a donc augmenté de 200 000 voitures. C'est beaucoup. Mais contrairement à ce qu'on dit et qu'on entend très souvent, les voitures de société ne représentent que 21 000 voitures supplémentaires. La toute grande partie, 9 fois supérieure, provient des voitures privées. Cent quatre-vingt mille nouvelles voitures privées supplémentaires sur notre parc en cinq ans et 20 000 nouvelles voitures de sociétés. C'est une erreur qu'on voit tout le temps. Et il est très important de savoir qu'au fond, les voitures de société, on les remplace par d'autres voitures de société. Ce sont des voitures qui tournent mais qui n'augmente pas réellement le parc automobile, qui n'ajoutent pas d'émissions. Pourquoi est-ce si important? On le verra dans le *slide* suivant. Cela fait que notre parc automobile est en train de devenir de plus en plus âgé. Et cela s'accélère.

Vous voyez que l'âge moyen de l'automobile, qui était de 8 ans en 2011 est passé à 8,7 ans en 2015. Et cela a une influence importante sur les émissions; vous le verrez.

J'en arrive aux émissions, notamment de CO_2. Là aussi, les voitures sont différentes: les voitures de société sont celles – contrairement à ce qu'on entend souvent – qui polluent le moins en moyenne. Elles sont à 114 grammes de moyenne, alors que la voiture privée – nouvelle, je précise – est à 120 grammes. Et bien sûr, la moyenne des occasions vendues sur l'année est à 141 grammes, de par l'âge et la technicité qui n'était pas encore ce qu'elle est aujourd'hui.

Autre chose importante: c'est de voir la "dieselification". Là aussi, je dirais que nous avons terminé avec cette "dieselification" excessive. Je dis bien excessive. Effectivement, dans les années 2010-2011, surtout avec les primes CO_2, il y a eu un excès d'achats en motorisation diesel, surtout pour les petites voitures de ville. On voit que maintenant, le consommateur réagit plus logiquement, plus naturellement et se dirige davantage vers des petites voitures essence. Nous sommes tombés d'une parité 75 à 80 % en diesel et 20 % essence à quelque chose de plus logique: 60 % diesel et 40 % essence.

Le petit trait de crayon que vous voyez en vert, ce sont malheureusement les voitures hybrides, les voitures avec des carburants alternatifs. Je vous explique pourquoi ce trait reste aussi petit. Voici, en zoom, les voitures à carburant alternatif. Le grand, ce sont bien sûr les hybrides essence, avec 6 000 voitures. Sur les 500 000, cela ne représente vraiment pas grand-chose. Il y a 2 400 voitures en *plug-in* hybrides et 1 300 et moins pour les voitures électriques et celles au gaz. Pourquoi? Parce que par rapport à d'autres pays, nous avons peu d'*incentives* en Belgique, très peu même. Et de plus, l'infrastructure, que ce soit dans le gaz naturel ou en électricité, manque d'une façon importante.

Op het gebied van CO_2-emissies is er een verschil. Een gemiddelde benzinewagen stoot 125 gram CO_2 uit, terwijl een dieselwagen 115 gram uitstoot, een wagen op *natural gas* 104 gram en de hybridewagens, volgens de actuele NEDC-normen 81 gram.

Ik toon u dat omdat wij toch willen benadrukken dat voor de middellange termijn, en zeker voor de korte termijn, diesel van belang is om de CO_2-norm te kunnen halen. Zonder diesel zullen we de 95 gram CO_2 waarschijnlijk heel moeilijk halen.

Je passe rapidement sur la décarbonisation. Vous savez qu'en matière d'émissions CO_2 anthropogéniques, le transport routier en Europe représente environ 17 % des émissions. En Belgique, on est un peu au-dessus de ce chiffre, avec 18 %. Et vous savez également que l'objectif est que le transport diminue de 60 % ses émissions de carbone d'ici 2050.

Je résume les quelques points importants à retenir.

Premièrement, notre marché est un marché de remplacement. Le parc automobile est un parc effectivement en croissance de 1 %. Pourquoi? Parce que la démographie continue à croître en Belgique de l'ordre de 0,6 %. Également parce

que nous avons de plus en plus de ménages composés d'une personne. Cela veut dire que papa et maman ont chacun besoin d'une voiture. Et bien sûr, le plus grand facteur est le vieillissement de la population, donc l'agrandissement de la population apte à rouler, ce qui représente une légère augmentation par rapport à la démographie réelle.

Seconde grande chose à retenir: notre parc vieillit. Et là je dis: attention! Pourquoi? Je donnerai l'exemple de notre voisin néerlandais. Les Néerlandais ont attaqué d'une façon féroce les voitures comme les voitures de société. Et que voit-on? On voit que le parc automobile ne diminue pas. Ils ont exactement la même croissance que nous, la même motorisation d'à peu près une voiture par 2 personnes.
Le parc automobile ne diminue pas; par contre, leur marché est tombé effectivement de 600 000 voitures à 450 000 voitures. Leur parc devient nettement plus âgé, et est donc nettement plus polluant que le nôtre. On peut estimer qu'il y a *grosso modo* une différence de 15 à 20 grammes entre le parc des Pays-Bas et celui de la Belgique.

Troisième élément: la "dieselification". Celle-ci est en train de diminuer. Je crois que le prix du diesel va certainement accentuer cette tendance. Et je crois que c'est une bonne chose.

Enfin, je l'ai dit, il y a trop peu de voitures alternatives dû au manque d'*incentives* et d'infrastructures.

Vous connaissez ces chiffres. L'automobile est importante pour l'Europe. Cela représente une partie importante (6,3 %) du produit national brut européen. Cela représente 12 millions de jobs en Europe, dont 100 000 jobs pour la Belgique. Ce dernier chiffre est malheureusement en diminution puisque nous avons quand même perdu, ces dernières années, quelques beaux fleurons de la production automobile en Belgique.

Wat is onze opinie in dit debat?

FEBIAC – c'est le secteur – n'accepte en aucun cas des tricheries ou ce qu'on a connu dans le cas présent. Je dirais qu'il y a une tolérance zéro. C'est inacceptable.

J'ai travaillé pendant 25 ans pour le Groupe Volkswagen; j'étais CEO chez D'Ieteren-Auto. J'ai été vraiment suffoqué par ce constat. Je ne comprends toujours pas comment cela s'est passé. Mais je crois qu'il faut vraiment insister sur le fait suivant: ce n'est pas parce qu'une faute a été commise, avouée, que l'ensemble du secteur automobile doit passer par les mêmes arcanes.

Ensuite, je trouve que la société belge qui représente le groupe a fait exactement ce qu'il fallait dans ce domaine, en prenant la défense du consommateur de A à Z. De ce côté-là, je ne peux que les féliciter.

Prochain élément: ne jetons pas le bébé avec l'eau du bain!

Diesel zal van het grootste belang zijn om de CO_2-cijfers te behalen. Laten we na Dieselgate niet zomaar beslissen om te stoppen met diesel. We zullen de diesel nodig hebben , vooral omdat de industrie de dieselproblemen kan oplossen voor de toekomst.

Wat de tests betreft, de actuele NEDC-normen die worden gehanteerd, dateren van de jaren tachtig. Die zijn volledig obsoleet. Daarover zijn we het volledig eens.

Il faut bien se rendre compte de la raison pour laquelle ces normes ont été édictées dans les années 80. Elles avaient un double objectif. C'était un objectif de comparer les voitures entre elles et surtout, un objectif de faire passer l'industrie de 250 grammes de CO_2 à 120, puis 95 grammes. Tel était l'objectif de ces normes.

À l'époque, ils n'ont rien trouvé de mieux, de plus juste, pour faire ces deux comparaisons que de prendre des normes de laboratoire, de consommation minimale. L'objectif, c'était de dire: "où est-ce que votre courbe est au minimum? Eh bien, ce minimum devra descendre jusqu'à 120 grammes."

Et nous avons fait une erreur conséquente dans l'industrie automobile. Je l'avoue.

Wij hebben deze normen gebruikt voor communicatie, zelfs voor de publiciteit.

Et pire: les gouvernements ont même utilisé ces normes minimales pour établir la taxation, ce qui fait en sorte que le public a été complètement déconcerté. Il ne comprend plus – et la presse non plus – qu'il y a une énorme différence entre une norme minimale, avec les objectifs dont j'ai parlé, et les normes journalières d'utilisation normale, sachant qu'effectivement, il est tout à fait normal qu'une voiture puisse, en regard de son minimum, avoir des émissions deux, trois voire même quatre fois supérieures. Tout dépend – vous le savez – du climat, de la chaleur et surtout du pied droit du conducteur.

Je conclurai. Nous sommes demandeurs de

nouvelles normes, qui seront effectivement plus proches de la réalité.

J'ai oublié de dire aussi que dans les années 80, lorsque les normes ont été établies, les technologies actuelles n'existaient pas. Il n'existait pas d'informatique dans les autos. On ne savait pas faire des réglages informatiques; cela n'existait tout simplement pas. Pire encore: les hybrides n'existaient pas. Donc, quand on applique maintenant des normes à des hybrides, elles sont tout à fait irréalistes.

Là, nous devons et nous voulons avoir des normes plus réalistes, plus justes et plus communicables vers le public, vers la presse, vers tout le monde.

Voilà ce que je voulais vous dire. Je laisse maintenant la parole, pour les choses plus techniques peut-être, à Joost Vantomme.

Joost Vantomme: Merci, président.

Merci, madame la présidente, de nous avoir invités. Chers membres députés, ceci est une énorme occasion et aussi une opportunité d'éclaircir un peu le débat. J'entends un peu partout, et encore cette semaine, lors de la plénière du Parlement européen à Strasbourg, un peut tout et n'importe quoi, lors d'un débat sur les émissions. Je crois que le moment est venu de clarifier les choses.

Il faut bien différencier deux choses: le réchauffement de la planète et la qualité de l'air. Pour la qualité de l'air, il y a des obligations pour les États membres; en Belgique, les trois Régions ont des obligations réglementaires à respecter.

Il peut y avoir X tonnes, en termes de qualité de l'air.

Ensuite, il y a le CO et CO_2. Ceci contribue au réchauffement de la planète. C'est autre chose. Ça n'a pas de conséquences directes, mais bien pour le futur.

La qualité de l'air a été mesurée et réglementée pour notre secteur, très spécifiquement avec une norme européenne. C'est d'ailleurs plus qu'une directive, c'est un règlement. Een verordening. C'est-à-dire que c'est directement applicable. Il n'y a pas à jouer avec ça au niveau national, il faut l'appliquer tel quel.

En Belgique, ces réglementations ont été faites, évidemment, en droit belge. En l'occurrence, c'est Euro 5, et maintenant Euro 6, qui comprend quelques normes sur lesquelles on reviendra plus tard.

Pour le CO_2, c'est autre chose. Il y a des normes spécifiques pour le secteur automobile. Sachez qu'on n'est pas dans un système ETS (emission trading system). On ne peut pas acheter et vendre, négocier, des droits d'émission de CO_2 ou des certificats. Nous avons des *targets* très strictes à respecter; je vais vous les montrer. Et nous sommes les plus stricts dans le monde. Je ne dis pas que c'est bon ou pas; c'est un constat: nous devons limiter à 95 gr/km en 2021. Aujourd'hui, on est à une moyenne de 114 grammes. Chaque année, cela descendra graduellement, jusqu'à 95 grammes.

Comme le président de la FEBIAC l'a dit, il faut du diesel ou un *take up* très rapide des carburants alternatifs. Et pour cela, il faut des infrastructures aussi et une politique délibérée des Régions en la matière.

Als men ziet welke technologische vooruitgang we hebben gemaakt… Dat is geen publiciteit voor de sector, dat is gewoon een realiteit. We gaan minstens 15 procent minder verbruiken dan tien jaar geleden, wat significant is. Op het gebied van CO_2 stoot 70 procent van de nieuwe voertuigen in Europa minder dan 130 gram uit. Ook voor de NO_x, het meest schadelijke onderdeel, zien we een vermindering van 85 procent tussen 2000 en 2014. Op het gebied van geluid zien we uiteraard ook een verbetering.

Transport is een van de emitterende segmenten van CO_2. Als men honderd procent CO_2 neemt, kan de menselijke factor daarvan slechts op 5 procent invloed uitoefenen.

95 % ne sont pas "négociables", déterminables, ne sont pas gérables. C'est la nature, etc. Des 5 %, 25 % sont liés au transport; le reste, c'est de l'industrie, c'est l'agriculture ou d'autres choses. Dans ces 25 % du transport, il y a +/- 15 à 18 % qui sont liés aux voitures et aux camions; le reste, c'est le transport aérien et tout ce qui est transport fluvial.

Eigenlijk is het transport een zeer belangrijk segment, wij beseffen dat. Wij zijn ook betrokken partij bij het opstellen van de nationale plafonds die de lidstaten moeten respecteren. In België is dat het Vlaamse, Brusselse en Waalse Gewest, waarin transport een belangrijk aandeel heeft. Wij nemen die verantwoordelijkheid.

Het hele debat over emissies ziet u hier op een moeilijk leesbare slide. Het is eigenlijk gereglementeerd via Euronormen, Europese standaarden die alle constructeurs – onze leden –

moeten respecteren. Die normen reguleren niet enkel NO_x, maar ook andere NO-bestanddelen en andere *particules fines*, fijn stof. Ze wordt gradueel ingevoerd en is verplicht vanaf september van vorig jaar. Ze is eigenlijk nu de standaard.

Men leert ook elke dag bij, zoals u ook hebt gehoord van VITO en andere. De reële emissies worden ook gebaseerd op de Euronorm, en via allerlei rapporten leert men elke dag bij. Het betreft een voortschrijdend inzicht. Voor NO_x mag 80 milligram per kilometer worden uitgestoten, zoals ook in de Euro 5-norm.

Hoe moet men dat gaan meten? Ik ben ervan overtuigd dat ook de Europese Commissie die kwestie straks naar voren zal brengen.

On a discuté longuement avec les États membres et la Commission européenne. En fait, c'est une décision en "comitologie", avant Lisbonne. "Comitologie", c'est la Commission européenne avec les États membres qui décident – une sorte d'arrêté royal ou arrêté ministériel, une délégation des pouvoirs – des normes techniques de labo et des normes réelles. Des normes labo ont été délibérées et décidées en 1972. Elles ont été revues pour la dernière fois en 1994, si j'ai bonne mémoire. Cela veut dire qu'elles tiennent compte d'une situation où les hybrides n'existaient pas, où l'urbanisation n'était pas aussi intense que maintenant, où la manière de conduire un véhicule ou les types de technologies n'étaient pas les mêmes. Donc, on parle d'un ancien régime qu'il faut remplacer par un nouveau régime.

Le cycle qui est encore applicable pour les homologations - vous en avez entendu parler lors des autres sessions –: une fois qu'une voiture est homologuée dans un pays ou par une Région, la voiture pourra être importée et utilisée dans les 27 autres pays membres de l'Union européenne. L'homologation se fait sur base d'un test de laboratoire qui s'appelle NEDC (new european driving cycle). Cela mesure le NOx, les particules fines (il y en a de plusieurs types) et le CO_2. Et ce cycle constitue la base pour donner une homologation.

Concrètement, pour le NOx, cela veut dire qu'une voiture mise sur le marché répondant à Euro 6 - donc depuis septembre de l'année dernière – ne peut émettre que 80 mg/km de NOx. Cela veut dire que si on dépasse cela, la voiture n'est pas conforme à l'homologation. Cela ne veut pas dire que cette voiture n'émet pas plus ou moins. Ça, c'est autre chose.

On parle d'un cycle laboratoire, de tests, qui est harmonisé en Europe. Ce cycle, qui s'appelle NEDC, va être remplacé par un nouveau cycle, qui s'appelle WLTP (worldwide harmonised light vehicles test procedure). Son nom le dit, c'est une procédure mondiale, qui nous arrange aussi. C'est ce qu'on a demandé, avec les États-Unis, l'Inde et le Japon. Cela a été délibéré au sein de la partie européenne des Nations unies. C'est une procédure qui est beaucoup plus fine, qui tient compte de l'hybride et de beaucoup plus d'autres types de vitesses et de comportements de voiture. Heureusement, cela va être introduit en 2017 au niveau mondial. Cela va remplacer le cycle de tests actuel. Mais ça reste un cycle laboratoire; ce ne sont pas des émissions réelles, ce sont des émissions techniques mesurées dans un labo partout en Europe.
Sachez qu'en Belgique, ce sont les trois Régions qui sont les instances d'homologation depuis la 6e réforme de l'État. Ce sont donc ces Régions qui vont appliquer le WLTP.
De vraag is natuurlijk wat de realiteit is. Zonder in te spelen op een of ander geval van leden van FEBIAC, kan de realiteit anders zijn, en ze is wellicht ook anders. De realiteit heeft te maken met heel veel factoren.

Waarom is er een verschil tussen de labotesten en de reële uitstoot? Heel duidelijk, de labotesten dateren van 1972. Wij willen die ook veranderen, maar het *decision-making process* verloopt nu eenmaal niet zo snel, zeker niet op Europees vlak. Die testen houden geen rekening met allerlei variabelen die nu wel bestaan.

Zoals mijn voorzitter zei, zijn die testen nooit bedoeld om vergelijkingen te maken van minimumnormen tussen merken. Ze zijn ook niet bedoeld om vergelijkingen te maken met reallife situaties. Als ik met dezelfde wagen als de heer van Kan rij, op dezelfde plaats, voor dezelfde afstand, aan dezelfde snelheid, zal ik wellicht een andere emissie hebben dan mijn voorzitter, om allerlei redenen. Dat heeft niets met de techniek van de auto te maken. Dat heeft te maken met mijn gedrag en ook met de wegomstandigheden.

De actuele uitstootnormen veranderen in functie van het wegennet. Men kan zich voorstellen om een Europese test en Europese cyclus te ontwikkelen die zowel geldt voor Finland, Malta en Zweden als voor Spanje en Portugal. Dat is een proces van twee jaar dat we nu hebben doorgemaakt om eigenlijk te beslissen over een nieuwe cyclus voor *real driving emissions*, emissies die gemeten worden in de realiteit en niet enkel in het labo.

De Euro 5-verordening heeft bepaald dat er zulke

realiteitstesten moeten komen. Die zijn er nu gekomen op Europees niveau.

Wat betekenen die testen nu concreet? Men gaat in de praktijk rondrijden met de wagen, met achteraan allerlei apparatuur.

Tout cet appareillage – qui s'appelle les PEMS (système portable pour mesurer les émissions) – est nécessaire pour calculer, pour déterminer l'émission réelle d'une voiture, avec une conduite réelle sur une route déterminée, sachant que les PEMS ne sont pas standardisés, pas réglementés et pas normalisés. Donc, forcément, il se peut qu'avec une même voiture, des émissions réelles soient différentes.

Comme ce n'est pas standardisé, la Commission européenne elle-même a dit, via le Joint Reseach Center – le centre spécifique, technologique, situé en Italie – qu'elle comprenait le besoin de mesurer les émissions réelles et qu'elle comprenait aussi qu'avec les PEMS, il fallait toujours une marge de tolérance. La marge de tolérance est d'au moins 30 à 50 %; et ce parce que ces équipements ne sont pas normalisés.

Vous allez me demander pourquoi ils ne sont pas normalisés. C'est comme ça aujourd'hui!

Qu'est-ce qui a été approuvé au niveau européen?

Zoals ik zei, het gaat over een comitologiebeslissing vóór het Verdrag van Lissabon, dus de oude comitologieprocedure. Dat betekent dat het Europees Parlement en de Europese Raad van ministers in 2007, bij de Euro 6-reglementering, de uitvoerende macht hebben opgedragen met de lidstaten samen te zitten om de voorwaarden te bepalen waaronder reële emissies kunnen gemeten worden. Men heeft dat gedaan, dat heeft twee of drie jaar geduurd, en men is op 28 oktober overeengekomen wat hier op het scherm staat. U ziet een vereenvoudigde versie, het is veel complexer dan dat. Dat is ook wat u in de pers hebt vernomen.

Men spreekt over twee stappen. Dat betekent dat onze constructeurs klaar moeten zijn met alle nieuwe types van voertuigen in september 2017, met andere woorden morgen. In september 2017 moeten alle voertuigen beantwoorden aan de norm, en de norm zal 2.1 bedragen. Ik zal u straks zeggen wat dat betekent. Concreet gaat het over 110 % en in januari 2020, voor alle nieuwe types, 50 % meer dan de norm.

Dit schema is bepaald met de lidstaten. Dat is een lang en moeilijk proces geweest, omdat men industriële belangen, tewerkstelling, klimaatbelangen en milieubelangen heeft moeten verzoenen.

Dit akkoord binnen de Commissie en de lidstaten ligt nu ter tafel van het Europees Parlement en de Europese Raad van ministers. Het Parlement en de Raad hebben geen zeggenschap over de inhoud; dit betreft een comitologiebesluit, zoals een KB of een MB, maar zij hebben wel een toetsingsrecht, een marginale toetsingscontrole. Dat gebeurt nu.

De vraag aan het Europees Parlement, deze week nog in de plenaire vergadering, is de volgende: heeft de Commissie met de lidstaten haar mandaat overschreden of niet om overeen te komen omtrent die real-drivingnormen? Dat debat is nu al voor een deel gevoerd in het Europees Parlement.
Wij hopen ten stelligste dat het niet herzien wordt, niet alleen omdat het al zeer moeilijk is voor ons, maar ook omdat wij tijd nodig hebben en zeker moeten weten wanneer we het moeten implementeren. Als we dat moeten implementeren in september 2017… U weet dat het minstens vijf jaar duurt om een wagen te maken, om de cyclus in de fabriek te installeren. Het is heel moeilijk of gewoon onmogelijk om dat nog aan te passen.
Waarom spreekt men van 2.1 of 1.5 in de toekomst? Dat hebt u ook al vernomen. Dat zijn conformiteitsfactoren. Een conformiteitsfactor is eigenlijk een factor die het verschil uitlegt tussen de labotesten – wat men in het laboratorium meet, de officiële homologatie – en wat de RDE, de reële uitstoot, zal opleveren.
Men kan nooit minder dan 1 hebben. Dat is logisch. De bedoeling is dat we 1 hebben. Dat betekent dat de reële uitstoot perfect moet overeenkomen met de labotesten. Dat is per definitie onmogelijk, omdat de PEMS die ik heb getoond, nog niet gestandaardiseerd zijn en er eigenlijk altijd voor zorgen dat er minstens 50 % verschil op zit. Men heeft ook tijd nodig om onze wagens aan te passen voor de toekomst.

Ik kom tot de impact van die stemming. Een aantal software-updates zal voldoende zijn voor een aantal voertuigen. Ik kan u zeggen dat ook een aantal additionele *equipments* zullen moeten worden aangebracht, bijvoorbeeld AdBluetanken. Daarvoor heeft men een specifieke, bijkomende ruimte nodig in de wagens. Voor grote wagens is dat misschien een minder groot probleem, maar in kleinere wagens is alles gemillimeterd en gedesignd. Voor elke extra capaciteit die men daaraan moet toevoegen, moet men de engineering en de assemblagelijn veranderen.

De kostenimpact varieert van 831 euro tot 1 800 euro, dus maximum een kleine 2 000 euro. Ook dat heeft een grote impact op de CO_2, want elke gram die men toevoegt aan een wagen – men kan dat geloven of niet – heeft een impact op de CO_2. Het gewicht speelt immers een heel belangrijke rol.

Betekent dit dat wij losjes 50 % meer of zelfs 200 % meer kunnen uitstoten in de realiteit? Neen, het betekent dat wij allemaal – de Europese bedrijven, de *manufacturers* – 100 % *compliant* moeten zijn met de testlabonormen. Dat zijn we en dat zullen we moeten zijn. We hebben een marge nodig, in twee stappen. Vanaf januari 2020 voor bestaande modellen en vanaf januari 2021 voor alle modellen mag er maximum 50 % afwijking zijn van de testnormen in het labo tegenover de reële normen. Het goede nieuws hiervan is dat er voor eens en altijd een standaard is die bepaalt wat de reële norm is.
Ook in het Vlaams Parlement is er een hoorzitting geweest. VITO heeft daar uitgelegd dat de reële norm vandaag heel moeilijk te meten is. Er is geen standaard voor reële normen. U heeft een aantal merken gehoord deze week. Het gaat over normen, maar men zegt nooit hoe men de reële norm meet. Nu zullen we voor eens en altijd een duidelijke standaard hebben voor de toekomst.

Les conclusions en termes de RDE (real driving emissions) qui sont capitales pour l'industrie sont que ça va coûter cher et que ce ne sera pas évident à implémenter. Mais on prend nos responsabilités parce qu'on est heureux qu'il y ait enfin une norme européenne pour les RDE. Un rejet éventuel par le Parlement européen ou le Conseil des ministres serait catastrophique pour tout le monde. Car après deux ans de négociations, je crois qu'on a besoin de clôturer la discussion et d'adapter nos lignes de production.

Sachez que pour le CO_2, on a la norme la plus sévère. La Commission Barroso et la Commission Juncker ont misé fortement, sans doute pour de bonnes raisons, sur le réchauffement de la planète. On est confronté à une réglementation spécifique au secteur de l'automobile qui met la limite à 95 grammes en 2021. C'est-à-dire que c'est demain. Et qu'on a besoin du diesel aussi et sachez que je ne plaide pas pour ou contre ce carburant, c'est un fait.
Les États-Unis n'ont pas misé sur le CO_2, ils ont misé sur autre chose. Et vous voyez ici les chiffres pour le Japon, la Chine, …
Le progrès a été significatif, partant de 186 grammes jusqu'à 95 grammes en 2021. Et je parle de la technologie diesel. Sachez que les moteurs essence émettent plus ou moins 20 grammes de CO_2 de plus que le diesel. Donc s'il y a moins de voitures diesel et plus de motorisations essence, il y aura plus d'émissions de CO_2. Donc, il faut choisir.
Au niveau européen aussi, la DG Climat et la DG Environnement sont en train de déterminer si l'on va miser sur les émissions de particules fines, c'est-à-dire la qualité de l'air, ou sur les émissions de CO_2, avec leurs conséquences sur le réchauffement de la planète, après les accords de Paris.

Voilà pour tenter de démystifier le débat. Ce n'est peut-être pas la première fois que vous l'entendez, mais je tiens quand même à répéter certaines choses.

Il y a les émissions réelles. On est contents qu'il y ait des normes qui vont être imposées, auxquelles on va s'adapter. Et il y a des normes de labo qui ont été modernisées.

Il y a donc deux débats différents, mais néanmoins objectifs.

Quelques défis s'offrent à nous, que je voudrais partager avec vous, même si on s'éloigne un peu du débat qui nous occupe.

Wij zien dus heel veel veranderingen en *shifts* in de mobiliteit. Het geïndividualiseerd gebruik van de wagen gaat voor een deel van de bevolking veranderen in een gedeeld gebruik, *car sharing*. Er is de elektrificatie, in de *cities,* in een aantal grote steden. Anderen willen meer comodaliteit en combimobiliteit, waarop ook de Vlaamse, Waalse en Brusselse regeringen inzetten.

Wij zijn ons ook aan het aanpassen. Wij zijn geen autoproducenten of auto-invoerders die enkel auto's op de markt brengen die slechts *one-to-one* kunnen worden gebruikt. Het gaat over car-sharingmodellen en over verschillende graden van gebruik van wagens. Wij nemen de *consumer patterns*, het consumentengebruik, volop mee in het portfolio.

Wat de technologische evolutie betreft, maken we eigenlijk twee huwelijken mee. We hebben een connectie of huwelijk met de energiesector.

Dans le secteur de l'énergie, on parle de *smart grids*, c'est-à-dire la production de l'électricité et la fourniture doivent être plus *smart* parce que la capacité des batteries va être de plus en plus intensifiée. Et donc on peut, par exemple, utiliser une partie de la batterie pour alimenter le réseau, sa maison ou autre chose. Tout cela demande une nouvelle approche vis-à-vis des régulateurs en matière d'énergie et des sociétés responsables pour la production, le transport et la distribution de

l'électricité, étant donné que c'est aussi un marché libéralisé.

L'autre débat que l'on a porte sur la connectivité. C'est le mariage avec le secteur des TIC (ICT et télécoms). Nous avons eu, la semaine dernière, un séminaire européen, dans le cadre du Salon de l'Auto, où on avait invité quelques opérateurs télécom. Mme Dominique Leroy, de Proximus, était là. Elle nous a dit que pour eux, le secteur automobile était quelque chose de nouveau, que c'était la première fois qu'ils étaient invités ou présents dans le métier automobile. Mais que c'était jusitifié parce que les voitures étaient de plus en plus connectées entre elles. Les voitures ont une adresse IP. Et dès que quelque chose a une adresse IP, elle existe dans le monde informatique, dans le Cloud. Donc, les voitures peuvent communiquer avec d'autres voitures, avec l'infrastructure, avec d'autres machines et, peut-être, avec d'autres personnes aussi.

Donc, les capacités du réseau télécom doivent augmenter. On parle de la 5G. Il faut investir et il faut aussi un *return on investment* là-dessus.

Les voitures connectées peuvent aussi être des voitures de plus en plus "autonomisées". Demain ou après-demain, on pourrait parler de voitures autonomes: des voitures avec ou sans chauffeur, mais dont la fonction "chauffeur" va être reprise partiellement ou totalement par la technique. Et ceci ouvre d'autres perspectives, d'autres débats, sur le plan réglementaire et sociétal.

Et la mobilité devient de plus en plus diversifiée.

Misschien een laatste woord over het verhaal van de connectiviteit. Met connectiviteit kunnen wij tot 20 % CO_2-reductie halen. Dat is enorm. Dat kan dankzij slimmere wagens, slimmere verkeersaansturing, maar ook dankzij *cleaner vehicles*. We moeten gewoon de kaart trekken van de efficiënte mobiliteit. Daarom zitten wij nu samen met de telecomsector. U kan ook naar het Autosalon komen kijken. Er is heel actief gewerkt aan de connectiviteit van wagens, wat ook het klimaat aanbelangt.

Ten slotte kom ik tot een aantal hefbomen om de emissies te verminderen of te conditioneren. Er zijn drie hefbomen: technologisch, fiscaal en een aantal juridisch-politieke hefbomen.

De technologische hefboom is uiteraard de elektrificatie. Dat betekent echter ook dat men moet kijken naar de gehele *value chain*, hoe elektriciteit opgewekt wordt. Er is niet alleen het gebruik van elektriciteit door onze wagens en door de nieuwe batterijcapaciteiten, al dan niet hybride. Het heeft ook te maken met de opwekking, *from production to the wheel*.

Consumptie is inderdaad belangrijk. Als we naar 1 literwagens kunnen gaan, al dan niet drinkbaar, met *hydrogen*, dan zijn we zeer goed bezig. Onze sector is wat dat betreft zeer goed bezig. U kunt naar het Autosalon komen: u ziet daar zelfs wagens op waterstof die gecommercialiseerd worden, allerlei nieuwe hybride technieken en natuurlijk ook de traditionele technieken, naast de elektrische wagens. Uiteraard speelt ook het gewicht een heel grote rol voor de CO_2-uitstoot.

Samen met TRAXIO, de federatie van de distributeurs van onze wagens en de garagesector, pleiten wij voor een fiscale *shift* van taxatie van het bezit van een wagen naar taxatie van het effectief gebruik ervan. U kent het kilometerheffingsysteem van ViaPass en Satellic dat op 1 april het daglicht zal zien in de drie regio's.

Dat zeer intelligent systeem is perfect gemaakt om ook een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren. Samen met de distributeurs van onze voertuigen pleiten wij allemaal voor een *shift*, liefst zo snel mogelijk, door het afschaffen van de belasting op het bezit van een wagen. Laten we dat verschuiven naar een gebruiksbelasting, afhankelijk van de plaats en het tijdstip waarop men rijdt. Dat betekent een *shift*, ook een *mentality shift.* Wij begrijpen dat daarvoor een draagvlak nodig is. We zijn dan ook aan het spreken met de betrokken ministers van de drie regio's om daarvoor heel snel een draagvlak te creëren en werk van te maken.

De vergroening van de belastingen is uiteraard een belangrijk punt. Vlaanderen heeft de BIV nog meer vergroend dan vroeger en heeft de verkeersbelasting vergroend in functie van CO_2-normen en Euronormen, waarbij diesel zeer sterk gepenaliseerd wordt. Dat is geen waardeoordeel, dat is een feit. Wallonië en Brussel denken eraan om een en ander te vergroenen.

Leasingwagens blijven voorlopig buiten de vergroening. Men moet immers een Belgisch systeem hebben voor leasingwagens als men daarvoor fiscale wijzigingen wil doorvoeren.

Ten slotte kom ik tot een aantal *regulatory* zaken. Standaarden moeten geaccepteerd worden, maar niet op regionaal of nationaal niveau. Als u aan nieuwe standaarden of verplichtingen denkt, doe dat dan minstens op Europees niveau, alstublieft, en liefst zonder *gold-plating*. De meeste Europese wetteksten voor onze sector zijn trouwens verordeningen, zonder de mogelijkheid tot

aanpassingen op nationaal vlak.

Wij leggen zeer sterk de nadruk op concertatie tussen de Gewesten. Meer dan 60 % van de bevoegdheidspakketten waarmee wij te maken hebben, is geregionaliseerd door de vijfde en zesde staatshervorming: homologatie, standaardisering, het gebruik van nieuwe alternatieve brandstoffen, de vergroening van de fiscaliteit.

Wij vragen heel sterk aan de drie ministers-presidenten, en ook aan het federaal niveau, om een concertatie in te lassen, zodat minstens een beleid wordt gevoerd waarop wij ons kunnen richten. Wij vinden het weinig normaal dat men in Vlaanderen inzet op CNG als alternatieve brandstof en infrastructuur, terwijl men in Vlaanderen volop de kaart trekt van elektriciteit en waterstof. Onze merken zijn niet regionaal, ze zijn niet nationaal, laat staan Europees. Wij passen onze vloot aan, minstens op landsniveau of voor verschillende landen.

Ook ITS is belangrijk. Minister Galant heeft vorige week in ons Europees forum beloofd dat er een nationaal plan komt voor intelligente transportsystemen. Dit is de sleutel tot succes voor een vloeiendere mobiliteit. Dat betekent dat men de telecomsystemen en de bestaande intelligentie in onze sector, maar ook in de infrastructuur, gaat combineren in een *road map,* in een toekomstig plan, ook met andere mobiliteitsmodi, zoals openbaar vervoer. Wij zijn sterk vragende partij voor dat plan, wij hopen dat het heel snel op de Ministerraad komt en dat het daarna hier kan worden bediscussieerd.

Multimodaliteit en combimobiliteit is heel belangrijk voor ons. Dat betekent ook dat men goed moet nadenken over de parkingpolitiek. Zoals de voorzitter zei: als er jaarlijks 1 % bijkomt, heeft men wel plaats nodig. Soms zijn het vervangmarkten, soms is het extra.

Het is goed dat men de infrastructuur upgradet. Het is goed dat men inkomsten uit de kilometerheffing gebruikt voor het upgraden van de infrastructuur, voor *ringfencing*, maar we willen daarvan ook iets terugzien in de realiteit.

Ten slotte, we werken allemaal aan een duidelijk langetermijnplan voor *zero-emission cars* om dat samen te realiseren.

Dit ter info. Wij hebben een aantal richtlijnen gemaakt met een aantal consultants over betere mobiliteit. Dat is puur ter info. Het is een ander debat op zich.

Bedankt voor uw aandacht.

La **présidente**: Je vous remercie pour votre exposé. Je suis persuadée qu'il y aura des questions.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik zou de heren alvast willen bedanken voor hun zeer uitvoerige en boeiende toelichting, waarin al heel veel vragen werden beantwoord die wij vooraf hadden opgesteld.

Ik heb toch nog een aantal bijkomende vragen.

U hebt zelf al verwezen naar het feit dat dit probleem blijft opduiken. We hebben vorige week het bericht gehoord over Renault in Frankrijk, waar computers in beslag werden genomen. We hebben deze week verhalen over Opel gehoord enzovoort. Ik zou willen vragen hoe u dat ziet evolueren. Op de duur krijgen wij het gevoel – ik ben geen technicus of ingenieur – dat het eraan toegaat zoals destijds in het wielrennen: iedereen pakt, maar sommigen worden betrapt en anderen niet. Kan men het peloton überhaupt wel volgen als men niet fraudeert? Die vraag duikt echt wel op.

U hebt ook de paradox aangetoond tussen het probleem van de NO_x en het probleem van de CO_2. Elk aspect heeft uiteraard een zeer groot belang. U zegt dat we diesel nodig hebben om de CO_2-normen te halen, terwijl NO_x eigenlijk wel slechter is voor de gezondheid. Bent u van mening dat we voor het autoverkeer, voor het transport, misschien minder moeten inzetten op de CO_2? Moeten we de CO_2-voordelen meer zoeken in de industrie, in de verwarming, in gebouwenisolatie enzovoort? Of ziet u een andere oplossing om uit die paradox te geraken?

U hebt het heel even gehad over elektrische voertuigen. Een van de mogelijke gevolgen is dat we een versnelde elektrificatie krijgen. Mensen zijn daarvoor, door dit schandaal, sensibeler geworden. Stel dat we een massale omschakeling krijgen, dan denk ik dat zoiets ook een gigantische invloed op de sector zal hebben. Elektrische auto's moeten niet om de zoveel kilometer binnen voor een onderhoud en ze hebben minder wisselstukken nodig, terwijl zulke zaken de sector qua werkgelegenheid en winstgevendheid recht houden. Hoe kijkt u daar tegenaan?

Wij hebben gemerkt dat het Dieselgateverhaal in eerste instantie blijkbaar een zeer marginale invloed heeft op de verkoopscijfers van Volkswagen. In Amerika is hun verkoop zeer sterk gedaald, in Europa is daarvan bijna niets te

merken. Is dat volgens u omdat men in de Verenigde Staten gevoeliger is voor deze problematiek? Beseft de gemiddelde consument in Europa nog altijd niet goed wat hiervan de gevolgen zijn of hecht hij daaraan minder belang? Wat is uw mening daarover?

Wat de verschillen tussen de regio's betreft, ik begrijp natuurlijk dat het voor producenten eenvoudiger is als in heel Europa dezelfde norm en dezelfde fiscaliteit van toepassing is. Dat is in een ideale wereld uiteraard het geval, maar we staan daar nog een eindje van af. Er is nu eenmaal een grote nationale autonomie voor de meeste van die zaken. Ik begrijp niet goed waarom het een specifiek probleem zou zijn dat er verschillende reglementeringen bestaan in Vlaanderen en Wallonië, terwijl er wel verschillen in reglementering kunnen bestaan tussen Vlaanderen en Nederland, tussen Wallonië en Luxemburg of tussen Duitsland en Frankrijk. Die opmerking heb ik niet helemaal begrepen.

Wat de Europese Unie betreft, in het Europees Parlement en de Europese Commissie is nu de discussie volop bezig over de eventuele aanpassing van die normen, over de 110 % die naar 20 % moet gaan en dergelijke. We spreken over gigantische verschillen. U zegt dat u dat tegen september 2017 niet kunt realiseren. Ik wil dat geloven. Ik denk dat het technisch bijzonder moeilijk is, maar wat is het plan B? Stel dat die discussie toch die richting uitgaat, wat gaan jullie dan doen?

Dat is een heel simpele vraag, met waarschijnlijk een heel moeilijk antwoord.

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, de collega's van de N-VA hebben al een paar vragen gesteld die ik ook wou stellen, maar ik zal ze niet herhalen.

Een ding begrijp ik absoluut niet. U spreekt over de PEMS, over de tolerantiegrens en over de conformiteitsfactor. U zegt dat daarop een marge zit van 50 %. Ik begrijp daar niets van. Ik ben geen autospecialist, maar als ik dat vergelijk met een huishoudtoestel, bijvoorbeeld met een koelkast, zou dat betekenen dat op het vermeld verbruik volgens het energielabel een marge zou kunnen zitten naargelang het toestel in uw huis staat of in mijn huis. Bij mij staat de koelkast in de kelder, bij u staat ze op een warme plaats… Ik begrijp dat echt niet. Als dat echt zo is, en men vergelijkt dat met andere toestellen en gebruiksvoorwerpen met een energielabel, dan heeft men gewoon geen norm.

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn collega's hebben al veel vragen naar voren gebracht.

Ik vond de vergelijking met het wielerpeloton heel mooi. Dat is een pertinente vraag en een gevoel dat vandaag heerst.

Wat de normen betreft, ik denk dat we er ons voor moeten hoeden om CO_2-normen en de normen qua uitstoot tegen elkaar uit te spelen. We kunnen er niet naast dat het een en-enverhaal moet worden. Ik vind het een beetje gevaarlijk om voor het ene of het andere te kiezen, om ofwel meer in te zetten op CO_2, ofwel meer op fijn stof. Ik vind het een beetje verontrustend als men die zaken tegen elkaar uitspeelt. We moeten naar een en-enverhaal. Zal dat technisch moeilijk zijn? Ongetwijfeld, maar moeilijk gaat ook, zeggen sommige mensen. Daarop moeten we volop inzetten.

Ik heb nog een concrete vraag over de effecten van Dieselgate voor de consument. Wij zitten volop in de periode van het Autosalon. Veel mensen denken na over het vervangen van hun wagen in die periode, misschien meer dan op andere momenten. Kunnen mensen die een brief hebben gekregen van D'Ieteren met de melding dat hun wagen bij de getroffen wagens hoort, hun wagen vandaag nog wel vervangen? Is die wagen nog verkoopbaar op de tweedehandsmarkt? Wat is daarvan de impact? De consument draagt daarvan ongetwijfeld de gevolgen. Wij zullen het daarover straks nog hebben met Test-Aankoop. Dat lijkt mij toch een moeilijke kwestie.

Kunt u al inschatten in hoeverre er een impact is op de verkoopbaarheid van de 'getroffen' wagens?

Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, je remercie nos orateurs de ce matin. J'ai deux questions.

Vous avez évoqué les connexions que vous aviez avec Proximus et les télécoms, puisque la voiture va devenir connectée. Que faites-vous avec les réseaux de distribution d'électricité? Car s'il n'y a pas de voitures électriques, c'est peut-être parce qu'il n'y a pas de bornes électriques. Quelle est la relation pour essayer d'équiper le territoire de prises électriques sur l'ensemble du territoire belge? Avec les véhicules électriques et hybrides, comment peut-on marier les choses? Voilà ma première question.

Ensuite, vous nous avez présenté un certain nombre de propositions; beaucoup, je dirais. Si vous deviez en choisir une. La priorité, c'est quoi pour vous?

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): J'interviens très brièvement, parce que je rejoins la plupart des questions de mes collègues.

Monsieur le président van Kan, j'ai été frappé lorsque vous disiez: "nous n'acceptons en aucun cas ce genre de tricherie". Et vous êtes allé plus loin en disant: "je ne comprends toujours pas ce qui est arrivé." Et "ils ont avoué", parlant de VW.

Comme des collègues l'ont dit, on voit que cela se passe ailleurs aussi. On ne sait pas tout, on ne sait pas jusqu'où on est allé. Mais cela veut dire que là aussi, vous n'acceptez pas ces tricheries, que là aussi, vous ne comprenez pas comment cela a pu arriver et que, là aussi, vous espérez qu'ils vont avouer.

Cela va quand même un jour être un problème si on se rend compte qu'en fait, c'est dans toutes les firmes, dans toutes les entreprises automobiles qu'il y a ces tricheries et que vous – la Fédération –, vous ne comprenez pas ce qui est arrivé. Je ne sais pas comment vous vivez avec cette extension de la problématique.

Quant à l'aveu – c'est vrai que dans un premier temps, moi aussi, j'avais cru comprendre que les grands patrons de VW avaient avoué –, mais j'ai vu que leurs déclarations aux États-Unis, à Détroit, au salon de l'automobile, consistaient en une marche arrière. Ils disent qu'ils n'ont pas triché, que c'est juste une mauvaise compréhension de la loi américaine. C'est quand même une marche arrière!

Même si cela ne vous concerne pas directement, par rapport aux termes forts utilisés, je crains que cet avis ne soit pas encore suffisamment partagé ailleurs.

Thierry van Kan: Je vais répondre à cette question en premier lieu, car cela répondra aussi à d'autres questions.

Quand j'ai dit que je ne comprenais pas, je n'ai pas dit que je ne comprenais pas le problème. Ce que je voulais dire, c'est que je ne comprends pas qu'une société, que je connais bien, éthique, intelligente – je parle de Volkswagen -, ait fait cette erreur. Parce que c'est une erreur.

En fait, l'erreur, c'est quoi? Soit, il y a eu un "virus" qui a été mis par un petit nombre de personnes pour, effectivement, organiser la tricherie. Je n'y crois pas parce que je crois que le petit nombre de personnes est une impossibilité. Donc, quelque part, les gens savaient.

Soit, c'est effectivement une erreur de conseil juridique, une erreur d'interprétation de la loi américaine. Et ça, c'est une erreur. Et je crois que c'est ce qui s'est passé. Et je dis que je ne comprends pas qu'on puisse faire cette erreur.

Je répondrai à l'autre question en disant ceci: on sait que l'Amérique, qui est très protectionniste, n'allait pas laisser passer ce genre d'"erreur" et qu'en plus, les amendes sont costaudes aux États-Unis. Tout le monde le sait. C'est pourquoi je dis que je ne comprends pas l'erreur.

La problématique est difficile. Je prends l'exemple de votre téléphone. Tous les jours, on vous demande de faire un *update*. Est-ce que vous savez ce qui se passe lors de cet *update?* On vous l'explique en deux lignes. Mais c'est ça l'électronique! Et c'est ce qui s'est passé.

Est-ce qu'un *update* est une tricherie, une faute, une erreur? Je ne sais pas et c'est là que je ne comprends pas.

Voilà une première chose.

Seconde chose: votre question portait sur la solution absolue. Je dirais que la solution absolue, c'est l'électricité. Je suis absolument certain et le secteur partage cet avis.

Soyons positifs: le Dieselgate marié à la COP21, qui est quand même un accord extraordinaire – enfin une législation mondiale dans un domaine! -, cela fait en sorte que la voiture électrique n'est plus un lointain objectif, c'est tout simplement une nécessité absolue pour l'industrie automobile. Tout d'abord, pour arriver aux normes, mais également parce que ce sera le plus grand levier concurrentiel.

Rendez-vous compte: le jour où la voiture électrique sort, la rotation du parc automobile va s'accélérer. Ce sera un formidable *boost* économique, également pour l'industrie automobile. Donc, je crois que cette voiture électrique, c'est véritablement la réponse.

Et j'en viens tout de suite à une autre question en disant ceci. Nous devons absolument prendre contact avec l'industrie de l'énergie. Je rappelle qu'une voiture électrique en Chine ou en Allemagne, c'est la voiture la plus polluante au monde. Pourquoi? Elle roule avec quelle électricité? Avec de l'électricité produite avec du charbon. Au kilomètre, la voiture électrique chinoise, et même allemande, c'est la plus polluante au monde. Il ne faut pas oublier cela. Il ne faut pas s'arrêter à l'industrie automobile. On doit effectivement aller vers tout ce qui est énergie

et avoir des accords.

Et je crois qu'il faut alors demander aux politiques de pousser cette voie, en donnant, comme toujours, un *leadtime* suffisant à l'industrie.

Je ne comprends pas qu'il n'y ait pas de villes qui aient déjà décidé que dans dix ans, il n'y aurait que les voitures électriques qui pourraient entrer en ville. Je ne comprends pas! Pourquoi? Parce que le politique n'ose pas. Parce qu'il a ses clients, avec leur voiture à essence, avec leur voiture diesel et qu'il a peur de les perdre. Or, c'est ça qu'on a besoin. C'est pouvoir dire à long terme: "voilà le plan que nous avons". Et là, la voiture électrique n'aura plus besoin de subsides.

Les électriciens seront là pour vous aider financièrement parce qu'ils seront les premiers à installer des bornes pour pouvoir prendre le marché de la borne électrique dans cette ville-là. Voyez ce qui s'est passé en télécoms lorsque ces entreprises se sont libéralisées comme tout le monde dit; moi je préfère dire réglementées. Tout le monde s'est précipité. Les télécoms, pour l'État, c'était un *burden*, un coût énorme. Les télécoms sont devenues une mine d'or pour l'État et les gouvernements. La même chose peut se passer ici, mais il faut avoir du courage politique et il faut pouvoir dire, à long terme, ce que l'industrie peut faire et doit faire. C'est ça le message que je voulais vous faire passer.

Une autre question a été posée sur le côté régional ou européen.

J'ai envie de vous dire que pour l'industrie, si vous voulez que les progrès se fassent rapidement, il faut des normes internationales. Une industrie qui est tout à fait multinationale ne répond qu'aux normes internationales. Lorsqu'il y aura une norme régionale ou même nationale qui sera plus contraignante qu'une autre, ce seront certains modèles de la gamme qui ne seront pas vendables dans cette région, dans ce pays. Mais est-ce qu'on leur interdira de venir rouler dans votre région, pour prendre l'exemple d'un produit qui ne serait pas vendable en Wallonie? Et bien, on va l'acheter en Flandre, par la société de leasing, et elle ira quand même rouler en Wallonie.

Soyons réalistes, il faut rester dans des normes les plus internationales possible.

Sur le NOx, je laisse la parole à M. Vantomme.

Joost Vantomme: Onder andere de heer Van den Bergh en de collega van de N-VA hebben goede vragen gesteld over de paradox tussen NO_X en CO_2.

Wij hebben dat debat op Europees vlak gevoerd met eurocommissaris Cañete, bevoegd voor het klimaat, met commissaris Bieńkowska en met commissaris Oettinger. We hebben inderdaad met een paradox te maken.

De Commissie heeft in de vorige en de huidige legislatuur onder de heer Juncker terecht ingezet op CO_2, maar werd geconfronteerd met de realiteit. De wetten van de fysica maken nu eenmaal dat diesel 15 tot 20 % minder CO_2 uitstoot dan benzine. Men kan dat tot het uiterste afstellen, maar de limieten van de fysica zijn bereikt. De sector ondervindt onmiddellijk de gevolgen van normen als NO_X en CO_2. Men zegt dat moeilijk ook gaat, maar het is onmogelijk om 95 gram te halen.

Inzake CO_2-reducties zitten we vandaag aan gemiddeld 114 gram voor personenwagens. Het is heel moeilijk om 95 gram te halen met een taxatiesysteem in Vlaanderen, maar ook in andere regio's, die het dieselwagens heel moeilijk maakt. Voor een Euro 6-wagen wordt men vandaag in de Vlaamse belasting op de inverkeerstelling (BIV), maar ook in de Vlaamse verkeersbelasting, tien keer meer gepenaliseerd dan in het verleden. En het gaat niet enkel om bedrijfswagens, maar om alle dieselwagens.

Dat betekent dat wij minder afzet zullen hebben, dat er minder dieselwagens en meer benzinewagens zullen zijn ten gevolge van de sturende milieubelasting. Wij zien die trend nu al, met een 40/60-verhouding ten opzichte van 70/30 vroeger.

Zoals de voorzitter van FEBIAC heeft gezegd, willen wij inzetten op de elektrificatie. Dat is heel positief en wij willen alle steden daarvoor aanmoedigen, met de nodige infrastructuur. *Zero emission* is heel mooi, maar men heeft daarvoor de infrastructuur nodig.

Dat is geen kip en ei, dat is kip of ei. Wij werken daar hard aan mee. Het gaat over laadpunten, niet enkel laadpalen. Kijk bijvoorbeeld naar Amsterdam. De *city* van Amsterdam wil in 2025 CO_2-neutraal zijn. Zero CO_2. Tot en met het ophalen van het huisvuil wordt daar in een CO_2-neutraal proces gevoerd in de toekomst. Men kan er ook geen bootjes meer op de reien van Amsterdam gaan voeren, dat worden elektrische boten. Taxi's zijn elektrisch, bussen zijn elektrisch of een hybride vorm. Wij zetten daarop in.

Weet ook dat we onze assemblagelijnen niet zomaar onmiddellijk kunnen aanpassen. Het is

zeer goed nieuws dat Audi gisteren heeft bekendgemaakt dat zij de nieuwe elektrische wagen hier in ons land zal bouwen. Dat is competitief een heel mooi signaal. Maar nogmaals, ik heb geen kristallen bol, ik heb echt geen antwoord op die paradox die we hebben.

Thierry van Kan: (…)

De dieseltechnologie gaat ook vooruit, met Euro 6-normen zitten we bijna aan zero emissie in diesel. We moeten dus niet zeggen dat het dieselprobleem zo groot is op het gebied van emissies. Neen, daar speelt ook de technologische vooruitgang.

We hebben een vraag niet beantwoord. U vroeg wat wij denken van het probleem van andere merken. Dat waait over naar heel de sector. Dat is inderdaad het probleem van het credibiliteitsverlies dat wij hebben, vermits die oude minimumnormen niet meer stroken met de werkelijkheid. Op dit ogenblik maakt de pers daarvan een scoop, en komt zij telkens terug op het grote verschil tussen reële en gepubliceerde minimum Euronormen. Wat moet ik zeggen over het geval van Opel? Twee wagens werden getest.

Qui est le plus de mauvaise foi? La VRT ou Opel? Oui, une voiture peut, pour des raisons objectives, pour des raisons de panne, avoir des émissions qui sont 4, 5, 6 ou 7 fois supérieures. Est-ce que la voiture a été mise en panne, puis réparée et que l'on trouve alors que les choses vont mieux? Je ne peux pas le dire. Je ne vais pas juger sur deux voitures. Mais il est évident que, pour l'instant, tout le monde saute dessus. Même si ce sont deux voitures qui sont testées parce qu'il y a cette crédibilité qui est effectivement effilochée, vu cette énorme différence qui existe entre les normes minima et les normes réelles. C'est la raison pour laquelle on plaide pour avoir cette nouvelle norme. À ce moment-là, on en sortira.

Voilà. D'autres questions ont été posées concernant la société D'Ieteren. Je préfère demander à cette dernière, que vous entendrez tout à l'heure, de vous répondre. Ils le feront d'une façon beaucoup plus cohérente et normale, puisqu'ils connaissent le problème à fond.

Joost Vantomme: Er was nog een vraag over Europa. Indien we er niet uitkomen, dan moeten we Houston bellen, want dan hebben we echt een probleem. September 2017, dat is morgen. Vraag aan Audi Vorst of aan Volvo Gent hoe zij concreet de assemblagelijnen aanpassen: dat gebeurt nu. Dat vereist inderdaad een stukje *regulatory courage and agility*. De Europese Commissie is in de onderhandelingen met de lidstaten zeer ver gegaan. We hopen echt dat er nu, in de komende dagen, met een *yes* wordt afgeklopt in het Europees Parlement. Ik heb geen kristallen bol.

La **présidente**: Il me reste à vous remercier pour vos interventions de ce matin et vos réponses.

Thierry van Kan: Madame la présidente, il reste une question à laquelle il n'a pas été répondu, c'est la question du frigo.

U begrijpt naar eigen zeggen niet dat er op het vlak van de normen tolerantiemogelijkheden zijn. Uw koelkast heeft een norm en mag niet 20 % hoger of lager dan die norm gaan. Uw koelkast accelereert echter niet. Uw koelkast remt niet. Uw koelkast blijft altijd in uw keuken met een behoorlijk constante temperatuur. Mocht u uw koelkast voortdurend veranderen van stand 3 naar 6 of 7, waar leggen we dan de norm? Leggen we de norm op 7 of op 3?

Wij leggen de norm op 4. Men mag echter naar boven of naar beneden gaan, net omdat de consumpties en dus automatisch ook de emissies variabel zijn op basis van de verschillende buitenelementen, zoals de temperatuur, het klimaat en de rechtervoet van de bestuurder.

La **présidente**: Je vous remercie, messieurs, d'avoir répondu à notre invitation.

Je vais maintenant inviter les représentants du GOCA à prendre place. Nous accueillons donc M. De Meyer et M. Buekenhoudt.

Messieurs, merci d'avoir répondu favorablement à l'invitation de notre commission.
Wij zullen dezelfde oefening doen als met de vorige sprekers. U krijgt het woord voor uw introductie. Dan komen de vragen van de leden en uw antwoorden.

Philippe De Meyer: Mevrouw de voorzitter, dames en heren volksvertegenwoordigers, eerst en vooral wens ik u te bedanken voor uw uitnodiging, die ons toelaat om een en ander toe te lichten in het kader van de affaire-Dieselgate. Vertrekkende vanuit het standpunt van de autokeuring, zullen wij u vandaag een aantal toelichtingen verschaffen, vooral over de huidige emissiemetingen, zoals die plaatsvinden in de autokeuringscentra en binnen het huidig wettelijk kader. Ook zullen we het toekomstig wettelijk kader bespreken. Daarna zullen wij ook even de huidige en toekomstige wettelijke kaders verlaten, om enkele bedenkingen en voorstellen te formuleren en een aantal denksporen aan te reiken, die van nut kunnen zijn.

Staat u mij toe dat ik eerst kort GOCA aan u voorstel. GOCA is de groepering van de erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs. Vzw GOCA werd in 1938 opgericht, een zestal jaar na de invoering van de autokeuring in België. In 1965 werd een bijkomende opdracht gegeven aan de sector, namelijk het afnemen van de theoretische en praktische rijbewijsexamens. Vandaag de dag zijn er in België negen erkende ondernemingen, die de autokeuring in België uitvoeren. Elk van die negen ondernemingen is verantwoordelijk voor een bepaald geografisch gebied in België. De klanten zijn echter volledig vrij om zich aan te bieden in om het even welk keuringsstation in België.

Ik wil enkele kerncijfers vermelden over de sector van de autokeuring en de rijbewijzen. De GOCA-leden, dus de erkende ondernemingen, stellen ongeveer 2 200 bedienden tewerk in 77 keuringscentra en 32 examencentra. Jaarlijks voeren wij ongeveer 2,6 miljoen keuringen uit en dat vertegenwoordigt een omzet van 200 miljoen euro.

Ook van belang om te vermelden, is dat er heel wat investeringen gebeuren. In de voorbije vijf jaar, bijvoorbeeld, is er voor 44 miljoen euro aan investeringen gebeurd. Het gaat om investeringen op het vlak van ICT-uitrusting, keuringsapparatuur en infrastructuur, maar ook – dat is belangrijk om te vermelden – op het vlak van onderzoek en ontwikkeling.

Het kader waarin wij vandaag onze werkzaamheden uitvoeren, is sterk gereglementeerd. Sinds de zesde staatshervorming voeren wij onze werkzaamheden uit onder controle en toezicht van de gewestelijke overheden, maar de taken die wij effectief uitvoeren, staan beschreven in Europese richtlijnen, die uiteraard in Belgisch recht zijn omgezet, via het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Dat betekent ook dat de manier waarop wij bepaalde keuringen, waaronder de emissiekeuring, uitvoeren, werkelijk tot in detail beschreven staat. Mijn collega zal daarop straks nog terugkomen om dat te verduidelijken.

In dat verband kijk ik ook even naar de nabije toekomst. In 2014 werd een nieuwe Europese richtlijn goedgekeurd. Die zal omgezet moeten worden en daarmee zullen wij rekening moeten houden. Ook daarover zullen we nog toelichtingen geven.

De autokeuring, zoals die vandaag gebeurt in de autokeuringscentra, is u waarschijnlijk wel bekend. Wat minder bekend is, is de controle langs de weg. Er rijden tegenwoordig ook mobiele keuringscentra rond, twee combinaties die controles uitvoeren langs de belangrijkste verkeersassen. Die mobiele keuringscentra plukken voertuigen van de weg, niet alleen Belgische, maar ook buitenlandse voertuigen.

Wij leveren opnieuw alleen de technische expertise. Wij voeren de controle uit in opdracht en onder de bevoegdheid van de gewestelijke overheden. Er is een soort van wettelijk kader, namelijk Europese richtlijnen omgezet in Belgisch recht. In de nabije toekomst zullen daaraan aanpassingen aangebracht worden.

Voor ons is de technologie belangrijk. De technologische ontwikkeling van wagens gaat zeer snel. Dat betekent dat ook wij onze keuringsprocedures en toestellen moeten aanpassen. Daarom zijn onderzoek en ontwikkeling bij GOCA van belang. Als wij onderzoek voeren, bepaalde procedures wijzigen of bepaalde apparaten aankopen, dan moeten wij rekening houden met het reglementair kader, met de uitvoerbaarheid op het terrein en met de kostenefficiëntie.

Als wij aan onderzoek en ontwikkeling doen, blijven wij niet bij ons eigen huis. Wij werken ook regelmatig samen op internationaal niveau. Zo werken wij op regelmatige basis samen met het CITA, een internationale non-profitorganisatie die de belangrijkste spelers op het vlak van de autokeuring verzamelt. Die belangrijke spelers zijn de overheden, de operatoren van de autokeuring en de leveranciers van keuringsapparaten. Het CITA wordt op regelmatige basis geconsulteerd door de Europese Commissie om adviezen over de autokeuring te leveren. In dat kader leveren wij dus ook op regelmatige basis adviezen en medewerking aan het CITA, voor deelname aan studies op dat vlak.

Wat het verloop betreft van de toelichting die wij zullen geven, trachten wij een antwoord te geven op drie vragen. Ten eerste, is de softwaremanipulatie detecteerbaar binnen het huidige wettelijk kader van de autokeuring? Ten tweede, is de softwaremanipulatie detecteerbaar tijdens een specifieke aangepaste autokeuring? Daar gaan we even buiten het wettelijk kader van vandaag en geven we eventueel andere adviezen. Ten derde proberen we een antwoord te geven op de vraag of de softwaremanipulatie detecteerbaar is tijdens een keuring langs de weg. Voor de iets meer technische uitleg geef ik nu het woord aan collega Pascal Buekenhoudt, die u daarbij een toelichting zal geven.

Pascal Buekenhoudt: Mevrouw de voorzitter, leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers, als we een antwoord

willen formuleren op de eerste vraag of softwaremanipulatie detecteerbaar is tijdens de wettelijke periodieke autokeuring, dan moeten we nagaan wat er vandaag in de richtlijn staat over de wettelijke emissiemetingen. Ik zal het dadelijk hebben over het huidig kader, maar ook over de richtlijn die in 2018 van toepassing zal zijn.

Daarnaast zijn er twee belangrijke studies die ook gerelateerd zijn aan die autokeuring. Dat zijn een studie van UTAC-OTC in Frankrijk en een studie van CITA, het SET of *Sustainable Emissions Project*.

De huidige richtlijn 2010/48, waarmee we vandaag aan de slag gaan voor emissienormen, wat al een redelijk lange tijd is wanneer het gaat over emissies, splitst de emissies op naargelang van de motor van het voertuig. Enerzijds hebben we positieve-ontstekingsmotoren, zoals de benzine-motor, en, anderzijds, de compressie-ontstekingsmotoren, zoals dieselvoertuigen.

Bij de benzinemotoren gebruiken we een viergasanalysetoestel. Dat meet vier gassen: CO, CO_2, HC's en zuurstof. Met de vier gassen wordt via een formule de lambdawaarde berekend. Een lambdawaarde is eigenlijk een soort mengverhouding. Uiteindelijk komen we dan tot de conclusie waarover de richtlijn zegt: stationair, stilstaand, in regime kijken we naar de CO-waarde van de voertuigen. Daarna versnellen we het voertuig, nog altijd stationair, naar 2 000 toeren. Daar kijken we naar de CO- en de lambdawaarde. De lambdawaarde geeft een indicatie of het regelsysteem van de katalysator al dan niet correct werkt.

Voor de dieselvoertuigen voeren wij een opaciteitsmeting uit. Wat is dat juist? In een meetkamer laten wij een ledlicht branden. Als er geen rook aanwezig is, zal aan de andere kant van de meetkamer 100 % van dat licht worden gedetecteerd. Op het moment dat wij accelereren – wij passen een vrije acceleratie toe, waarbij het gaspedaal volledig wordt ingeduwd – komt er rook in de meetkamer. De mate van obstructie zal een indicatie van de roetontwikkeling van de wagen geven. Dat noemt men de opaciteit en dat wordt uitgedrukt in een K-waarde. In functie van de voertuigcategorie en de datum van indienststelling worden daaraan bepaalde criteria voor bepaalde voertuigen gekoppeld.

Dezelfde Europese richtlijn spreekt ook over European On-Board Diagnosis (EOBD). Dat is een systeem waarbij men via een 16-pin standaardstekker een diagnose- of uitleestoestel kan inpluggen en waarop men bepaalde informatie gerelateerd aan de emissies kan uitlezen. De Europese richtlijn vandaag stelt dat dit mogelijk is voor benzinevoertuigen, waarbij men de stationaire meting zou vervangen door een EOBD-meting.

Een EOBD-meting geeft bepaalde informatie. Men kijkt eerst of de MIL-lamp correct werkt. Daarna kijkt men naar de *readiness codes*. Het systeem controleert verschillende aspecten van het motormanagementgedeelte. Zijn die aspecten al operationeel? Als zij allemaal operationeel zijn, kan men nakijken of er foutcodes op de computer worden gestockeerd. In de toekomst zullen de foutcodes voor Euro 6-voertuigen in klassen van belangrijkheid worden opgelijst.

Ondanks het feit dat dit niet-conform de richtlijn is, merken wij dat in bepaalde landen, zoals Duitsland, Nederland, Zweden en Spanje, de EOBD wordt aangegrepen om de volledige uitlaattest achterwege te laten. Zo'n EOBD-uitlezing heeft echter het nadeel dat men eigenlijk een beroep doet op de informatie die de constructeur over het voertuig geeft. Het gaat niet om een zelfmeting, maar om informatie die men uit de computer haalt en die de constructeur ter beschikking stelt.

Wanneer wij kijken naar de toekomst, naar richtlijn 2014/45, die eind mei 2018 van kracht wordt, zien wij dat er nog steeds met dezelfde systemen zal worden gewerkt, met name de emissietesten die daarnet vermeld zijn en het EOBD-systeem. De verandering zit in het feit dat de richtlijn bepaalt dat men tot en met Euro 5-voertuigen, indien de lidstaat een gelijkwaardigheidsbeoordeling aanbrengt, de uitlaatgassentest achterwege kan laten en enkel de EOBD-gegevens kan bekijken. Voor Euro 6-voertuigen hebben de lidstaten de keuze tussen een uitlaatgastest en een EOBD-test.

Inzake de gelijkwaardigheidsbeoordeling zijn er twee belangrijke studies.

Ten eerste is er die van UTAC-OTC in 2013 in Frankrijk. Er werd toen hoofdzakelijk bij Euro 3- en Euro 4-voertuigen gekeken hoeveel voertuigen afgekeurd worden na een uitlaattest en hoeveel na een EOBD-meting. Wat zien wij? Slechts een heel klein percentage, minder dan 1 %, wordt bij beide testsystemen afgekeurd. Wij zien, enerzijds, voertuigen die op basis van de uitlaatgassen worden afgekeurd en, anderzijds, voertuigen die op basis van de EOBD-gegevens worden afgekeurd, maar bijna geen die op basis van beide worden afgekeurd.

Ten tweede, diezelfde conclusie werd getrokken uit de SET-studie door CITA, waaraan ook GOCA

deelnam. Bij alle emissiestudies van CITA de jongste vijf jaar was GOCA een belangrijke deelnemer. Een eerste conclusie van CITA was dat het beste is om beide testsystemen te gebruiken, omdat zij complementair zijn. De SET-studie was eerder gericht op Euro 4- en Euro 5-voertuigen. Een tweede conclusie van deze studie was dat de waarden die vandaag gebruikt worden voor de keuring van Euro 4- en Euro 5-voertuigen, eigenlijk niet streng genoeg zijn. De bedoeling van de autokeuring is altijd geweest de grootste vervuilers eruit te halen, maar in de gegevens waarover wij nu beschikken, zien wij dat de waarden die gebruikt worden daarvoor eigenlijk niet streng genoeg zijn, als men kijkt naar het hele wagenpark.

Is onze eerste vraag, met name of softwaremanipulatie tijdens de wettelijke periodieke autokeuring detecteerbaar is, te beantwoorden? Wij moeten stellen dat emissiemetingen die bij de autokeuring gebeuren, niet te vergelijken zijn met wat onze collega's van FEBIAC daarnet hebben verteld over de homologatietests die in het labo en op een vermogenbank gebeuren. Zij hebben helemaal andere belastingomstandigheden.

Bij de autokeuring wordt een goedkopere, korte test gebruikt met als hoofddoel de belangrijkste vervuilers te detecteren. Heel belangrijk is ook dat wij voor dieselvoertuigen een opaciteitstest uitvoeren, waarbij wij roet en deeltjes opmeten en geen NO_X-meting uitvoeren. In dat kader kunnen wij stellen dat wij vandaag en ook in de toekomst, volgens de Europese richtlijn, niet in staat zullen zijn softwaremanipulaties via een opaciteitstest te detecteren.

Zouden wij eventueel een aangepast attest kunnen voorstellen om toch softwaremanipulaties te kunnen ondervangen?

Daarvoor zouden wij moeten nagaan wat vandaag met NO_X-metingen mogelijk is. Nog steeds binnen het kader van de autokeuring is het bijna niet mogelijk een vermogenbank of een belasting stationair toe te passen. Wij moeten ons dus beperken tot een stationair of (…) stationair gegeven beperken.

NO_X, dat onder hoge belasting, met hoge temperaturen en druk van de motor wordt gecreëerd, heeft als waarde van een NO_X-meting op een stationair, stilstaand voertuig weinig relevantie ten aanzien van wat in de realiteit of tijdens een labotest gebeurt.

Daarom zijn wij van mening dat wij bij NO_X niet als dusdanig de waarde van NO_X moeten meten. Het zou beter zijn om te kijken naar systemen die de NO_X moeten reduceren. Kunnen we die systemen controleren? Wij denken daarbij in de eerste plaats aan de werking van de uitlaatgasrecirculatie (EGR), waarbij de uitlaatgassen onmiddellijk opnieuw worden gebruikt en terug in de motor worden gebracht om de temperatuur en de druk naar beneden te brengen teneinde minder NO_X te creëren. Wij denken daarbij ook aan het SCR-katalysatorsysteem, *Selective Katalytic Reduction,* beter gekend als AdBlue, om na te gaan of wij daaraan iets kunnen doen.

Daaromtrent is er in 2011 één studie geweest, waaraan wij ook hebben deelgenomen, namelijk de TEDDIE-studie. Dat was een opdracht van het DG MOVE van de Europese Commissie. CITA heeft eraan deelgenomen. Ook wij hebben daarbij een belangrijke rol gespeeld. Wij hebben in die studie onder andere NO_X-toestellen bestudeerd.

Eind 2015 hebben wij een nieuw project met NOx-metingen opgestart, dat ik even nader wil toelichten.

Een vervolg van de SET-studie door CITA zal ook dit jaar worden opgestart.

Over die drie zaken wil ik het hebben.

Het project TEDDIE was een testdiesel. Wij zouden nagaan of wij nieuwe toestellen en nieuwe testprocedures voor de keuring van dieselvoertuigen konden voorstellen. Er was een vraag van de Europese Commissie om met nadruk naar de verhoudingen van NO en NO_2 te kijken – men had in de Europese Commissie het idee dat dit soelaas zou brengen – en ook naar nieuwe toestellen die geen opaciteit maar *particules* zouden meten.

Uit die studie blijkt dat de toestellen die wij toen hebben gebruikt om NO en NO_2 te meten, eigenlijk nog in een ontwikkelingsstadium zaten. Veel van die toestellen hadden een onvoldoende goede reactietijd. De opmeting van de NO_X kwam veel later dan het tijdstip waarop het in de motor ontstond. Zonder belasting is het ook moeilijk om NO_2 en NO_X te gaan meten. De meters van *particules* leken wel accuraat te zijn.

Wij zijn het verhaal van de NO_X en de meettoestellen altijd blijven opvolgen. In 2015 hebben wij een toestel gevonden dat accuraat genoeg zou zijn en ook een degelijke reactietijd had. Vandaar kregen wij het idee om NO_X-verhoudingen in verhouding tot toerentallen te gaan bekijken met de bedoeling om de werking van de EGR-klep na te gaan.

EGR staat voor de uitlaatgasrecirculatie. Men brengt de uitlaatgassen onmiddellijk terug in de motor binnen, maar die uitlaatgassen hebben natuurlijk ook roet. Men brengt dus ook terug roet in de motor. Een van de problemen die door dit systeem ontstaan, is de vervuiling van de motor door roetophoping. Dit zou enorm veel zijn, maar ik heb daar geen cijfers van.

Er zijn forums waarop men zegt dat men de EGR-klep moet afsluiten. Wij weten dat dit een manipulatie is en dat bepaalde chauffeurs dit toepassen. Men sluit de uitlaatgasrecirculatie af, zodat er geen NO_X-reductie via deze werking kan ontstaan.

Vandaar ons idee om dit te gaan testen. Wij hebben een toestel gevonden dat voldoende reactietijd heeft. Ons idee was: eerst stationair. De rode lijn die u ziet, is het toerental dat wordt opgemeten via EOBD. Wij duwen het gaspedaal in. Via EOBD kunnen wij het toerental registreren. De gele lijn is de NO_X-meting *in parts per million*, niet in gram per kilometer, die wij opmeten.

We deden eerst stationair de meting, daarna gingen wij naar 2 000 toeren, daarna naar 3 000 toeren en vervolgens weer stationair om dan door te accelereren naar 3 500 toeren.

De bedoeling was om te gaan kijken of deze EGR werkt. Stationair werkt de EGR in principe niet en merkt men een vrije hoge NO_X-meting op. Bij het accelereren zien wij die piek en krijgen wij een nog hogere NO_X-meting. Op 2 000 toeren gaat de EGR daadwerkelijk werken. Wij zien dat de waarde op een bepaald niveau naar beneden komt. Op 2 500 toeren werkt de EGR ook en wordt de NO_X even iets meer. Dan gaan wij terug stationair. Omdat de EGR-werking bezig is, krijgen wij daar ook zeer lage NO_X-waarden, om dan door te accelereren naar 3 500 om daar in principe onze hoogste NO_X-waarde te registreren.

Sinds december zijn wij daarmee bezig. Wij hebben drie toestellen van die firma gekregen. Wij hebben veel problemen gehad omdat die toestellen in ontwikkeling zijn. Het zijn geen toestellen voor productie. Wij hebben veel softwareproblemen en dergelijke gehad, maar wij hopen daarmee een aantal testen uit te voeren – wij zijn daar nu nog altijd mee bezig – zodat wij die daarna kunnen analyseren en zien of wij daar iets uit kunnen halen.

Een andere studie, het SET2-project, zal in het voorjaar door CITA worden opgestart. GOCA zal daarin een belangrijke speler zijn. Die studie zal zich focussen op de NO_X-metingen. Het zal verder gaan dan wat wij doen. Wij hebben nu een stukje EGR gedaan, omdat dit in eerste instantie het idee was dat wij hadden. Ook daar zal men naar SCR kijken.

Wij zullen dus een analyse doen van alle mogelijke toestellen die op de markt zijn voor NO_X-meting. Wij zullen nagaan welke toestellen mogelijk te gebruiken zijn binnen het concept van de autokeuring.

Wij zullen voertuigen manipuleren en EGR-schalen en katalysators met een bepaalde vermoeidheidsgraad gaan inbouwen, en dan zullen we met de toestellen maar ook in het labo bekijken welke omstandigheden welk resultaat geven. We zullen een aantal *field tests* doen, verspreid over zes of zeven landen in Europa. Er zal ook een kosten-batenanalyse gebeuren.

Dit project wordt in maart 2016 opgestart en zal een looptijd van één jaar hebben.

Ik kom tot de conclusie. Is softwaremanipulatie detecteerbaar tijdens een specifieke, aangepaste periodieke autokeuring?

Wij hopen in de toekomst onze test te kunnen verrijken om na te gaan of de EGR- en SCR-werking correct functioneert en of de NO_X-reductie die wij veronderstellen, effectief altijd gebeurt, ook bij voertuigen in gebruik. Wij hopen – dat zullen we moeten zien aan de resultaten – dat we met onze testen extreem hoge NO_X-vervuilers eruit kunnen halen. Dat zal een uitkomst moeten bieden als de testen afgelopen zijn.

Ten slotte onze laatste vraag: is softwaremanipulatie detecteerbaar tijdens activiteiten van keuring langs de weg? Als we puur kijken naar het kader van de richtlijn inzake de keuring langs de weg en naar het toekomstig kader, dan worden daarin dezelfde testen vooropgesteld als degene die wij uitvoeren binnen het kader van de periodieke keuring. Het antwoord is daar dat we het daarmee zeker niet zullen doen.

Er is evenwel een ander systeem, *remote sensing*, dat hoofdzakelijk in Amerika wordt gebruikt. Daar heeft het resultaat opgeleverd. Dit systeem wordt aan beide kanten van de weg geplaatst. Aan de ene kant heeft men een zender die naar de ontvanger gaat, maar het signaal ook terugzendt. Het is een infrarood- en een ultravioletsignaal. Van een voorbijrijdend voertuig kan men met de camera de nummerplaat detecteren en men kan de snelheid van het voertuig meten. Dan kan men via deze twee signalen de rookpluim meten die het voertuig

achterlaat. Standaard kan men CO, CO_2, HC, NO en opaciteit meten met dit toestel. Dat kan soms worden uitgebreid tot NO_2, NA_3 en SO_2.

Er is hoofdzakelijk één speler op de markt die deze toestellen aanbiedt. Het zijn vrij dure toestellen. In Amerika is echter gebleken dat men met deze *remote sensing* uit een groot wagenpark bepaalde voertuigen als abnormaal hoge vervuilers kon detecteren. In Amerika heeft men dus kunnen aantonen dat het met *remote sensing* mogelijk is om bepaalde abnormaal hoge uitstootwaarden van bepaalde voertuigen eruit te halen. Natuurlijk is dat maar een indicatie. Zoals FEBIAC ook heeft gezegd, zou men dan eventueel met een vermogenbank en PEMS dieper moeten ingaan op de vraag of er effectief iets fout is aan bepaalde voertuigen.

Dit was onze bijdrage.

De **voorzitter**: Wij danken u daarvoor en voor de vragen die u zelf stelde en beantwoordde. Het was heel interessant.

Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik dank beide sprekers voor hun heel interessante toelichting. Ik heb nog een aantal bijkomende vragen ter verduidelijking.

U hebt het over systemen die worden gebruikt. U hebt het Amerikaanse systeem uitgelegd, maar er zijn waarschijnlijk ook systemen in andere landen die hier nuttig kunnen zijn en die u de nodige informatie kunnen verschaffen om te kunnen controleren of registreren. Kunt u wat specifieker zeggen om welke systemen het dan gaat?

U hebt – althans theoretisch – de mogelijkheid om de echte uitstoot van wagens te volgen gedurende hun volledige levenscyclus. Dat is een voordeel dat u hebt. U volgt een wagen vanaf een bepaald moment tot wanneer hij uit de roulatie wordt genomen.

Er bestaan systemen waarbij de constructeurs inspannings- en resultaatsverbintenissen aangaan met correcties en eventuele sancties wanneer een wagen tijdens zijn levensduur zich daaraan niet houdt. Ik kan mij indenken dat u een systeem nodig hebt om dat te kunnen volgen. Aan welk systeem denkt u dan?

Welke evolutie verwacht u met betrekking tot de NO_X-toestellen? Het zou interessant zijn om uw mening daaromtrent te horen.

Wat AdBlue betreft, wanneer kijkt u dat na? Doet u dat systematisch? Kunt u daarover wat meer vertellen? Ik denk dat het interessant zou zijn om te weten of dat sporadisch of steekproefsgewijs gebeurt, of doet u telkenmale?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun transparante uitleg.

Ik leid af uit uw conclusie dat u voorzichtig positief bent en dat er in de toekomst wel iets aankomt dat u kunt gebruiken. Ik heb echter een vraag met betrekking tot de timing.

U zegt dat begin maart 2016 een studie zal worden aangevat, die een jaar zal lopen. Als ze succesvol is, moet er nog een implementatie volgen. Dan zitten we meteen al heel ver in 2017.

Wanneer meent u dat er een resultaat zal zijn dat implementeerbaar is? Dat is dus een vraag naar de timing.

Ik heb nog dezelfde vraag als de andere leden. Zijn er nog andere goede voorbeelden in andere landen in het buitenland die, omdat ze daar al werken, hier in ons land snel kunnen worden geïmplementeerd?

Meryame Kitir (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun uiteenzettingen en toelichtingen.

Ik heb twee concrete vragen of bedenkingen.

Ik heb uit uw uiteenzettingen begrepen dat u met de tests waarover u beschikt, de sjoemelsoftware niet kunt opsporen. Kunt u, bijvoorbeeld, wel gewoon de uitstoot meten in plaats van het gesjoemel met software? Uiteindelijk gaat het immers om de echte uitstoot, wat in het milieu terechtkomt.

Als u dat kunt, zou u die meting dan ook standaard in de autokeuring kunnen inbouwen?

Op welke manier denkt u zelf een bijdrage te kunnen leveren aan een effectievere controle op de reële uitstoot?

Zou het mogelijk zijn om data bij te houden van de resultaten die u meet? Die zouden gepubliceerd kunnen worden. Op basis van die metingen en vaststellingen kunnen dan conclusies en aanbevelingen worden uitgewerkt.

Dat zijn dus twee concrete vragen, namelijk op welke manier een efficiëntere controle kan worden ingevoerd en, ten tweede, of u zelf de meting van de reële uitstoot kunt doen.

Philippe De Meyer: Mevrouw de voorzitter, ik

dank u voor de vragen.

Welke systemen worden in andere landen gebruikt?

Ten eerste, wij hebben die oefening natuurlijk al gemaakt. Wij hebben gemerkt dat, zeker in Europa, de in België bekende toestellen worden gebruikt, zoals de opaciteitstest en de viergasanalyse. Natuurlijk richt men zich in eerste instantie naar de voorschriften die in de Europese richtlijn zijn beschreven.

Wanneer wij naar de landen buiten Europa kijken en meer specifiek naar wat in de Verenigde Staten van Amerika gebeurt, dan merken wij dat ginds strenge emissietests gebeuren op voertuigen die in gebruik zijn.

De homologatietests zijn eenmalig. Wij hebben inderdaad de mogelijkheid om die voertuigen op regelmatige basis te analyseren en te beoordelen op het vlak van hun emissies. Dat is natuurlijk een serieuze meerwaarde.

Ik kom terug op hetgeen in de Verenigde Staten gebeurt. Daar gaat men specifieke emissietests doen, maar daar maakt men ook gebruik van vermogenbanken. Dat zijn tests die relatief kostelijk zijn en langdurig, dus veel tijd in beslag nemen, en die niet te vergelijken zijn met de tests die in Europa gebeuren.

In verband met AdBlue, er bestaan op dit moment niet direct instructies bij de autokeuring die specifiek gaan controleren of AdBlue-niveaus worden gehanteerd. AdBlue is een vloeistof die in het voertuig moet aanwezig zijn om ervoor te zorgen dat het op een correcte manier de nabehandeling van de uitlaatgassen uitvoert. Wel, wij hebben op dit moment niet direct een instructie die specifiek gaat verifiëren of de AdBlue-niveaus nog op een bepaald niveau zijn en of er nog AdBlue in een voertuig aanwezig is.

Zijn er effectieve controles mogelijk? Wij hebben het daarnet even aangeduid, in het wettelijk kader bestaan er mogelijkheden. Wij zoeken concreet naar de grote vervuilers. Daarvoor gebruiken wij de apparatuur die vandaag beschikbaar is. U hebt gezien dat er inderdaad ruimte is voor verbetering, maar dat dit nog allemaal in een studiefase zit. Dat zal nog wat tijd in beslag nemen.

Het bijhouden van data is mogelijk en gebeurt vandaag reeds. Wij hebben een voertuigdossier van elke keuring die in België wordt uitgevoerd. Wij weten dus perfect welke voertuigen afgekeurd zijn en wij kunnen statistieken maken om te zien wat de staat van het voertuig is of van het emissiesysteem. In functie van de tests die wij vandaag uitvoeren, kunnen wij bekijken hoe het zit met het voertuig op zich in de loop van zijn leven.

Zijn er efficiënte manieren nodig? Een van de grootste problemen vandaag, en dat werd daarnet duidelijk gesteld in de lezing, is dat wij stationaire tests doen; het voertuig staat stil, het is dus niet in beweging. Dat staat in tegenstelling tot het laatste voorbeeld of advies dat wij gegeven hebben, namelijk het *remote sensing system*. Het grote voordeel van het *remote sensing system* is dat de voertuigen in beweging zijn, ze zijn in een staat van gebruik.

Op dat moment kunnen de emissiewaarden op een correctere, betere manier vastgesteld worden.

Als men het *remote sensing system* wenst te gebruiken, dan zal er ook een soort van nabehandeling nodig zijn. Dat betekent dat de aldaar gemeten emissies gekoppeld moeten worden aan een bepaald voertuig. Dat bepaald voertuig heeft een zekere leeftijd en ook een kilometeraantal. Aan de hand van die nabehandeling zullen wij in staat zijn om eventuele abnormaliteiten vast te stellen. Die vaststelling bevestigt vervolgens nog niet of er al dan niet iets aan de hand is. Het kan ook een indicatie zijn om verdere acties te ondernemen met de data die wij aldaar verzameld hebben, om bijkomende tests uit te voeren op het vlak van emissies.

Pascal Buekenhoudt: Er werd een vraag gesteld over de evolutie van de NO_X-toestellen. Welnu, binnen CITA zullen wij die studie zeker en vast uitvoeren. Onze fabrikant gebruikt een andere, specifieke methode om de NO_X te meten. Ik ben er bijna zeker van dat die methode goed is en door anderen nagevolgd zal worden. Ook ben ik ervan overtuigd dat nog andere technologieën een goede NO_X-meting kunnen doen. Als ik spreek over “onze” toestellen, dan bedoel ik de toestellen die wij kunnen gebruiken in de autokeuring. Er bestaan immers performante NO_X-toestellen voor in laboratoria, die zeker voldoen. Met het oog op de autokeuring denk ik echter dat het in de toekomst mogelijk is om ook daarvoor vergelijkbare meettoestellen ter beschikking te hebben.

Er werd ook een vraag gesteld over de timing. Ik vrees dat 2017 vrij snel is. De resultaten van de tests zullen er dan waarschijnlijk al wel zijn, maar er moet ook een wettelijk kader gecreëerd kunnen worden. Ook moet nagegaan worden of op basis

van de testresultaten bepaalde auto's niet onterecht afgekeurd dreigen te worden. Het maken van die analyse vraagt meer tijd. Ik zal de volgende vergelijking maken. Een van de recentst ingevoerde zaken is het verstrengen van de criteria bij de ophangingstestbank. Het heeft drie tot vier jaar geduurd vooraleer dat helemaal klaar was en wij daar zeker van konden zijn. Wij kenden de technologie en de methoden al, maar wij wilden er toch ook zeker van zijn dat wij niet onterecht auto's afkeuren, want dan rijst er een ander probleem. Daaromtrent moeten er analyses gebeuren en moet er nog werk worden verricht.

Het eerste werk dat nu voor de boeg ligt, is na te gaan of wij iets kunnen doen met onze huidige ideeën. Uiteraard volgt er nadien nog veel werk. 2017 lijkt mij dus te snel en zeker geen realistische streefdatum.

Ik denk dat wij daarmee de vragen beantwoord hebben.

De **voorzitter**: Wenst iemand van de leden nog het woord te vragen? (*Nee*)

Heren, ik dank u voor uw toelichting en ook om te zijn ingegaan op onze uitnodiging.

Je demande donc à nos prochains intervenants de prendre place. Des sandwichs ont d'ores et déjà été commandés, chers collègues, mais je propose de continuer nos travaux. Monsieur Gorteman et monsieur Gheeraert, respectivement CEO et manager des affaires publiques D'Ieteren, veuillez prendre place.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Pour une question d'organisation, madame la présidente, comptez-vous faire une pause ou pas? Non, d'accord. Je devrai m'absenter une petite heure seulement.

La **présidente**: Vu l'importance de l'ordre du jour, nous ne ferons malheureusement pas de pause. Bienvenue, messieurs, dans notre commission. Je vous passe la parole.

Denis Gorteman: Merci madame la présidente. Mesdames, messieurs les députés, merci pour votre seconde invitation à participer à vos travaux parlementaires dans le cadre du scandale des émissions polluantes, et principalement dans la partie prospective.

Avant de passer dans le vif du sujet, c'est-à-dire les requêtes et recommandations, je pense que vous attendez également de ma part un état de la situation actuelle, et plus précisément un *update* sur l'action de rappel qui s'annonce.

Je vous rappelle brièvement le sujet qui nous occupe. Il s'agit de deux dossiers. Le premier dossier concerne les émissions d'oxyde d'azote (NOx); onze millions de véhicules du groupe VW sont équipés d'un logiciel non conforme. Ces véhicules sont tous équipés d'un moteur Diesel de type EA 189 et sont de marque Volkswagen, Volkswagen utilitaires, Seat, Skoda et Audi. En Belgique, nous avons 320 000 véhicules en circulation. Ces 320 000 véhicules passeront en atelier, vont donc être soumis à une action de rappel obligatoire afin d'être remis en conformité. J'y reviendrai plus tard. Le second dossier qui concerne les émissions de CO_2 a quant à lui été mis sur le devant de la scène par le groupe VW lui-même, puisque ce sont des enquêtes internes qui ont révélé qu'il y avait des possibilités d'écart dans les émissions de CO_2 sur 800 000 véhicules en circulation en Europe.

Ces véhicules étaient aussi bien équipés de moteurs diesel que de moteurs essence. En bout de parcours, lorsque l'ensemble des analyses ont été réalisées par le ministère allemand des transports et le groupe VW, il s'avère que seuls neuf modèles de la marque VW peuvent être concernés, dont sept étaient commercialisés en Belgique. Nous avons moins de 500 véhicules en circulation qui peuvent éventuellement être concernés par ce problème. Je précise d'emblée que dans ce cadre, le groupe VW a clairement annoncé, et l'a d'ailleurs écrit aux différents ministres des Finances, qu'il s'engageait à couvrir les éventuels écarts de taxes qui pourraient découler de ces écarts d'émissions de CO_2.

Je tiens à préciser qu'en Belgique, le groupe D'Ieteren a pris la décision de retirer les sept modèles de la commercialisation. Je réitère donc que tous les modèles que nous mettons en vente aujourd'hui sont entièrement conformes à la législation belge.

L'action de rappel qui concerne 320 000 véhicules commencera en Belgique vers la fin février-début mars. Comme vous le voyez, nous avons trois cylindrées concernées dans le cadre de l'action de rappel NOx. Les premiers véhicules rappelés seront les véhicules de motorisation deux litres. Au mois de mai, nous commencerons à rappeler les véhicules de cylindrée 1 200 et au mois d'octobre, ce sera au tour des véhicules 1,6 L. Ces actions de rappel vont donc durer grosso modo un an pour chacune des cylindrées concernées. En fait, il y aura 320 000 clients à accueillir dans nos ateliers, sachant que nous recevons environ 1,1 million de clients par an. Cela représente donc un surcroît de travail important et surtout, nous voulons pouvoir le faire

en minimisant l'impact sur la clientèle; nous voulons lui permettre de venir chez le concessionnaire lors d'un passage planifié, par exemple le passage relatif à l'entretien, les deux interventions pouvant parfaitement être combinées.

Je tiens à préciser aussi que c'est le groupe VW et le ministère des transports allemand qui a la main sur le calendrier de remise en conformité de l'ensemble des véhicules. Nous recevons sans notification préalable du groupe VW les mises à jour des différents modèles. Je vous ai parlé d'un moteur, de trois cylindrées mais en fait, il y a des dizaines, voire des centaines de modèles différents puisqu'en fonction du type de modèle, de la marque des équipements, la solution à apporter est spécifique voiture par voiture quasiment.

Nous nous y sommes engagés et nous avons donc déjà envoyé un premier courrier à l'ensemble des 320 000 clients pour leur annoncer que malheureusement, leur véhicule est concerné. Nous leur adressons un deuxième courrier la semaine prochaine pour préciser que nous les contacterons au moment où nous aurons la solution spécifique à leur véhicule et qu'il ne sert à rien de se rendre aujourd'hui chez son concessionnaire puisque celui-ci ne dispose pas encore de la solution technique pour remettre le véhicule en conformité.

Nous leur enverrons un troisième courrier lorsque nous disposerons de l'information spécifique pour le véhicule concerné pour inviter le client à se rendre en concession. Si endéans les douze mois, le client ne s'est pas présenté, nous lui adresserons un rappel. Si au-delà de dix-huit mois, il ne s'est toujours pas présenté, nous lui adresserons un recommandé. L'obligation qui porte sur l'importateur, le constructeur est bien d'informer le client du fait qu'il doit se présenter pour remettre son véhicule en conformité. Nous ne pouvons pas obliger le client à passer en concession, c'est à lui de prendre rendez-vous auprès de son concessionnaire, mais nous mettons tout en œuvre pour faire en sorte que les 320 000 véhicules concernés soient remis en conformité de manière gratuite pour le client. Non seulement le groupe VW prend en charge la remise en conformité du véhicule, mais met également à disposition, sur demande, une solution de mobilité qui lui convient: soit un véhicule de remplacement, soit la mise à disposition d'un ticket de transport en commun.
Une question a été posée tout à l'heure sur les valeurs résiduelles et sur la crainte que certains clients pourraient avoir aujourd'hui en cas de revente de leur voiture. Je voudrais dire très clairement qu'il n'y a absolument aucun impact aujourd'hui sur les valeurs de revente de nos véhicules. Notre filiale VW D'Ieteren Finances revend grosso modo 20 000 véhicules d'occasion par an. En tant qu'importateur, nous en vendons environ 10 000. Nous disposons donc d'une base statistique suffisamment large pour pouvoir affirmer, statistiques à l'appui, que la valeur résiduelle de nos voitures n'est absolument pas affectée par le problème. Le client peut donc revendre sa voiture de manière tout à fait sûre aujourd'hui sans aucune perte économique.
Ce que vous voyez sur ce graphique, en fonction de l'âge du véhicule, si l'on prend la tranche de 5 à 6 ans, c'est un pourcentage; dans ce cadre-là, 35 % du prix-catalogue du véhicule neuf. Pour les différentes catégories d'âge des véhicules, vous voyez les pourcentages de valeur de revente. Vous constatez que dans le temps, depuis le mois de juillet jusqu'au mois de décembre, mois de la dernière analyse effectuée, il n'y a absolument aucune variation dans les valeurs de revente de nos voitures.
Ceci est logique puisque nous disposons d'une solution technique permettant de remettre le véhicule en conformité. Il n'y a donc pas de crainte à avoir sur la future valeur économique de cette voiture. Il est évident que pour le client qui ne remettrait pas sa voiture en conformité, nous ne pouvons pas nous engager à ce que sa valeur soit garantie dans le futur.

À ce sujet-là, j'ai une demande à formuler auprès du législateur. Nous sommes dans le cadre d'une action de rappel obligatoire qui rentre sous le couvert de la loi du 21 juin 1985. Lorsque le législateur a conçu cette loi, il avait certainement en tête le fait d'un client qui lui-même manipule son véhicule et fait en sorte que celui-ci ne soit plus conforme aux normes techniques. Dans ce cadre-là, la loi du 21 juin 1985 prévoit des amendes pour le consommateur qui rend ainsi son véhicule non conforme. Nous ne sommes pas du tout dans ce cas-ci. Le client n'est absolument pas coupable de quoi que ce soit, ni le concessionnaire d'ailleurs. Or, nos concessionnaires, sous le même coup de cette loi, sont obligés d'exécuter cette action de rappel obligatoire.

Imaginez le client qui se présente en concession et qui refuse, pour quelque raison que ce soit, que son concessionnaire exécute cette action de rappel. Notre concessionnaire pourrait alors être tenu pour responsable. La loi ne s'applique pas ici. Il y a donc un problème législatif auquel, je pense, vous devez réfléchir pour faire en sorte que ni le consommateur, ni le concessionnaire ne puissent de quelque manière que ce soit, tomber sous l'application de cette loi du 21 juin 1985,

puisqu'il est bien clair qu'en aucun cas, ni le concessionnaire, ni le client n'ont fait quoi que ce soit qui fasse qu'aujourd'hui ces véhicules ne sont plus en conformité avec la législation.

Voilà une première requête que je vous adresse et qui ne peut pas tellement attendre. Comme je vous l'ai dit, l'action de rappel commence fin février. Il faudrait donc que vous puissiez prendre position de manière claire afin de rassurer à la fois le client, mais aussi nos concessionnaires dans ce cadre.

Un deuxième point qui devrait nous interpeller, c'est que, également dans le cadre législatif actuel, si d'aventure un impact fiscal devait être révélé, aujourd'hui, la législation incrimine le consommateur. Or, ici aussi, il est évident que ce n'est pas le consommateur qui a manipulé son véhicule pour faire en sorte qu'il ne corresponde plus aux normes techniques. Ce problème pourrait aussi s'avérer dans d'autres secteurs. Je pense qu'il serait également utile que vous vous penchiez sur l'utilité d'avoir une législation qui protège le consommateur et éventuellement les intermédiaires, lorsque c'est le producteur, le constructeur qui est lui-même à la base d'éventuelles irrégularités. Je pense que cela clarifierait d'autant plus la situation et protégerait davantage le consommateur.

Autre élément, à moyen terme, que nous avions déjà évoqué lorsque nous étions venus fin de l'année passée: nous plaidons avec force pour la mise sur pied d'un seul organe d'homologation qui aurait autorité pour les 28 pays de l'Union européenne. Nous demandons également un cadre légal européen pour les actions de rappel. Nous sommes aujourd'hui confrontés à un problème présent dans tous les pays de l'Union. Or, les différents États membres n'ont pas la même législation dans le cadre de ces actions de rappel.

Dans le cas des reventes de véhicules, il est évident que ceux-ci sont amenés à circuler au sein de l'Union. En Allemagne, par exemple, un client qui, endéans les 18 mois, ne remet pas son véhicule en conformité, peut voir son véhicule saisi. Ce n'est pas le cas dans d'autres pays de l'Union. Mais cela empêche un client belge de revendre sa voiture en Allemagne. Il me semblerait logique également qu'il y ait là un cadre européen.

Enfin – et certainement au niveau belge -, il me semble aussi utile de légiférer sur les actions de rappel obligatoires. Les collègues du GOCA qui sont passés juste avant n'ont, aujourd'hui, aucun moyen, absolument aucun moyen, d'identifier les véhicules qui sont soumis à une action de rappel obligatoire.

On parle ici d'un problème qui concerne les émissions. Loin de moi l'idée de vouloir faire une échelle de gravité, mais imaginez un instant que cette action de rappel porte sur un organe de sécurité tel que le système de freinage ou l'ABS et qu'il y a une action de rappel obligatoire pour remettre ce véhicule en état. Le contrôle technique, aujourd'hui, ne reçoit du constructeur aucune information comme quoi ce véhicule a été ou non remis en état. Je pense qu'il est utile également de demander aux constructeurs et importateurs d'informer le contrôle technique, Car Pass, la DIV, des véhicules qui sont soumis à une action de rappel obligatoire. Et bien sûr aussi d'avoir l'information que ce véhicule a, oui ou non, été remis en conformité après un passage en concession.

J'insiste. Il est vrai qu'ici, le problème ne touche en rien la sécurité du véhicule. Mais le problème qui nous préoccupe pourrait ou aurait pu toucher un organe de sécurité et nous serions ici fortement démunis pour être certains que l'ensemble, les milliers de voitures qui sont concernées, sont ensuite conformes.

Voilà le message que je souhaitais vous donner aujourd'hui. Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

La **présidente**: Merci beaucoup pour ces informations. Je passe la parole aux commissaires.

Meryame Kitir (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank de spreker voor zijn toelichting.

U hebt het tijdschema gegeven van de manier waarop de klanten zullen worden geholpen en van de aanpassingen die zullen gebeuren. U hebt ook terecht verwezen naar de ongerustheid van de consument omtrent de terugverkoopwaarde van de wagen. U hebt in uw uiteenzetting gezegd dat er op dit moment geen signalen zijn dat de terugverkoopwaarde is gedaald na een aanpassing.

Op dit moment heeft echter nog niemand gezegd dat, als die aanpassingen zijn gebeurd, de snelheid of het verbruik van de wagen niet is gewijzigd. U weet dat bij de verkoop van een wagen niet alleen de kwaliteit telt, maar ook de perceptie. Als straks heel wat klanten beginnen te klagen dat zij een andere wagen hebben dan deze die zij aanvankelijk hadden gekocht, dat hij meer verbruikt dan oorspronkelijk gedacht en dat die aanpassingen geen goed hebben gedaan, dan

kan ik mij inbeelden dat dit een nadeel is voor de verkoopprijs, naderhand. Op welke manier hebt u daarmee rekening gehouden? Is er een vergoeding voor de consument gepland wanneer straks zou blijken, al hoop ik van niet, dat het gebruik en het verbruik van de wagen zijn gewijzigd?

Michel de Lamotte (cdH): Merci, monsieur Gorteman, pour votre présentation, qui a synthétisé les éléments à nous faire connaître.

Monsieur Gorteman, avez-vous déjà pris des contacts avec les ministres par rapport à vos demandes très spécifiques sur le thème en question? Car c'est aussi une demande de l'exécutif, pour essayer de rassurer les clients et les futurs clients.

Leen Dierick (CD&V): Ik dank u voor uw zeer goede toelichting. Er heerst inderdaad veel ongerustheid bij de mensen die een dergelijke wagen hebben. Het is dus goed dat er duidelijke communicatie plaatsvindt. U hebt het verloop van de terugroepactie goed geduid. U hebt al een brief gestuurd. Er komt nog een tweede brief, en indien nodig een derde, om hen effectief uit te nodigen. Zij hebben dus achttien maanden om te reageren. Als zij dan nog niet gereageerd hebben, komt er een aangetekende brief. Ik vind dat een goede procedure om de mensen te contacteren.

Ik heb eerder via de pers vernomen dat u hebt gezegd dat u de consumenten alleen kunt aansporen, maar dat de mogelijkheid bestaat dat ze een boete moeten betalen als zij daarop niet reageren. Dat heb ik u vandaag niet meer horen vertellen. Hebt u er intussen zicht op of dit effectief kan? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de consument, die uiteindelijk geen enkele fout heeft gemaakt, een boete krijgt als hij niet naar de garage gaat? Op basis van welke wetgeving hebt u die uitspraak gedaan? Daarover krijg ik graag nog enige duidelijkheid.

Daniel Senesael (PS): Merci pour votre intervention, monsieur Gorteman. Au-delà de la procédure des trois lettres de rappel, puis du recommandé, et de l'apport technique nécessaire pour remettre le véhicule en état, y a-t-il une indemnisation prévue pour la personne qui a été victime de cette erreur?

La **présidente**: J'aimerais à mon tour revenir sur certains éléments. Tout d'abord, merci d'avoir été *straight to the point*. Je pense que c'est assez important, notamment si l'on se base sur l'aspect protection des consommateurs.

J'aimerais avoir quelques précisions concernant la mention que vous faites par rapport à la loi du 21 juin 1985 et au fait que celle-ci ne serait pas adaptée aux nouvelles circonstances. On le comprend bien et l'intérêt de notre commission réside aussi dans le souci d'une plus grande protection du consommateur.

Avez-vous déjà pu faire part de ces lacunes législatives, qu'il faudrait combler rapidement? C'est un élément qui doit aussi nous interpeller. Ensuite, par quel biais cela pourrait-il se faire? J'imagine que vous pourrez nous donner quelques pistes à cet égard.

Denis Gorteman: Je vais d'abord répondre à la première question qui a trait à la valeur de revente des véhicules. Le tableau que j'ai montré tout à l'heure analyse bien les transactions qui ont été effectuées jusqu'au mois de décembre inclus. Il est clair que jusqu'à aujourd'hui, aucun de ces véhicules n'a subi la mise à jour du logiciel. Comme je l'ai dit tout à l'heure, celle-ci commencera à partir du mois de mars.

L'objectif du Groupe Volkswagen est de garantir, dans le cadre de la remise à jour de ce logiciel, l'ensemble des performances du véhicule. Et je rappelle que cette mise à jour a été homologuée par le KBA. Il y a donc une garantie qu'après mise à jour du logiciel, le véhicule sera entièrement correspondant aux normes. Il n'y a donc pas lieu d'avoir des craintes par rapport à la valeur de revente suite à cette mise à jour.

En ce qui concerne la loi du 21 juin 1985, nous avons effectivement eu l'occasion d'attirer l'attention du ministre Kris Peeters sur ce sujet, mais également le cabinet du premier ministre qui, je pense, gère effectivement la concertation interfédérale à ce sujet. Nous avons donc pu éveiller leur attention à ce sujet, mais il me semblait également utile d'attirer votre attention sur ce point, parce qu'il est clair que notre volonté est de faire en sorte que nos clients ne subissent en aucun cas le moindre désagrément. Et il serait un comble qu'un de nos clients se fasse condamner ou ait une amende à payer pour une chose dans laquelle il n'est absolument pour rien.

Enfin, en ce qui concerne l'indemnité, il n'y a pas lieu ici de parler d'indemnité envers la clientèle, puisque la solution que le Groupe Volkswagen a développée et qui est approuvée par le KBA, garantit la remise en conformité des véhicules après passage en atelier. Il n'y a donc pas lieu d'évoquer une indemnité.

Meryame Kitir (sp.a): Bedankt voor uw antwoord. Ik hoor u graag zeggen dat er geen verandering zal zijn aan de wagen. Het zou

frappant zijn dat de aanpassing van de software een invloed zou hebben op het verbruik van de wagen. Men kan zich dan wel afvragen waarom er überhaupt werd gesjoemeld met die software.

Ik blijf een beetje op mijn honger. Ik heb begrepen dat op dit moment niets is gepland als blijkt dat het verbruik van de wagen anders is.

Daniel Senesael (PS): Dans la continuité de ce que vient de dire ma collègue, j'entends bien quand vous dites que tout sera en ordre, que le contrôle sera effectué. Mais les performances du véhicule vont-elles être modifiées, améliorées, changées? Je ne comprends pas exactement ce que vous entendez par 'mettre en conformité'.

La **présidente**: Je voudrais ajouter une remarque; j'avais omis de le faire lors des premières interventions. Elle porte sur les différenciations des réglementations concernant la non-mise en conformité et l'impact que celle-ci pourrait avoir en cas de revente. Je pense notamment à ma région. Cela risque de poser un problème avec l'Allemagne par exemple. Est-on en passe de résoudre ce problème d'un point de vue européen ou est-ce que les choses restent en l'état?

Denis Gorteman: Pour revenir sur les prestations du véhicule, les performances, il est clair que le ministère allemand des transports, le KBA, a agréé, avalisé, homologué la solution, ce qui signifie clairement que les performances du véhicule et ses caractéristiques ne sont en rien altérées. Il n'y a donc pas lieu d'imaginer un quelconque impact sur les valeurs résiduelles et de revente suite à la mise à jour du logiciel. Il en va de même en ce qui concerne l'indemnité puisque celle-ci est en quelque sorte garantie par le KBA, qui, je le répète, a homologué cette solution.

En ce qui concerne la remise en conformité, pour chaque client qui se sera présenté en concession et qui aura fait remettre à jour son véhicule, une indication figurera dans son carnet d'entretien. Nous allons également doter nos concessionnaires d'une attestation papier en dehors du carnet d'entretien, qui permettra au client qui souhaiterait revendre sa voiture, de montrer à l'acheteur potentiel que sa voiture a bien été remise en conformité, qu'il est bien passé en concession et que cette voiture correspond donc à toutes les normes en vigueur.

Je pense que ceci est de nature à rassurer tant le vendeur que l'acheteur du véhicule et est de nature à garantir la valeur de revente du véhicule dans le futur. Cette attestation, tout comme le carnet d'entretien, sera reconnue dans l'Union européenne, donc certainement en cas de revente en Allemagne.

La **présidente**: Il me reste donc à vous remercier pour votre disponibilité ce midi et à inviter nos prochains orateurs à prendre place à l'avant, monsieur Mestdagh et mesdames Frère et Bruggeman pour Test-Achats.

Veuillez nous excuser encore que l'audition n'ait pu avoir lieu la dernière fois. Nous sommes d'autant plus contents que vous ayez accepté l'invitation ce midi. Je vous cède donc la parole.

Steve Mestdagh: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, het nadeel om op het einde van de ochtend aan de beurt te komen, is dat sommige zaken misschien al gezegd zijn. Ik zal de dubbele informatie zoveel mogelijk proberen te beperken.

Een van de manieren waarop wij onze abonnees informeren, is de publicatie van testresultaten in de vorm van vergelijkende tabellen. In onze artikelen vatten wij de informatie samen die Test-Aankoop verzamelt door de producten aan een reeks tests te onderwerpen. Die producten selecteren en kopen wij trouwens altijd zelf. De onderzoeken gebeuren in de meeste gevallen in samenwerking met een gespecialiseerd laboratorium.

Zo ook voor onze test van personenwagens, waarvan u hier een tabel ziet uit ons magazine van januari 2015.

Voor de vergelijkende test van wagens werken wij samen met een labo nabij München. Samen met dat labo onderwerpen wij jaarlijks een 150-tal wagens aan meer dan 300 verschillende tests.

Uiteraard is een van die tests het meten van het verbruik en de uitstoot van de verschillende emissies. Ook dat gebeurt in labo-omstandigheden. In dat emissielab maken wij gebruik van drie testcycli.

Een eerste testcyclus die wij zo doorlopen, is de NEDC of New European Driving Cycle. Die is hier reeds aan bod gekomen. Exact dezelfde testcyclus wordt al lang en eigenlijk veel te lang gebruikt – de heer van Kan heeft er zopas nog naar verwezen – ter homologatie van voertuigen voor de Europese markt.

De problemen met de testcyclus zijn ondertussen algemeen bekend. De cyclus dateert van de jaren zeventig en is dus geen weergave van de modernere rijstijl. De achterliggende handleiding om tot resultaten te komen, laat veel vrijheden voor allerhande manipulaties, die de fabrikanten

kunnen gebruiken en in sommige gevallen ook misbruiken.

Dat de manipulaties wijdverspreid zijn en ongelooflijk ver gaan, heeft onze Italiaanse zusterorganisatie Altroconsumo onlangs aangetoond. Zij is aan de slag gegaan in een labo dat ook homologaties uitvoert; ze heeft er twee wagens op de testbank gezet en heeft daarbij zoveel mogelijk gebruikgemaakt van de vrijheden die de norm toelaat bij elke fase van de test. Desondanks was het resultaat nog steeds een substantieel meerverbruik ten opzichte van de cijfers opgegeven door de constructeurs en voor ons dus voldoende reden om alvast in Italië een *class action* op te starten, die de verhoogde CO_2-uitstoot en het meerverbruik aankaart. De *class action* werd trouwens eind 2015 voor de rechtbank in Turijn voor een van de twee geteste wagens ontvankelijk verklaard.

Daarom vullen wij in onze test reeds geruime tijd de NEDC aan met de tweede testcyclus, namelijk de WLTC. Dat is dan weer de cyclus die in de toekomst zal moeten gebruikt worden ter homologatie van de nieuwe voertuigen, waarvan de modaliteiten momenteel nog steeds ter discussie staan bij de Europese instanties. Een groot voordeel is wel dat de nieuwe testcyclus veel beter overeenstemt met de reële rijomstandigheden en dat zou het verschil tussen het opgegeven en het werkelijk verbruik, met de bijhorende emissies, aanzienlijk moeten verkleinen. Een derde en laatste cyclus die wij gebruiken in onze emissiemeting, is de *highway cycle*. De naam zegt het zelf, die simuleert een rit op de snelweg.

De cijfers uit de drie cycli, dus de NEDC, de WLTC en de snelwegcyclus, worden door ons samengesteld tot de uiteindelijke verbruiks- en emissiewaarden. Ik herhaal dat dit cijfers oplevert die veel realistischer zijn dan de cijfers die worden opgegeven door de constructeur, maar steeds gemeten in laboratoriumomstandigheden. Dat is belangrijk, want naar onze ervaring verstoppen de constructeurs zich steeds achter die labo-omstandigheden om vast te houden aan de laksheid van de NEDC als homologatiecyclus.

Omdat de Europese regelgeving vooral gericht was op de uitstoot van CO_2 en net dat, als verbruik, voelbaar is in de portemonnee van de consument, hebben wij in het verleden al meermaals die problematiek aangekaart in onze magazines. Twee voorbeelden daarvan ziet u op de slides. Naar aanleiding van het huidige Autosalon hebben wij de verzamelende resultaten vanaf 2012 ook online beschikbaar gemaakt op onze website. De consument kan daar het percentage meerverbruik van de wagen bekijken. Men kan er ook zien wat dat financieel op jaarbasis betekent.

Nu ga ik een stap verder. Wij kunnen de door ons gemeten gegevens ook gebruiken om af te zetten tegen de geldende Euronormen. Op die manier berekenen wij de conformiteitsfactor: hoeveel keer overschrijdt de gemeten waarde de geldende referentie? De limiet voor NO_X in de Euro 6-norm bedraagt 80 milligram per kilometer. Wij kunnen dergelijke conformiteitsfactoren bepalen voor de door ons geteste wagens. Die moeten uiteraard aan dezelfde Euro 6-norm voldoen.

Op de slides staan de conformiteitsfactoren van NO_X-uitstoot, gemeten gedurende de WLTP-cyclus. Let op de uitschieters, tot 15 keer de Euro 6-limiet. Het gaat om metingen, mijnheer Vantomme, in labo-omstandigheden. Ze hebben dus niets te maken met de rechtervoet van de chauffeur. Vijftien keer is veel hoger dan de factor 2,1, voorgesteld voor de RDE-testen. Het gaat ook niet om één of twee wagens, zoals in het VRT-onderzoek, maar om een substantieel aantal.

De rode lijnen in deze grafiek zijn trouwens conformiteitsfactoren gemeten door gebruik te maken van het *portable emissions measurement system* of PEMS, het systeem dat als het ware een miniversie is van een emissielab en mee in de koffer kan. Het kan dus in echte rijomstandigheden worden gebruikt. Het zal u waarschijnlijk niet verbazen dat die tests, trouwens ook gebruikt door de Amerikaanse autoriteiten om gegevens te verzamelen voorafgaand aan Dieselgate, de jongste weken veel populairder zijn geworden. Denk maar aan de reportage van de VRT of de resultaten gemeten bij Renaultwagens in Frankrijk.

Mevrouw Kitir, ook Test-Aankoop plant een reeks tests van Volkswagens met de inmiddels beruchte EA189-dieselmotor, een test voor en na de implementatie van de nieuwe soft- en hardware voorgesteld door Volkswagen. We plannen de tests trouwens samen met andere consumentenorganisaties en in samenwerking met de FIA. Hierbij zullen we ook gebruikmaken van PEMS, maar dan in het lab en op de weg. We gaan de hele reeks cycli af om te verifiëren of de voorgestelde oplossing wel degelijk werkt op het vlak van uitstoot van stikstofoxiden, maar ook om na te gaan of er geen impact is op het verbruik en de prestaties van de wagens.

Nog even terug naar de grafiek. Ik rond af, dames en heren. Naast de uitschieters met een hoge conformiteitsfactor zijn er ook voertuigen die de

norm wel halen. Op welke manier men daarin slaagde, was en is eigenlijk nog altijd niet duidelijk. We zien naast de biecht van Volkswagen wel meer en meer aanwijzingen dat de manier waarop niet altijd even ethisch is. Dat is dan ook meteen de reden waarom veel consumenten, waaronder u en ik, zeer misnoegd zijn. Uiteraard neemt Test-Aankoop die verontwaardiging ter harte. Ik geef dan ook graag het woord aan mijn collega's van de dienst Lobby & Pers om dieper in te gaan op de acties die Test-Aankoop in het dossier al heeft ondernomen en nog wil ondernemen.

Julie Frère: En ce qui me concerne, je vais revenir sur ce qui a déjà été entrepris par Test-Achats depuis l'éclatement du scandale. Nous avons été très clairs sur quatre points qui nous paraissaient très importants. Pour commencer, nous avons demandé une transparence totale et complète sur ce qui s'était passé, sur ce qui se passait et sur ce qui allait se passer. Une information claire et transparente donc. Plus tard sur les *slides*, nous reviendrons sur ces quatre points-là pour tirer les conclusions par rapport à ce que nous avions demandé.

Nous avions également demandé la cessation de la vente des véhicules concernés, ainsi que la cessation de la pratique. Troisième chose que nous avons demandée et qui reste d'actualité: la réparation et une compensation pour les propriétaires des véhicules concernés. Et enfin, un autre point important: il ne faut plus qu'un tel scandale puisse se produire.

Nous le demandons depuis longtemps mais peut-être que l'éclatement du scandale VW a eu ce côté positif de remettre le sujet sur la table: nous demandons de nouveaux tests d'émission, le respect des normes d'émission existantes ainsi que des contrôles indépendants qui auraient lieu a posteriori.

Nous avons rapidement contacté les différentes autorités et ministres. Nous avons envoyé un courrier à l'Inspection économique, au ministre Peeters, aux différents ministres régionaux de la Mobilité, de l'Environnement, de la Santé et des Finances. Nous avons eu plusieurs réponses. L'Inspection économique était par ailleurs présente à la précédente audition pour indiquer que l'enquête était en cours. Aujourd'hui, le résultat définitif de cette enquête n'est pas encore connu. Nous avons également reçu une réponse des différents ministres qui se penchent sur le dossier et qui enquêtent pour l'instant sur cette affaire.

Une première audition a eu lieu au Parlement le 7 octobre. À ce moment-là, on a eu peu de nouvelles informations. La première fois que la difficulté de mesurer l'impact sur l'environnement et la santé publique a été évoquée, on en a fait part lors de cette audition. Le ministre Peeters a annoncé qu'il n'était pas certain que les consommateurs obtiendraient ou pourraient obtenir une compensation une fois que leur véhicule aurait été mis en conformité.

À la suite de cette audition, la décision a été prise d'organiser la présente commission spéciale sur le scandale, ce dont nous nous sommes évidemment réjouis.

Nous avons ensuite contacté D'Ieteren, que nous avons rencontré le 13 octobre. Lors de cette réunion, D'Ieteren a affirmé ne pas avoir été au courant de la fraude. Les informations se trouvaient en Allemagne, et devaient venir de l'Allemagne. À ce stade-là de l'affaire, D'Ieteren ne semblait pas plus informé que quiconque.

Un peu plus tard, à partir de mi-décembre, on nous a informés officiellement qu'il y aurait une action de rappel début 2016, spécifique selon les véhicules concernés. Nous ne disposons toujours pas d'un timing très concret sur cette mise en conformité, ce rappel. Nous sommes donc heureux d'avoir eu un peu plus d'informations aujourd'hui sur le timing en fonction des modèles et des véhicules concernés.

Je pense que les consommateurs ont vraiment besoin d'avoir une information claire, publique, accessible. L'approche consistant à envoyer un courrier personnalisé mais sans avoir une vue plus généralisée sur le site peut être améliorée. Je pense que les consommateurs ont besoin de pouvoir anticiper ce qu'il va se passer.

Comme on l'a déjà annoncé, Test-Achats testera les véhicules avant et après la mise en conformité. Nous aimerions savoir également de notre côté quelles voitures seront remises en conformité en premier lieu. Cette question-là a donc aussi un impact pour nous.

On a beaucoup parlé de la compensation. Elle a été décidée et reconnue pour les clients aux États-Unis mais pas en Europe sur base de toutes sortes de raisons un peu obscures. Ici, on a vu qu'une modification s'était passée sur le site de D'Ieteren qui indiquait en octobre qu'il n'y aurait pas de compensation parce que le véhicule sera tout à fait en ordre après l'intervention technique. Aujourd'hui, on a confirmation qu'il n'y aura pas de compensation financière; on parle d'un ensemble de mesures pour répondre aux attentes de la clientèle, un *package customer care*, avec

des solutions de mobilité gratuites, mais le catalogue de mesures n'est pas encore arrêté.

Test-Achats, qui est favorable à une compensation, analyse ceci comme une confirmation de l'absence de compensation financière. Il y a encore un manque de clarté par rapport à ce qui sera offert aux clients concernés.

La troisième action que nous avons entreprise, c'est d'essayer de nous diriger vers les consommateurs en mettant en place un site internet reprenant des informations pratiques et des questions fréquemment posées pour répondre aux inquiétudes des personnes sur leur prime, la sécurité de leur véhicule, etc. Nous avons donné à ces personnes la possibilité de s'inscrire pour être tenues au courant de l'évolution du dossier. Donc, chaque fois qu'il y a une nouvelle étape importante dans ce dossier, nous les en informons et nous avons également mis à disposition une lettre-type pour garantir leurs droits. Certaines actions nécessitent en effet d'agir dans un bref délai. Nous voulons éviter qu'une fois que les consommateurs agissent, on leur oppose qu'ils n'ont rien fait pendant plusieurs mois après l'éclatement du scandale.

Nous avons examiné les différents recours juridiques possibles. Je ne vais pas y revenir en détail. Vous avez déjà invité les professeurs Steennot et Biquet à venir en parler ici. C'est vrai que ce n'est pas aussi évident que ce qu'on pourrait penser. Quand on invoque un dol par exemple, il faudrait que ça vienne du co-contractant. En l'occurrence, ce n'est pas D'Ieteren qui a commis la faute, donc on ne pourrait pas se retourner contre VW qui a pourtant commis la fraude. Légalement, on doit pouvoir prouver qu'on n'aurait pas acheté le véhicule si on avait su qu'il émettait plus. Toute la sanction de ces deux pistes-là, c'est la nullité du contrat mais est-ce que le consommateur veut la nullité du contrat? Celle-ci implique en effet le retour au pristin état. Il faut donc rendre le véhicule et on est remboursé mais la moins-value qui affecte le véhicule doit être prise en considération. Est-ce que pratiquement, c'est ce qui intéresse le consommateur? On peut en douter.

Il y a d'autres pistes: la garantie légale, la garantie des vices cachés et donc tout a été analysé et préparé par nos soins.

Je voudrais revenir sur l'action collective car on en entend énormément parler. À nouveau, par rapport aux États-Unis, où l'on a très rapidement dit qu'une compensation serait offerte au client, la procédure est très différente en Belgique. Nous n'avons pas ce qu'on appelle les "dommages et intérêts punitifs". Il faut donc demander la réparation d'un dommage, et pour demander la réparation d'un dommage, il faut prouver son dommage, le quantifier. La situation est donc beaucoup moins évidente qu'aux États-Unis. Le risque pour VW aux États-Unis est beaucoup plus grand de se retrouver confronté à des sommes très importantes.

L'action collective n'est pas une piste que nous excluons à l'heure actuelle, même si, comme je l'ai dit, il y a quelques obstacles à cette action, qui n'existent pas aux États-Unis.

Je voudrais préciser un autre élément encore: les consommateurs craignent qu'après la remise en conformité de leur véhicule, il y ait éventuellement un impact sur la performance. On a déjà beaucoup parlé du reportage de la VRT. Il est certain qu'aujourd'hui, le consommateur n'a plus vraiment confiance et le risque existe donc aussi qu'il refuse de faire mettre son véhicule en conformité. Ma collègue Els Bruggeman reviendra plus en détail sur ce point-là.

Els Bruggeman: Het zal ondertussen wel al duidelijk zijn geworden dat Test-Aankoop enorm verontwaardigd is door het totaal gebrek aan respect voor de bestaande emissienormen.

Wij staan daarin niet alleen. Ook andere organisaties hebben in die zin gereageerd. Daarin hebben wij elkaar gevonden. Wij hebben daarom beslist een coalitie aan te gaan met andere milieuorganisaties, gezondheidsorganisaties en duurzamemobiliteitsorganisaties. Concreet zijn wij een coalitie aangegaan met de Bond Beter Leefmilieu – aan Franstalige zijde is dat Inter-Environnement Wallonie –, met Kom op tegen Kanker en met het Netwerk Duurzame Mobiliteit.

Wij hebben beslist ons te focussen op wat momenteel op Europees niveau met het oog op de toekomst gebeurt. Wij willen namelijk duidelijke tests en we willen ook dat de emissienormen effectief worden gerespecteerd.

Vandaag is al aangehaald dat in 2007 is beslist dat de normen in reële omstandigheden moeten worden gerespecteerd. Dat moest enkel nog technisch worden uitgewerkt. Wij zijn ondertussen 2016 en het is er nog altijd niet. De initiële beslissing dateert nochtans van 2007.

In volle Volkswagencrisis kwam het voorstel van de Europese Commissie om effectief tot tests in reële omstandigheden over te gaan, de zogenaamde RDE's, en een afwijking van 1,6 toe te laten. Dat betekent dat de normen initieel met 60 % en later met 20 % zouden mogen worden

overschreden, wat ons inziens al een redelijk schappelijke marge is en ruimer dan effectief nodig zou zijn.

Naar aanleiding daarvan en naar aanleiding van een Europese Raad van de ministers van Milieu op 25 oktober 2015 hebben wij namens onze coalitie dan ook opgeroepen om ambitieus te zijn en moedige standpunten in te nemen. Wij hebben het Europees Parlement ook aangemaand om op dat vlak ambitieuze resoluties goed te keuren, wat deels is gebeurd.

Op 28 oktober 2015 werd in een technisch comité beslist dat er wel degelijk tests in reële rijomstandigheden zouden komen. Dat was het goede nieuws. Helaas zouden de normen echter initieel met 110 % mogen worden overschreden. Later, tegen 2020-2021, zouden ze met 50 % mogen worden overschreden.

Het mag duidelijk zijn dat voor ons en voor onze coalitiepartners in dezen die beslissing onaanvaardbaar en absoluut ontgoochelend is. Wij zijn op dat moment in volle Volkswagencrisis. De verontwaardiging om wat is gebeurd, heerst alom. Op dat moment beslist dat comité opnieuw naar de auto-industrie te luisteren en niet naar de stem van de burger en de consument.

Daarom hebben wij ook een oproep aan het Europees Parlement gedaan om die deal niet te aanvaarden. Waarom hebben wij die oproep gedaan? Ten eerste, de deal is onnodig. Meerdere experts bevestigen ons dat het wel degelijk mogelijk is die normen ook in reële rijomstandigheden beter te respecteren. Wij kunnen er ons bij neerleggen dat er een foutenmarge is. Echter, bij een overschrijding van 110 % of 50 % kunnen wij ons afvragen wat dan nog het nut is van het vastleggen van normen.

Ten tweede, wij baseren ons hierbij op studies van ClientEarth. Dat is een organisatie van advocaten die stelt dat de beslissing illegaal is. Het gaat hier immers om een technisch comité waarin ambtenaren lidstaten vertegenwoordigen. Zij moeten in principe alleen de politieke beslissing van het Europees Parlement uit 2007 technisch uitvoeren. Bij die uitvoering gaan zij echter zodanig ver dat zij de democratisch genomen politieke beslissing overrulen. Dat kan absoluut niet door de beugel. Dat is illegaal en onaanvaardbaar.

Wij hebben daartoe meerdere initiatieven genomen via de pers en ook direct naar de Europarlementairen. Ze zijn deels gelukt. De Milieucommissie van het Europees Parlement heeft de deal bij stemming niet goedgekeurd.

Normaal gezien zou deze week de stemming in de plenaire vergadering moeten hebben plaatsgevonden. Ze is echter op het allerlaatste moment uitgesteld, omdat men toch nog wou en wil proberen de deal enigszins aan te passen, zodat het Europees Parlement alsnog zijn goedkeuring zou kunnen geven.

Ik moet zeggen dat de eerste signalen die ons ter zake bereiken weinig hoopgevend zijn. Er zou worden gedacht aan maatregelen om de onafhankelijkheid van de controlecentra beter te garanderen. Op zich is dat geen slechte zaak, maar het leidt de aandacht af van het feit dat de emissienorm nog steeds met respectievelijk 110 % en 50 % mag worden overschreden.

Net zoals wij op nationaal niveau partners hebben gezocht om de krachten te bundelen, doen wij dat op Europees niveau. Samen staan wij immers sterker dan alleen. Dieselgate is bij uitstek een Europees probleem. Test-Aankoop is een Belgische organisatie. Wij hebben hier te maken met een schuldige die zich in Duitsland bevindt, want Volkswagen Duitsland heeft de overtredingen begaan. Daarom bundelen wij onze krachten binnen de koepel van de Europese consumentenorganisatie, de BEUC, waarin 41 consumentenorganisaties vertegenwoordigd zijn.

Sinds het uitbreken van Dieselgate wisselen wij continu informatie uit en nemen wij best practices van elkaar over. Zo zijn onze lobbyactiviteiten voor nieuwe emissietesten overgenomen in andere landen. Ook in andere landen wordt aan de respectieve Europarlementariërs gevraagd de geplande normen niet goed te keuren.

Er worden gemeenschappelijke acties opgezet. Op Europees niveau is het ook de BEUC die namens de verschillende organisaties contact heeft met Volkswagen Duitsland. De BEUC verdedigt daar de belangen van de consumenten en onze eisen, waaronder die van compensatie. Ik moet u echter zeggen dat men daarvoor op dit moment weinig ontvankelijk is.

Laten wij even een round-up maken van wat er geëist wordt, wat de consumenten nodig hebben en wat zij ondertussen al gekregen hebben. Het resultaat is niet zo positief.

Ten eerste, er werd transparantie en duidelijke informatie gevraagd. Wij moeten echter vaststellen dat er vier maanden na datum nog heel wat vraagtekens blijven, bijvoorbeeld over de recall. Er is gezegd dat de recall in 2016 zou worden gestart. Men weet ondertussen welke motoren teruggeroepen moeten worden, maar

een heel concrete timing van wanneer de mensen naar de garage moeten gaan en wanneer de eerste tests kunnen gebeuren, is er niet. Een software-update, wat betekent dat precies? Wat zal er precies veranderd worden? Dat is allemaal nog een beetje koffiedik kijken.

Ten tweede, er werd ons gecommuniceerd dat alle maatregelen reeds door de KBA zijn goedgekeurd. Deze week hebben wij echter vernomen van de Duitse consumentenorganisatie, die rechtstreeks contact heeft met de KBA, dat de KBA deze maatregel nog niet officieel zou hebben goedgekeurd. Er is dus nog heel wat onduidelijkheid. Onze Duitse collega's en de BEUC gaan nu op zoek naar klaarheid.

Nu wij het toch over de recall hebben, daarover bestaat alom onduidelijkheid. Wij zijn ondertussen vier maanden verder. Er wordt al maanden gesproken over een recall, eerst in Duitsland en daarna in België. Zal die al dan niet verplicht zijn? Tijdens de vorige hoorzitting, in november, is hier verklaard door Volkswagen België, door D'Ieteren, dat het op basis van artikel 4 van de wet van 1985 zou gaan om een verplichte recall. Dat is ook in de pers beweerd. Ik heb vandaag moeten vaststellen dat men dit niet meer beweert. Dat is in feite hallucinant. Wij zijn vier maanden verder en nog steeds hebben wij geen officiële informatie van de bevoegde ministers wat er effectief zal gebeuren.

Het mag duidelijk zijn dat vele consumenten terecht enorm argwanend zijn. Dat is begrijpelijk, want de eerste berichten die ons bereiken, via de pers en andere kanalen, is dat het herstel wel degelijk een impact heeft op de performantie van de wagen. Het is dus begrijpelijk dat de consumenten niet staan te springen om in te gaan op die recall.

Wat zal er gebeuren met de mensen die weigeren? Zullen onze autoriteiten hen dwingen toch hun wagen in orde te brengen, wetende dat er misschien een impact is op het vermogen van de wagen en wetende dat er geen compensatie voor geboden wordt? Het zou de wereld op zijn kop zijn als de consument wordt gestraft, terwijl de fout in feite bij de constructeur zit.

Wij doen een duidelijke oproep – daarin treden we D'Ieteren bij – aan de bevoegde autoriteiten om eindelijk klaarheid te scheppen over de recall: hoe zal die gebeuren, zal die verplicht worden of niet, en wat zijn de gevolgen voor de consument?

Een laatste vaststelling in verband met de transparantie gaat uiteraard over de beslissingen die op Europees niveau worden genomen. Het is een beetje raar dat in een technisch comité op Europees niveau een ambtenaar, die de Belgische overheid vertegenwoordigt, zulke politieke beslissingen neemt – beslissingen die een enorme impact hebben op de toekomst en op onze volksgezondheid – zonder dat daarop enige democratische controle is, zonder dat duidelijk is wie instructies heeft gegeven en hoe dat standpunt tot stand is gekomen.

Over de stopzetting van de praktijk hebben wij een positief punt. In België werd inderdaad alert gereageerd en is de verkoop van Volkswagenvoertuigen onmiddellijk *on hold* gezet.

Wanneer wij het hebben over de stopzetting van de praktijk is er minder duidelijkheid. Wij hebben er het gissen naar.

In onze tests hebben wij vastgesteld dat de uitstoot enorm veel hoger ligt, ook in de labo's, dan wordt aangegeven. Er duiken ook verhalen op over Opel, over Renault. In Nederland zijn er tests gebeurd met Mercedes en Peugeot, waarbij er ook enorm grote verschillen zijn. Dat stelt ons absoluut niet gerust.

Als het gaat over herstel en compensatie, is de *recall* aangekondigd. Wat betekent dit precies voor de wagen? Zal er een impact zijn op het vermogen of het verbruik? Wij weten het niet. Wij willen u uiteraard op uw woord geloven, maar zolang wij dit niet op een onafhankelijke manier hebben kunnen testen, kunnen wij dat niet met 100 % zekerheid garanderen.

Momenteel wordt op nationaal noch Europees niveau aangegeven dat er een compensatie voor de consumenten zou zijn, in tegenstelling tot wat er in de VS uiteraard gebeurt, wat voor ons redelijk onbegrijpelijk is. Ik kan best begrijpen dat de situatie in Amerika technisch een beetje anders is, maar men mag niet ontkennen dat consumenten ook hier zijn bedrogen. Ook hier heeft men jaren rondgereden met een wagen die niet conform was. Er worden ook redelijk wat inspanningen van de consument verwacht om dat opnieuw in orde te brengen.

Via BEUC maken wij onze eisen kenbaar bij Volkswagen Duitsland. Uiteraard zijn wij niet naïef en worden ook juridische stappen achter de hand gehouden, maar dat heeft mijn collega Julie Frère al uiteengezet.

Het belangrijkste voor de toekomst is onze vraag om ervoor te zorgen dat dit niet meer gebeurt. Maak werk van duidelijke tests en respect voor de emissienormen.

Het huidig voorstel dat nu in het Europees Parlement wordt besproken voldoet daar niet aan. Wij dringen er nog eens op aan om dat niet te aanvaarden en te dwingen om verder te gaan.

Op het moment dat er meer en meer schandalen aan het licht komen, op het moment dat er elke dag berichten in de pers komen over NO_X-normen die extreem worden overschreden, op het moment dat de WHO aan de alarmbel trekt over luchtvervuiling en zelfs spreekt van een noodtoestand voor onze volksgezondheid, op het moment ook dat duidelijk wordt dat er berekende cijfers zijn dat NO_X elk jaar verantwoordelijk is voor 72 000 doden, op dat moment is het tijd om moedige beslissingen te nemen en niet langer door de vingers te zien dat emissienormen, die met een goede reden zijn vastgelegd, nog worden overschreden.

Meryame Kitir (sp.a): Bedankt voor uw bijzonder interessante toelichting. Het is fijn om te vernemen dat u niet hebt stilgezeten. Ik had ook niet anders verwacht van een organisatie als Test-Aankoop, als zoiets aan het licht komt. Ik ben blij te vernemen dat u sowieso een test voor en na zult doen. Ik denk dat dit belangrijk is.

Wij hebben uitleg gekregen over alles wat er nu loopt, maar ik vraag mij af of u, los van de stappen die u al hebt ondernomen, daarover veel vragen krijgt. Zijn er veel klanten of andere organisaties die daarover naar u bellen? Als u daarover vragen krijgt, onderzoekt u dan elk geval apart? Van welke aard zijn de binnenkomende vragen?

Ik vind de communicatie ook een belangrijk punt. Het kwam niet echt tot uiting op welke manier de klant wordt geïnformeerd. Misschien moet de verantwoordelijkheid bij de fabrikant zelf worden gelegd om de klant te informeren over de situatie die zich heeft voorgedaan en wat dit betekent.

Ik kan mij voorstellen dat een klant niet echt weet wat een software-update voor hem of haar betekent. Ik denk dat iemand die goed geïnformeerd is tot betere resultaten kan komen.

Zijn er dus veel vragen gekomen? Van welke aard? Bij wie moet de verantwoordelijkheid voor het verstrekken van informatie volgens u liggen?

Michel de Lamotte (cdH): Merci pour votre présentation. En ce qui me concerne, j'ai deux questions. Je voudrais savoir si vous avez été interpellés par des clients d'autres marques que Volkswagen. Où en est-on à ce niveau-là? D'autres marques ont effectivement été évoquées dans la presse. D'autres choses ont été mises en question. Je voudrais savoir si vous avez eu des réactions et quels types d'actions vous menez par rapport à cela. Est-ce un cas particulier chaque fois ou une généralisation?

Par ailleurs, vous n'avez pas exclu dans votre présentation la *class action*, l'action collective que l'on pourrait mettre en place. Vous avez évoqué le dol, la garantie et un certain nombre d'actions, sans préciser vers quoi vous vous orientez plus spécifiquement et sans préciser quel est votre "maître-achat" dans l'action juridique ou judiciaire que vous allez pouvoir entamer. Est-ce que vous avez suggéré à vos clients de s'orienter vers tel ou tel type de réaction, et en précisant le pourcentage de réussite? J'aurais donc voulu avoir votre avis par rapport à une action de ce type. Êtes-vous allés plus loin dans l'action sur le plan judiciaire ou juridique plutôt que de dresser le tableau?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Ik dank u voor deze duidelijke getuigenis en de link die u legt met problemen rond gezondheid. Dat is immers wat onderbelicht gebleven. Daarover hebben wij wel een hele dag gesproken en dat was zeer interessant. U haalde trouwens ook cijfers aan in dat verband. Toch wordt al te vaak vergeten dat dit een belangrijk probleem is.

U stipt aan dat u een paar contacten had met bevoegde ministers. U blijft daarover redelijk vaag. U zegt wel dat het allemaal nogal lang duurt en niet duidelijk is in dit dossier, zeker wat minister Peeters betreft. Hebt u na de data van een tijd geleden, nog andere informatie of antwoorden gekregen dan deze waarover u het had alvorens deze commissie van start ging?

Ik zou ook willen vragen hoe u het verschil percipieert en analyseert tussen de aanpak rond Volkswagen in de Verenigde Staten en in Europa.

Wij hebben van D'Ieteren ook een oproep gekregen om werk te maken van het beschermen van eigenaars van voertuigen, die het niet zien zitten om hun wagen *à jour* te zetten. Hebt u concrete tips over de richting die het best wordt gevolgd? Het is inderdaad zeker nodig en het is goed dat er daarvoor een draagvlak is, maar misschien hebt u concrete tips.

Ik heb dan nog dezelfde vraag als mijn collega. U stipt een paar keer aan dat u ook nog juridische acties, individuele en collectieve, overweegt. U blijft daarover ook redelijk vaag. Het is misschien een interessante piste omdat u zich aan andere consumentenorganisaties hebt vastgeklikt. Ik zou dus graag de globale visie daaromtrent kennen. Aan welke zaken denkt u in de eerste plaats?

Welke voorkeur hebt u voor bepaalde maatregelen indien u als consumentenorganisatie vindt dat het hier onvoldoende vooruitgaat?

U zei ook dat u wel voor een financiële compensatie bent. Dat horen wij hier nu niet meer terugkomen. Het is ooit gezegd geweest, maar dan weer niet meer. Als u zegt dat u er wel voor bent, dan ga ik ervan uit dat u er echt voor zult gaan. Waarschijnlijk bent u aan de voorbereiding ervan bezig. Ik wil graag weten in welke richting u daarmee gaat.

La **présidente**: Vous avez mentionné tout à l'heure toute une série d'outils juridiques dont fait état notre Code civil en matière de réparation mais ils ne semblent pas suffisamment adéquats en l'occurrence par rapport à la situation à laquelle nous faisons face en termes de protection du consommateur.

Ma première question est assez simple. Le droit belge ou le droit européen disposent-ils d'éléments suffisants et comment pourrions-nous mieux faire avancer la législation dans le sens d'une plus grande protection du consommateur pour répondre à la situation en l'occurrence?

Vous avez notamment dit que la *class action*, donc la procédure en responsabilité collective, que nous avons mise en place il n'y a pas si longtemps à la Chambre, vous paraît incomplète par rapport au cas qui nous occupe ici. Avez-vous des éléments à nous donner pour pallier le manque actuel de moyens juridiques adéquats?

Steve Mestdagh: Misschien eerst een antwoord op de vraag van mevrouw Kitir en de heer de Lamotte of er wel veel leden zijn die daarvan wakker liggen. Wij merken nogal wat. Wij hebben eerst en vooral ons Dieselgatedossier op de website, waar mensen zich konden inschrijven om op de hoogte gehouden te worden.

Wij hebben de website getoond over het meerverbruik van de wagens, waarbij al een kleine vierduizend mensen zich ertoe hebben geëngageerd om achter de actie te staan.

Wij hebben ook meegewerkt aan een uitzending van Radio 2, waarbij wij de getuigenissen van een aantal mensen hebben kunnen inkijken.

Het spitst zich niet alleen toe op Volkswagen, wij zien ook dat er een grote bezorgdheid is over andere merken. Die bezorgdheid uit zich vooral in vragen over het verbruik. Mensen komen dan met de gegevens van hun boordcomputer of met gegevens die zij zelf bijhouden naar aanleiding van hun tankbeurten. Wij zien dat een aantal mensen toch wakker ligt van dat meerverbruik.

Wij hebben helaas niet de mankracht om elk geval individueel te behandelen, maar het toont toch duidelijk aan dat de mensen daarvan wakker liggen en dat ze dus verontwaardigd zijn over deze manier van handelen.

Julie Frère: Je vais répondre à la question sur l'action collective qui a été posée par plusieurs personnes. Évidemment, si je ne suis pas tout à fait transparente sur les pistes que nous privilégions, c'est aussi parce qu'aujourd'hui, notre approche stratégique est de tenter de faire valoir nos revendications via le BEUC (European Consumer Organisation) avec VW en Allemagne. C'est ce qui est en train de se passer pour l'instant.

En parallèle, nous avons préparé des possibilités de recours judiciaires. Pour nous, l'objectif d'atteindre la nullité du contrat n'est pas l'objectif premier, car comme je le disais, ce n'est pas le plus intéressant pour le consommateur. Mais il y a d'autres pistes qui permettent d'obtenir par exemple une réduction du prix de la voiture ou des dommages et intérêts supplémentaires.

Deux questions principales se posent par rapport à cette loi, entrée en vigueur le 1er septembre 2014. Le fait générateur du dommage doit être postérieur à cette date. Quel est le fait générateur du dommage ici? C'est ce que nous allons devoir déterminer. Ce n'est pas évident. C'est donc un premier obstacle.
Deuxième obstacle: comment détermine-t-on le dommage? C'est très compliqué. On parle ici de dioxyde d'azote, qui a un effet sur l'environnement, la santé. Comment quantifie-t-on un dommage à la santé publique? Comment individualise-t-on cela? C'est extrêmement compliqué. Pourquoi avons-nous décidé de tester les voitures avant et après? C'est évidemment pour vérifier s'il y a une perte de puissance de la voiture car dans ce cas, on a un dommage facilement quantifiable, en tout cas beaucoup plus facilement qu'un dommage à la santé publique.

Il y a également la possibilité de regarder ce qu'il se passe sur le marché de la revente des véhicules. Monsieur Gorteman l'a évoqué tout à l'heure; pour le moment, selon les chiffres qui nous ont été fournis, ce marché n'est pas affecté, mais que se passera-t-il si quelqu'un refuse de faire mettre son véhicule en conformité? Est-ce que la valeur de ce véhicule va diminuer ou pas? Toutes ces pistes sont un peu plus concrètes en ce qui concerne la quantification du dommage et nous les envisageons donc. À l'heure actuelle, je ne serai pas plus précise sur la piste que nous

privilégions pour ne pas porter atteinte à notre objectif premier.

Els Bruggeman: Misschien nog even over de communicatie. Die communicatie moet zowel van Volkswagen als van onze overheid komen. Er is een zeer belangrijke rol voor Volkswagen. Wij merken dat er bij Volkswagen Duitsland niet meteen een communicatiestrategie naar de consumenten is. Daarvoor wordt doorverwezen naar de nationale Volkswagenvertegenwoordigers, in ons geval D'leteren. Wij hebben daar een goed contact mee. In die zin wordt er gecommuniceerd. Wij merken echter dat ook zij heel vaak afhankelijk zijn van informatie die uit Duitsland moet komen. Daar zit het dus een beetje strop. Aan de andere kant, wanneer het gaat over de wijze waarop de overheden optreden met betrekking tot de *recall*, zijn het onze bevoegde ministers die duidelijk moeten maken hoe zij dat nu gaan doen. Zal er worden opgetreden tegen mensen die niet ingaan op de *recall*? Dat is een duidelijke vraag richting de overheid om duidelijkheid te scheppen.

Wat de contacten met de ministers betreft, aanvankelijk zijn er een heleboel brieven gestuurd en zijn er ook antwoorden gekomen, in die zin dat men nog aan het wachten en het kijken is. Minister Peeters heeft eigenlijk onmiddellijk gereageerd door te zeggen dat hij de Economische Inspectie de opdracht zou geven om een onderzoek in te stellen, wat ook gebeurd is. Dat onderzoek loopt nog. Tot nu toe hebben wij daar geen verdere feedback over gekregen. Daar is dus nog geen beslissing in genomen.

Misschien nog even iets omtrent de vraag over het verschil met de Verenigde Staten. Waarom wordt er in de Verenigde Staten wel compensatie gegeven en in Europa niet? Voor ons is dat onbegrijpelijk. Er wordt daaraan een technische uitleg gegeven, in die zin dat de situatie in de Verenigde Staten anders is dan in Europa. Dat kan echter alleen als men ervan uitgaat dat wanneer men een wagen herstelt, alles ook dik in orde is en alles ook vergeven en vergeten is. Dat is uiteraard niet het geval.

Men mag niet vergeten dat consumenten hier wel degelijk bedrogen zijn. Zij hebben een wagen gekocht die zogezegd voldeed aan de normen, wat in de praktijk niet het geval bleek te zijn. Dat moet volgens ons ook in rekening worden gebracht. Het louter repareren en zeggen "zand erover" is niet voldoende. In die zin vinden wij dat ook Europese consumenten evengoed recht hebben op een compensatie. Wij zijn dan ook zeer blij dat eergisteren Europees commissaris Bienkowska voor het eerst diezelfde verontwaardiging heeft uitgesproken en heeft gevraagd dat Europese consumenten zouden worden vergoed.

La **présidente**: Dank u. Y a-t-il d'autres questions qui restent en suspens? Cela ne me semble pas être le cas.

Je tiens à vous remercier pour vos réponses et éclaircissements.

Chers collègues, nous sommes un peu en avance vu que nous avons pu travailler sur le temps de midi. Je vous en remercie d'ailleurs. Les prochains intervenants qui étaient conviés pour 14 h 00 n'étant pas encore présents, je vais suspendre nos travaux jusque 14 h 00. Nous commencerons à ce moment-là.

La réunion publique de commission est levée à 13.40 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.40 uur.

« Automotive beyond today's transport »

We look forward !

Dieselgate Commission
Kamer van volksvertegenwoordigers
Chambre des représentants

Thierry van Kan, Chairman FEBIAC
Joost Vantomme, Directeur public affairs FEBIAC

22 januari 2016

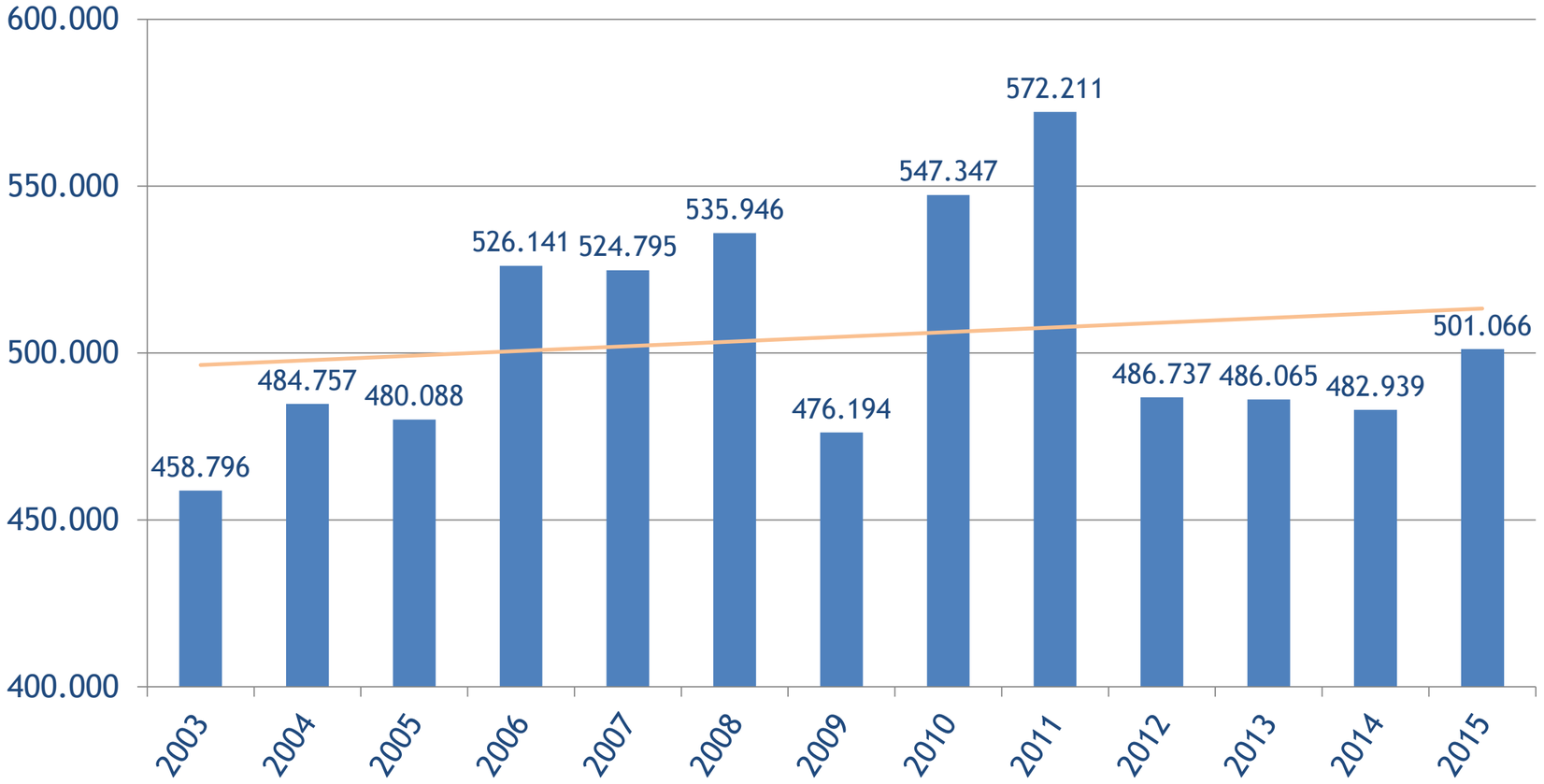
Agenda

- Setting the scene
- The debate on emissions
- Challenges and opportunities
- Towards a synchronized view in Belgium ?

Setting the scene

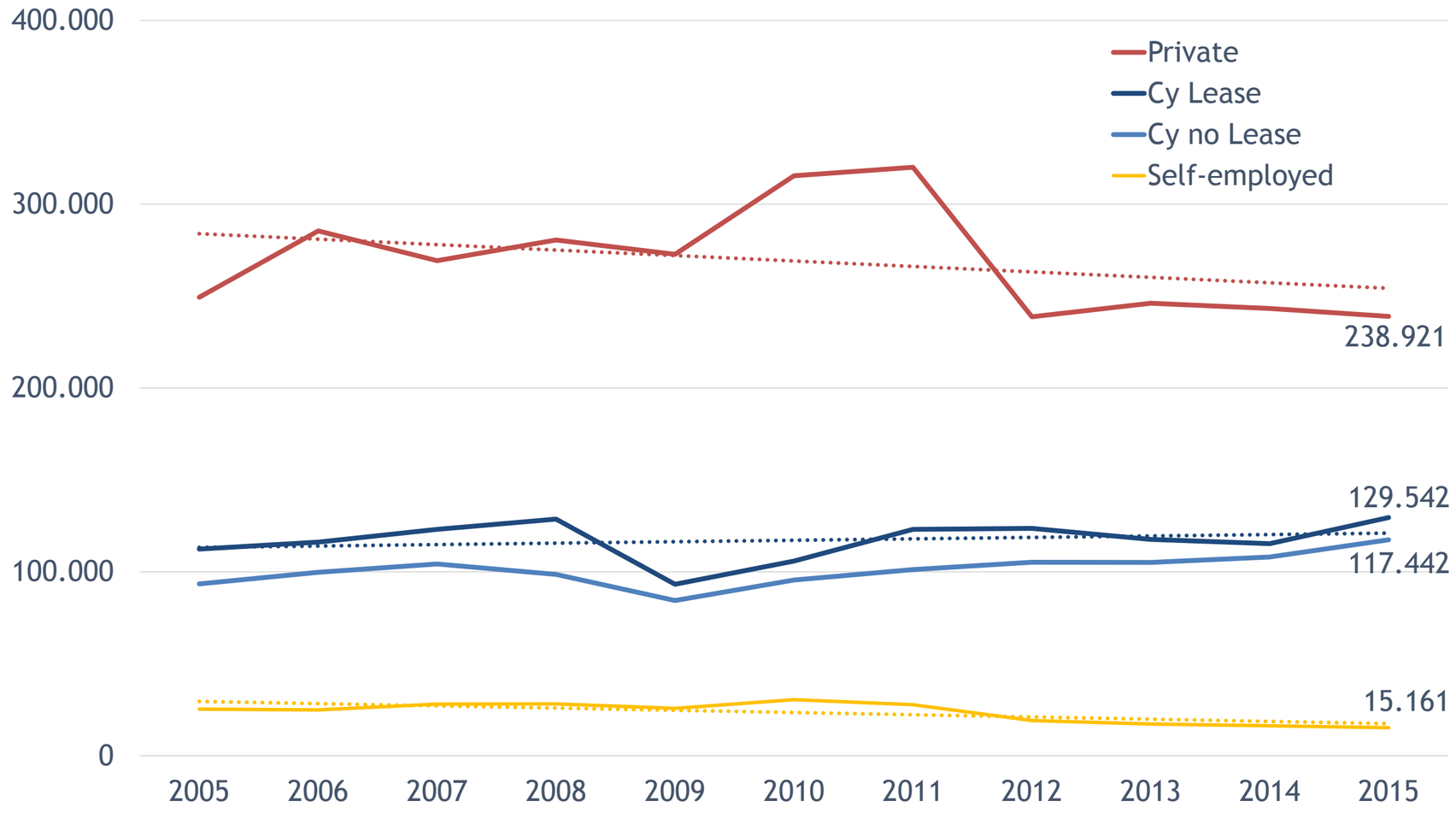
New car market in Belgium = replacement car market

Average 2003-2015: 502.000 new cars/year

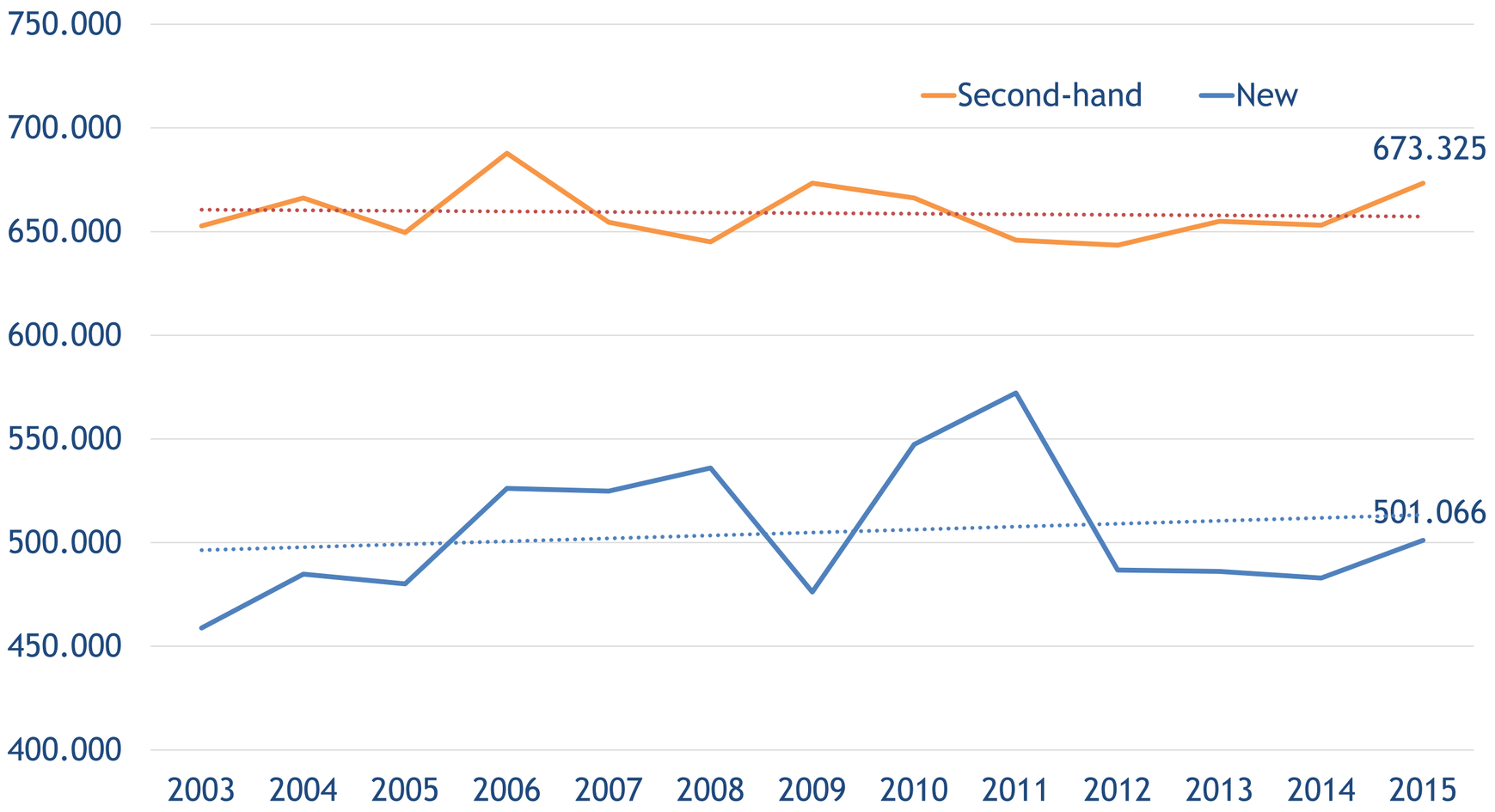


FEBIAC expects over 500k car market in 2016 and beyond:
Low fuel prices & interest rates, market cycle in upwards faze

Replacement market
helped by company cars (4 years cycle)



New and used car market in Belgium:
Stable used car market (registrations/year)

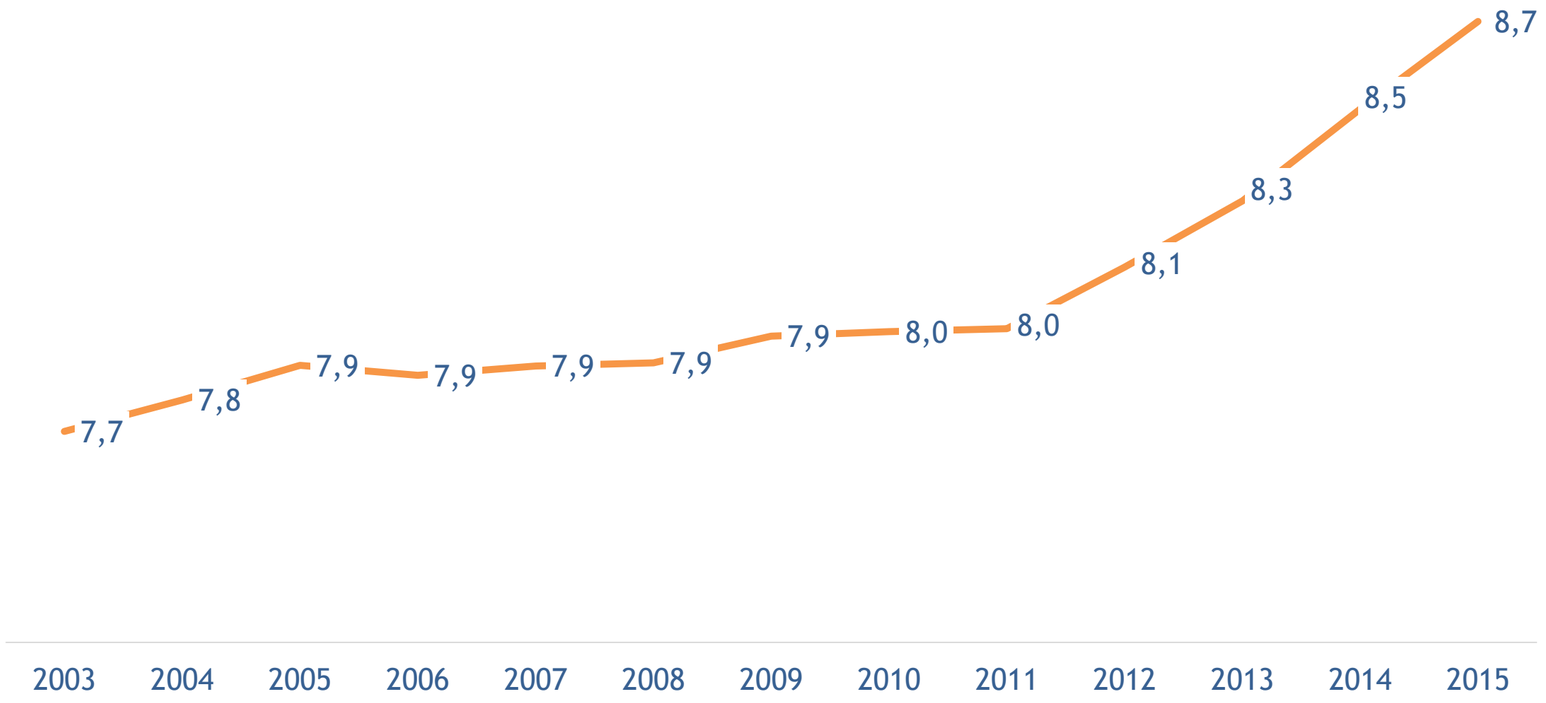


Car park is mobility factor !
Still increasing Belgian car park

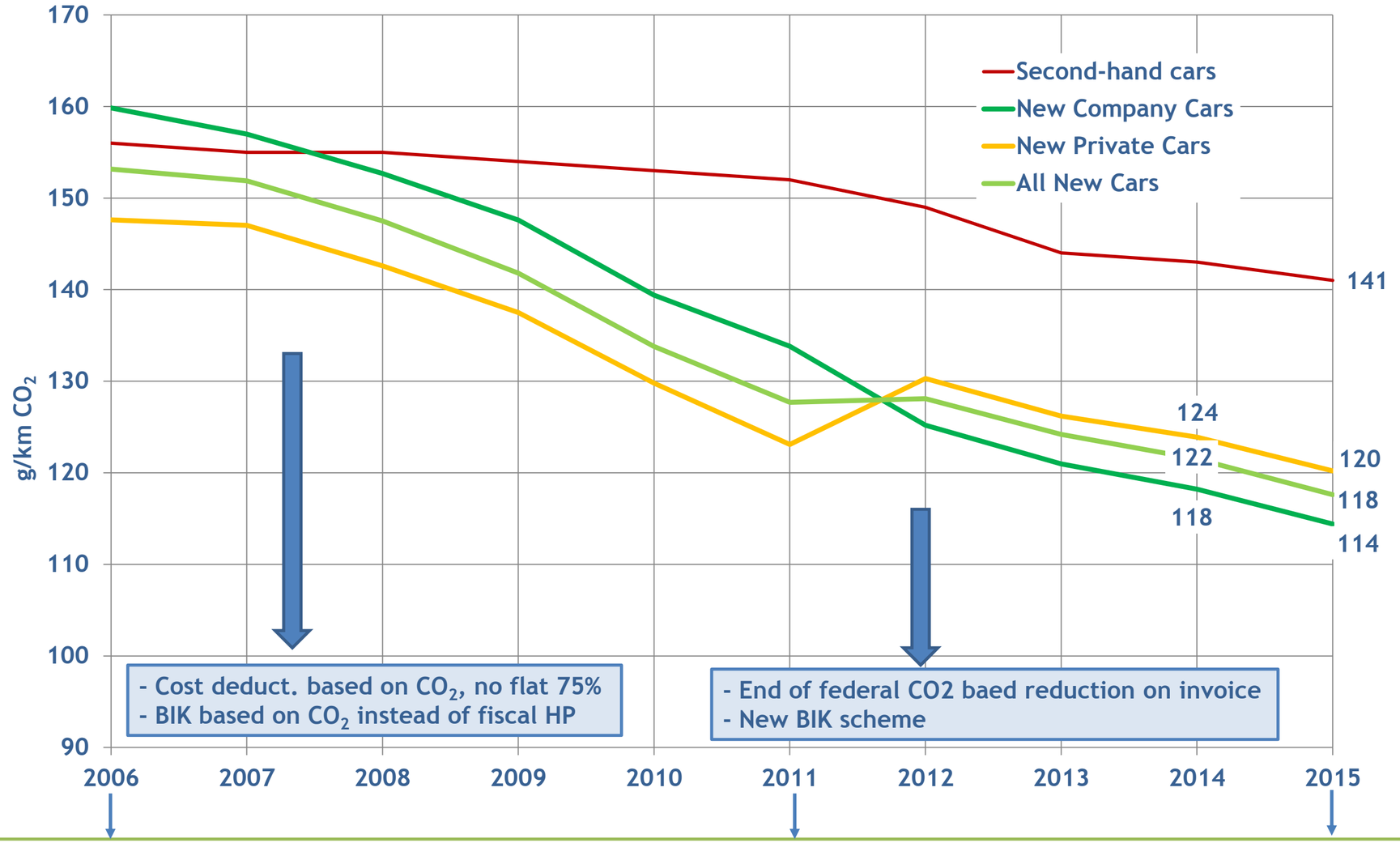
- Growth: + 1%/y
- Units : ca + 50.000 cars/y
- Multiplied by 5 m. = 250 km of extra parking spaces needed
- Demography : last year +0,5%, last 5 years 0,65 % per year, representing > 50.000 people
- Ongoing driving population
- 1 person households growth

	2011	2012	2013	2014	2015	Delta 2011->2015
Professional use	1 099 568	1 097 205	1 100 592	1 106 313	1 120 792	+ ca 21.000
Private use	4 259 446	4 295 704	4 338 703	4 404 767	4 438 926	+ ca 180.000 (x 9)
TOTAL	5 359 014	5 392 909	5 439 295	5 511 080	5 559 718	+ ca 200.000

Aging car park in Belgium
by used car sales & durability of life cycle



New and used car market in Belgium: average CO_2 emissions



Euro 1: 1992
Euro 2: 1997
Euro 3: 2001

Euro 4

Euro 5

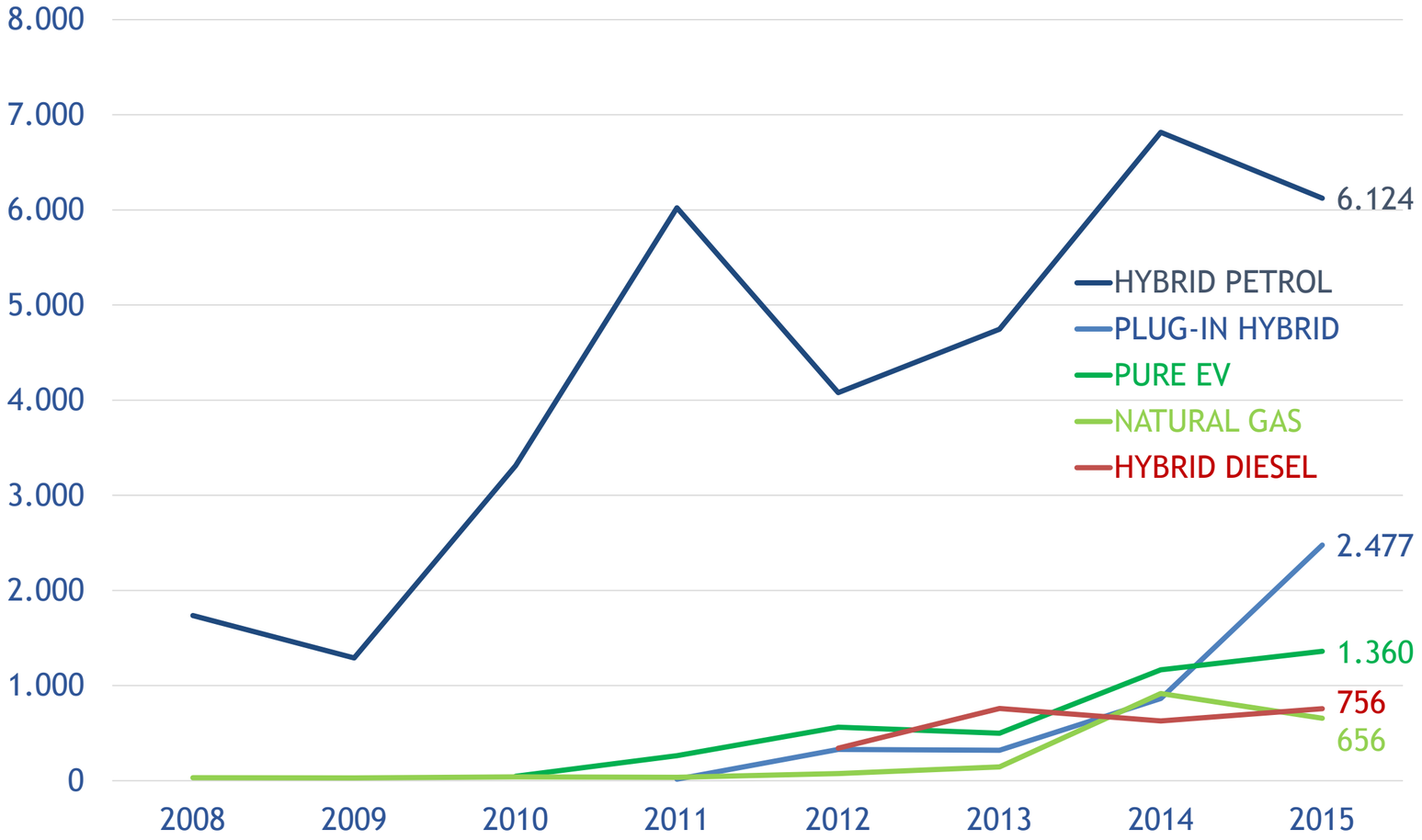
Euro 6

End of Diesel leadership ?



Less and less diesel in new car market since 2011

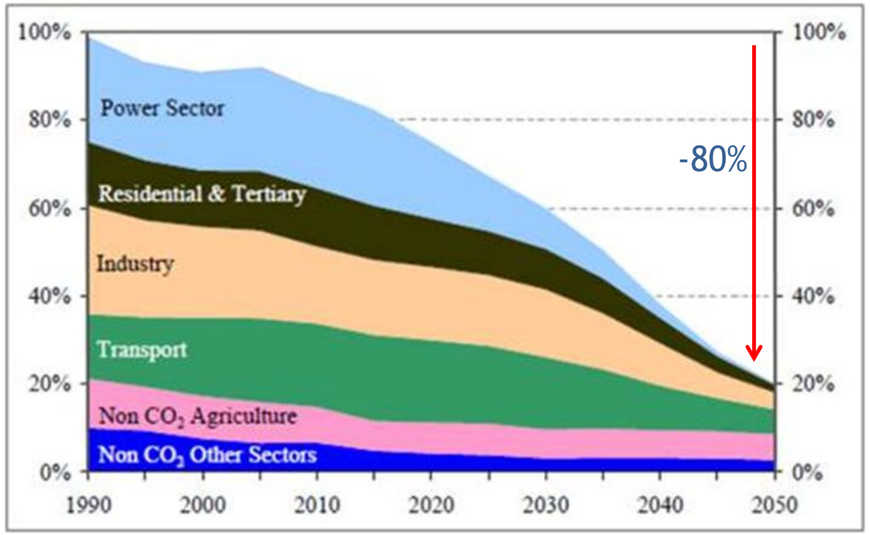
Alternative fuels & powertrains 2008-2015
< 2,5% of the market by lack of incentives



Decarbonisation

The automotive sector plays a significant role in the EU's decarbonisation agenda

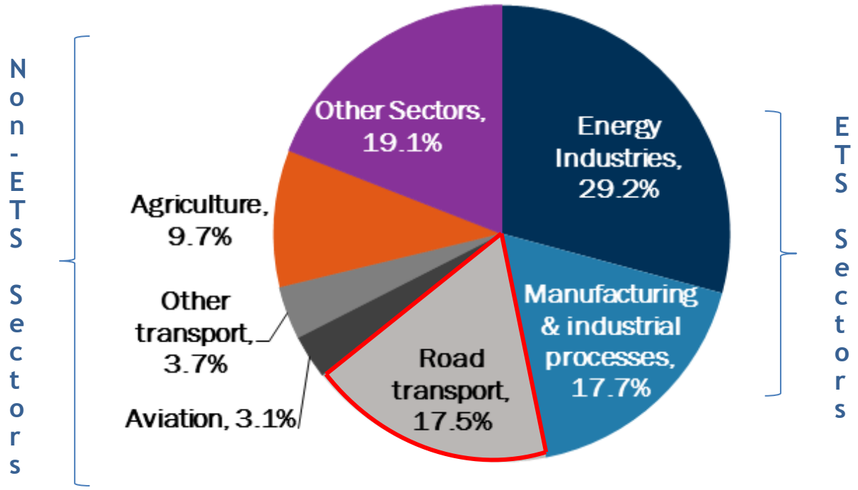
EU DECARBONISATION AGENDA BY 2050



Decarbonisation agenda by 2050 by sector:

- Power sector: - 100%
- Industry: - 85%
- Transport sector: - 60%

CARBON EMISSIONS BY SECTOR (EU28, 2012)



Contribution to carbon emissions in 2012:

- Power sector: 29%
- Industry: 17.7%
- Automotive industry via road transport: 17.5%

- *Sources: European Commission, EEA, FTI Calculations Note: Aviation is regulated under the ETS.*

Car market: trends & outlook

Replacement market

- 2016: 500K new cars
- Low interest rate, more positive economic climate, low fuel prices, relative fiscal stability

BE young/greener versus NL

- BE: new/used = 500.000/650.000 = 40/60 (5,5 mln park, 11,2 mln population)
- NL: new/used = 450.000/1.600.000 = 25/75 (8,2 mln park, 16,8 mln pop.)

Dieselization stopped

- 2011 : diesel/petrol = 75/25
- 2015: diesel/petrol = 60/40
- Dieselization of car park has stopped since 2013
- End of federal reduction on invoice (01/2012)

Marginal take-up of alternative fuels and powertrains

- Share remains marginal
- Alternatives and Diesel are needed to reach EU CO_2 targets
- Policy needed + smart car taxation to convince consumers

Employment



- 12.1 mio jobs, 5,6 % of the EU workforce
- Almost 1/4th of all automotive production worldwide
- 6,3 % of the European GDP
- 292 assembly and production factories in 26 EU member states
- 21 % of the passanger cars worldwide are produced in the EU
- Biggest private investor of the EU in R&D (>€ 41,5 bio)
- 40,000 patents in 2013 in the EU

- 100.000 direct jobs
- 2014: 481.322 cars & 34.000 trucks produced
- 2014 : investments of € 339 mio + leverage effect on investments of other sectors

FEBIAC opinion on the debate

Zero tolerance

- Defeat software
- Appropriate reaction from the BE industry members

Dialogue, demystification

- Do not throw all away
- Immense technological progress, R&D, employment, contribution to envi/climate and economy

Test versus reality

- Complete obsolescence of NEDC labo test
- Technological changes
- Changed underlying rationale
- Consumer misinterpretation
- Misusage for commercial or fiscal reasons

Better regulation

- Quicker decision process with impact assessment
- Regulatory stability
- Necessary lead time for industry to take into account

Two sets of discussions conflicting for our industry

Air quality

- Automotive : Euro regulations
- Member States : NEC -> sanctions on MS

CO_2

- Automotive : gradual lowering targets (non ETS)
- Severe sanctioning system for OEMs
- Importance of Diesel

Technology progress

- Consumption: an average car today consumes 15 % less fuel per 100 km then 10 y ago
- CO_2 : 70 % of the new cars in the EU less than 130 g CO_2/km in 2014
- NOx: reduction with 85 % between 2000 and 2014
- Noise : reduction with 90 % since 1970

Transport = +/- 25% of total antropogene CO_2-emissions:

-7% air & sea traffic
-10% passenger cars
-3% vans
-5% trucks

The debate on emissions

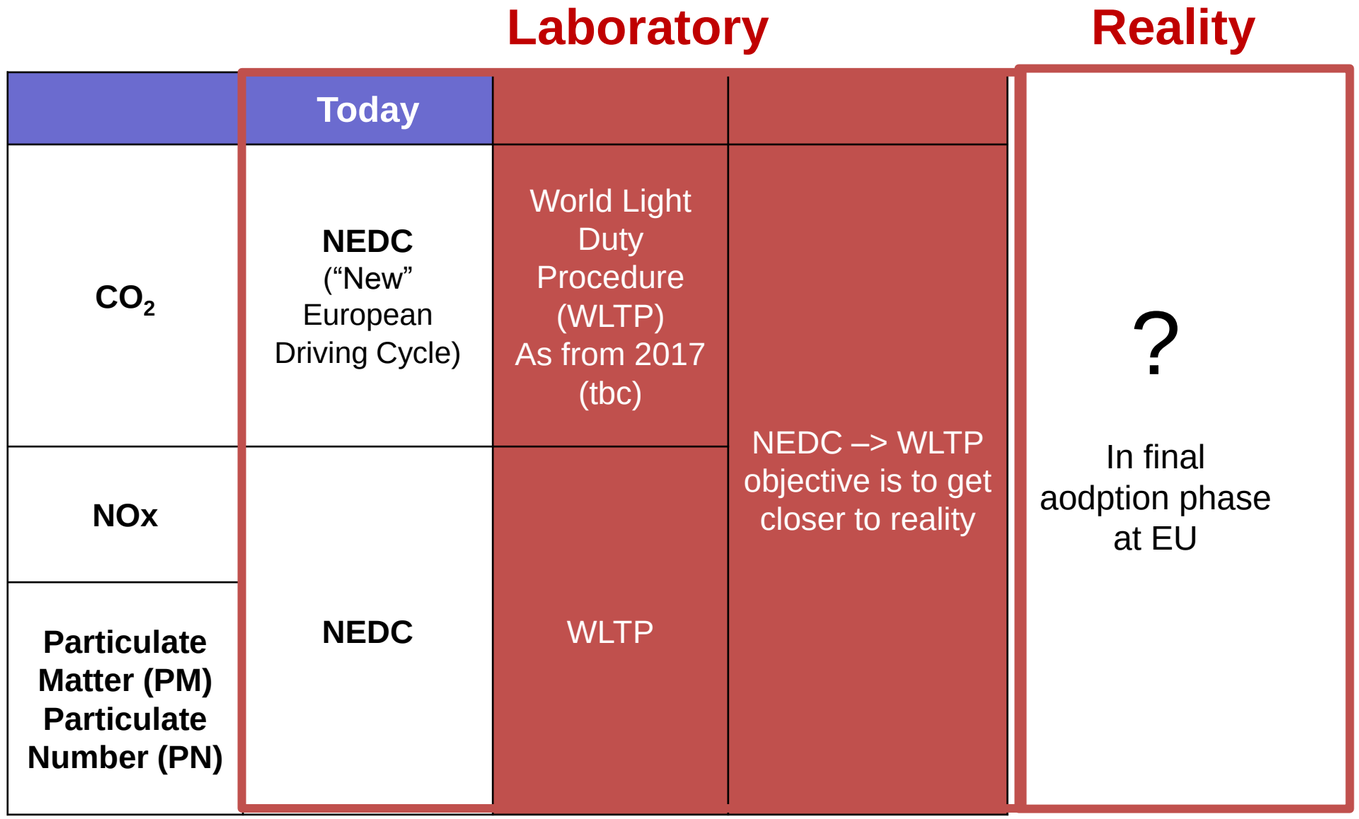
Air quality -> sector specific Euro standards

- Euro standards adopted at EU level
- Compliance is verified based on **laboratory** test-cycle (NEDC)

	Introduction dates		Petrol		Diesel		Petrol & Diesel
Euro standard	New approvals	All new registrations	NOx (g/km)	Mass of particles (g/km)	NOx (g/km)	Mass of particles (g/km)	Number of ultra-fine particles per km
Euro 1	1 July 1992	31 December 1992	0.97 (1)	-	0.97 (1)	0.14	-
Euro 2	1 January 1996	1 January 1997	0.5 (1)	-	0.9 (1)	0.1	-
Euro 3	1 January 2000	1 January 2001	0.15	-	0.5	0.05	-
Euro 4	1 January 2005	1 January 2006	0.08	-	0.25	0.025	-
Euro 5	1 September 2009	1 January 2011	0.06	0.0045 (2)	0.18	0.0045	6×10^{11} (3)
Euro 6	1 September 2014	1 September 2015	0.06	0.0045 (2)	0.08	0.0045	6×10^{11} (4) (5)

(1) Expressed as HC+NOx.
(2) Applicable to direct injection petrol engines.
(3) Applicable to diesel engines only.
(4) Limit of 6×10^{12} in the case of direct injection petrol engines.
(5) Common limit of 6×10^{11} for direct injection petrol engines and diesel engines from September 2017/September 2018.

Measurement methodology



Why difference between lab test and real world ?

- Lab tests were made in 1972 to compare, *without* all variables, cars and to put emission objectives evolving over time
- Lab tests are not meant to replicate real-life situations
- Unfortunately, those minimum figures used in advertising and even fiscal regulations, have confused the consumer
- Actual real-world emissions will vary, depending on conditions met on the road – such as traffic, road gradients, driver behaviour, road type, vehicle loading or weather conditions
- The Euro 5 impact assessment recognised the possible discrepancy between NEDC and actual emissions on the road, and the need to address it in the future. New technology such as hybrid made the accuracy of the test obsolete
- RDE is the Commission's answer to measure emissions in real driving environment, with the enormous complexity of catching of all variables (boundary conditions)

NEDC → WLTP

- EU-28
- Laboratory test, carried on a test bench in a controlled environment. It ensures repeatability & reproducibility of testing.
- All the conditions for the vehicle set-up, test running and handling of the results.
- It consists of 4 repeats of an urban part and 1 ‘extra-urban’ part (motorway).

- UNECE, EU-28, Japan, and India
- Laboratory test, carried on a test bench in a controlled environment. It ensures repeatability & reproducibility of testing.
- A global harmonized standard for determining the levels of pollutants and CO2 emissions, fuel or energy consumption, and electric range from light-duty vehicles
- Strict guidance regarding conditions of dynamometer tests and road load, gear shifting, total car weight, fuel quality, ambient temperature, and tire selection and pressure.
- The WLTC driving cycle for a Class 3 vehicle is divided in four parts for Low, Medium, High, and Extra High speed

Real driving emissions
Portable Emissions Measurement Systems : PEMS



- PEMS can measure PM, PN, NOx.
- There is **no standard** PEMS equipment









Agreement regulatory committee TCMV 28/10/2015

	Step 1	Step 2
CF	2.1	1.5
Dates (cars)	Sept 2017 new types Sept 2019 all types	Jan 2020 new types Jan 2021 all types
Dates (LCVs)	+ 1 year	+ 1 year
Boundary conditions	Awaiting proposal COM in Q1 2016	

- Q1 2016: European Parliament & Council of Ministers : scrutiny check
- Impact on :
  - Diesel parc
  - CO2 targets
  - Public image/perception

Role of the CF

- A conformity factor (CF) is a multiplier by which the Euro 6 NOx emission limit is allowed to be exceeded in normal driving; it is a ‘not-to-exceed limit’.

- On 28 October TCMV agreed to a final conformity factor of 1 (the limit set by the Regulation) plus a margin for PEMS measurement error of 0.5, applicable from 2020.

- The accuracy of PEMS equipment is affected by a number of elements:
  - Altitude
  - Ambient temperature
  - Tolerances of various sensors and instruments integrated in the equipment
  - Condensation in the exhaust sample line
  - Slippage and drift in the calibration of the PEMS over the test

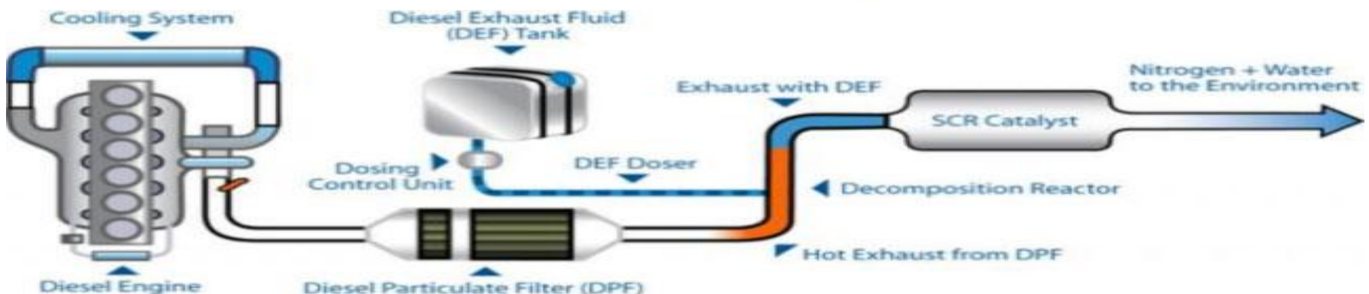
- According Joint Research Centre (October 2015), the PEMS equipment uncertainty is ≥ to 30% (some cases 50%).

Industry impact of the TCMV vote

1. Some engines ok via software upgrades
2. Some engines will require additional SCR catalyst => space under the chassis or in engine compartment
3. Other engines need urea tank => Where to put ? What about infrastructure (today for trucks, but insufficient for cars).
4. Cost : between €831 to €1818
5. Impact on diesel fleet/compliance CO2 95@2021
6. Impact on LCVs (98% diesel share)







Does a CF of 1.5 mean vehicles emit 120 mg/km instead of 80 mg/km ?

- **NO.** Manufacturers must set design objectives well below the legal limit of 80 mg/km to be certain of complying.

- **With a conformity factor of 1,** plus a error margin for PEMS of 0.5, **the 80 mg/km limit is confirmed.** Depending on vehicle type, size & technology, vehicles will deliver NOx emissions well below 80 mg/km.





Conclusions on RDE

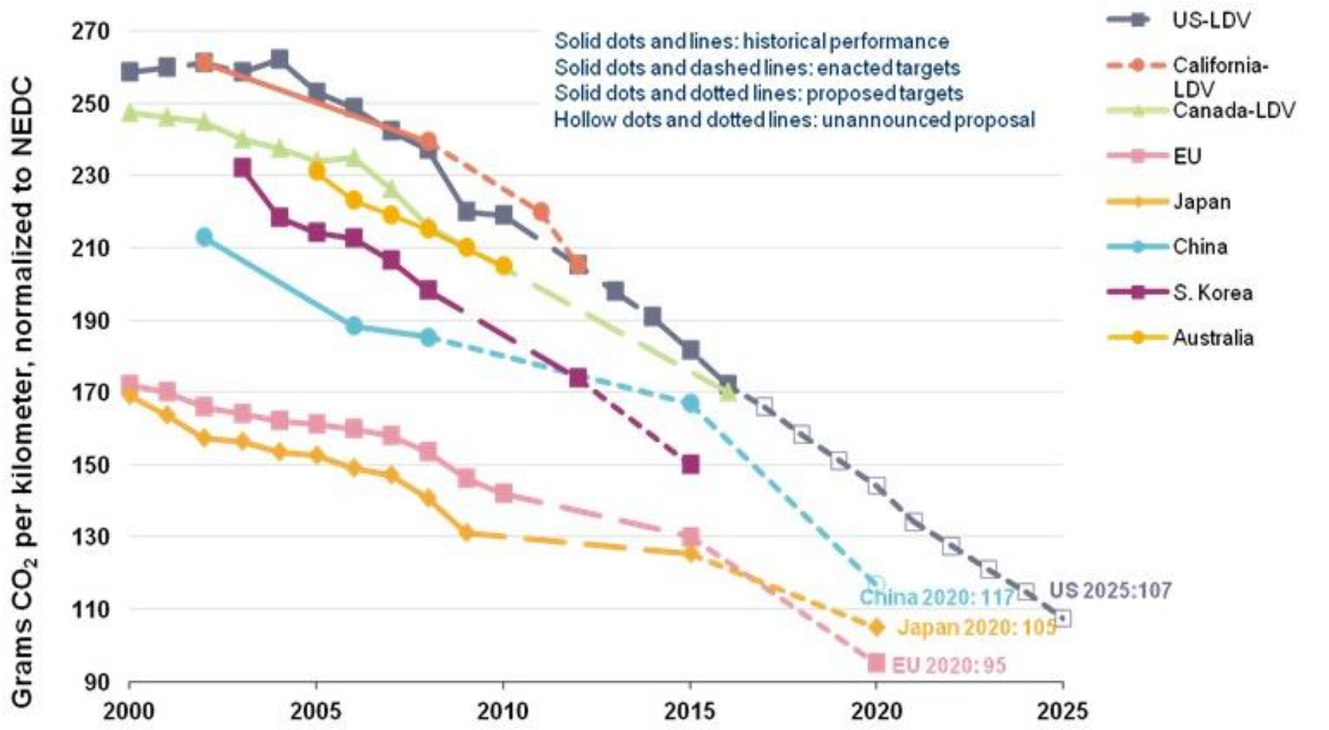
1. The current TCMV outcome will be **difficult to implement**, **but all OEMs take up this challenge, even with a cost ranging from €831 to €1818.**

2. A **CF of 1** plus a margin for PEMS measurement error of 0.5 **means meeting the 80mg/km limit** under normal driving conditions.

3. A rejection by the EP would increase uncertainty for the whole industry and reduces the time to comply with eventual new rules.

4. A rejection of the current text by the EP would **delay** the introduction of RDE testing in Europe **by months, if not longer**. The Commission would be forced to develop a new proposal, which may in turn be rejected by EU Member States. The **air quality improvements** that EU citizens expect would be **delayed unnecessarily**.

EU = most severe CO_2 norm worldwide



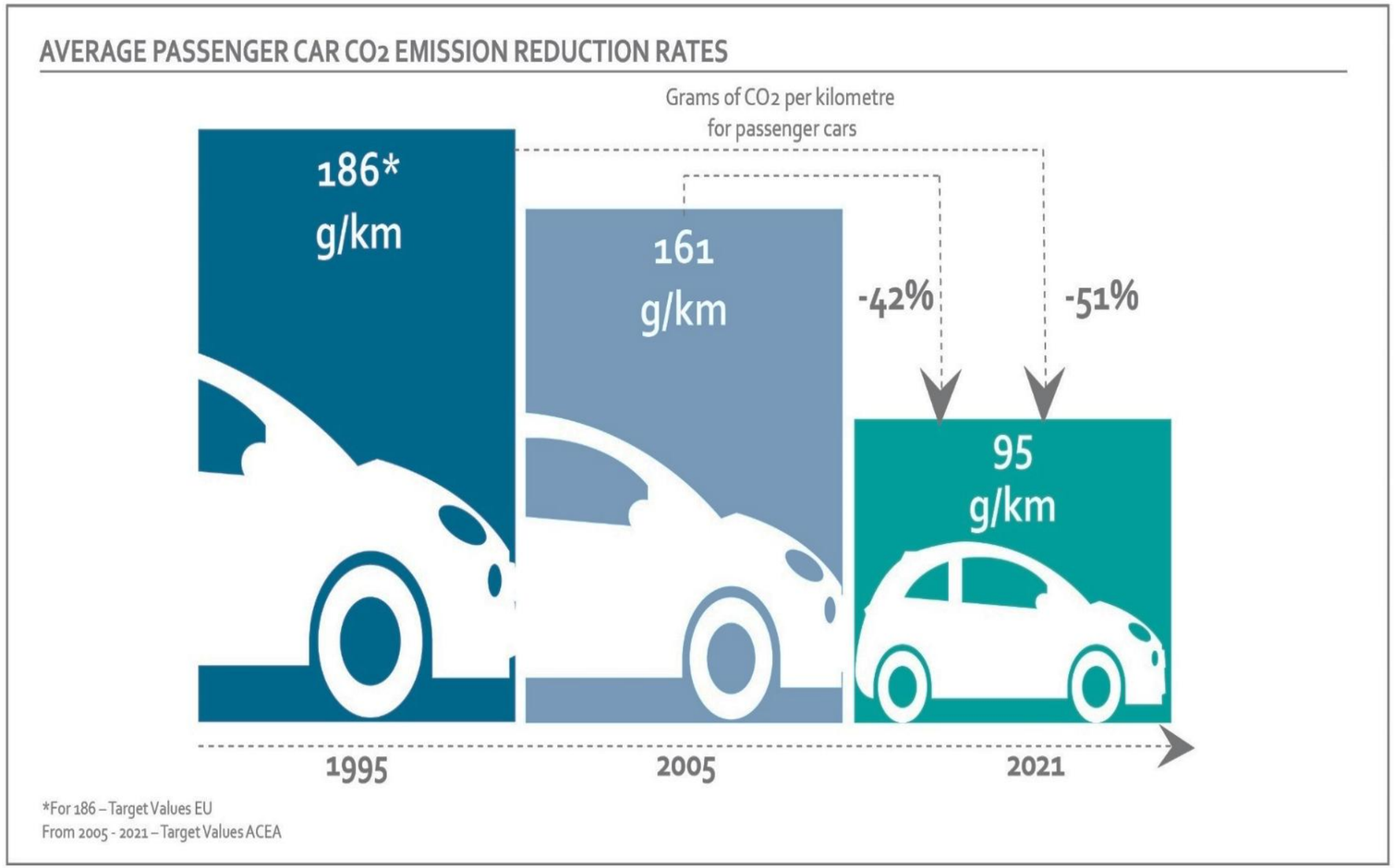
[1] China's target reflects gasoline fleet scenario. If including other fuel types, the target will be lower.
[2] US and Canada light-duty vehicles include light-commercial vehicles.

Source: ICCT

Remark: Recalculation in ICCT July 2012 report indicates level of 93g for passenger cars only for the US in 2025. EU's targets are comparitively more stringent. Vehicle definitions are different in the US and EU, and not directly comparable.

- European Regulation 2009 (updated 2014) for passenger cars
- Targets in step approach towards max. 95 g/km for passenger cars by end 2020
- Monitoring by European Commission and heavy penalty system
- Strongest targets worldwide
  - USA : 121 g
  - Japan: 117 g
  - China: 119 g

Accelerated progress



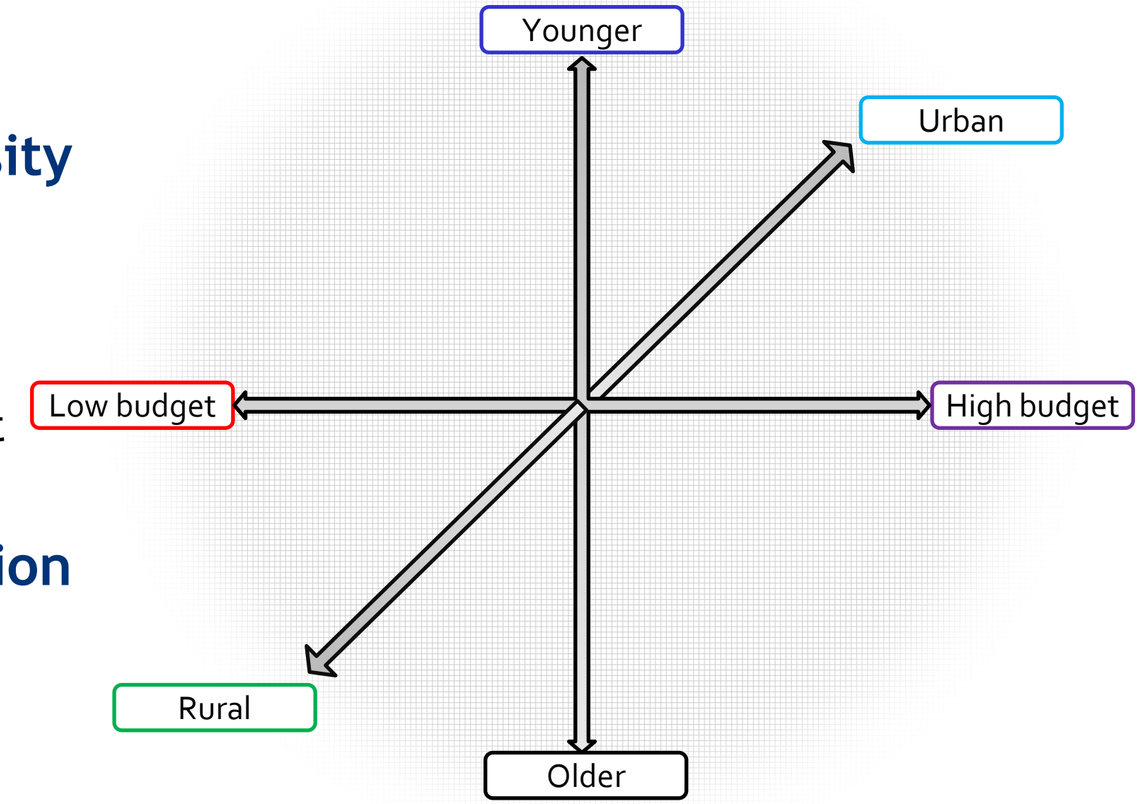
CO_2 regulatory burden -> role of Diesel

- Without diesel technology : no reach of CO2 targets up to now and likely up to 2021
- Different transport needs – different fuel mix (urban/rural/…)
- USA & diesel
- Change diesel to other fuels -> impact on lead time and industry factory value chain

Challenges and opportunities

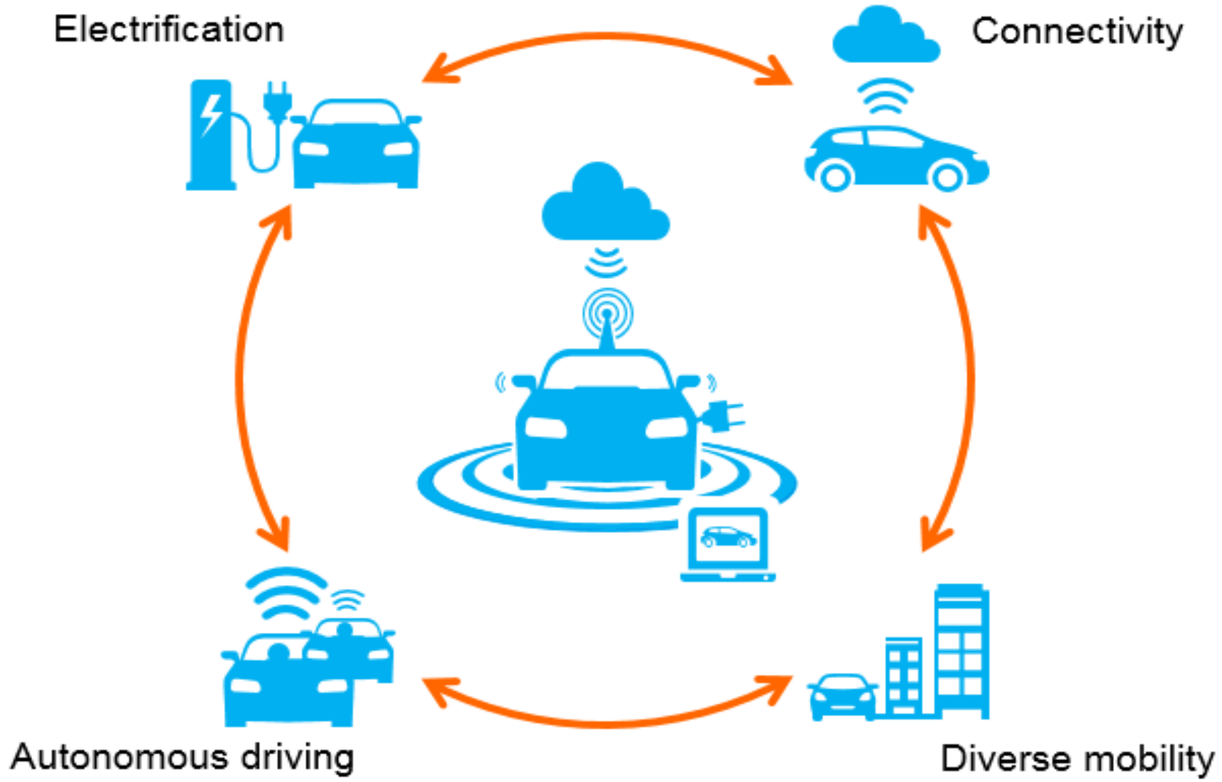
Consumer habits/use

- **Addressing the diversity of profiles**
  - Older/Younger
  - Urban/Rural
  - Low budget/High budget
- **Consumer segmentation leads to portfolio diversification**



Technological evolution

4 disruptive technology-driven trends



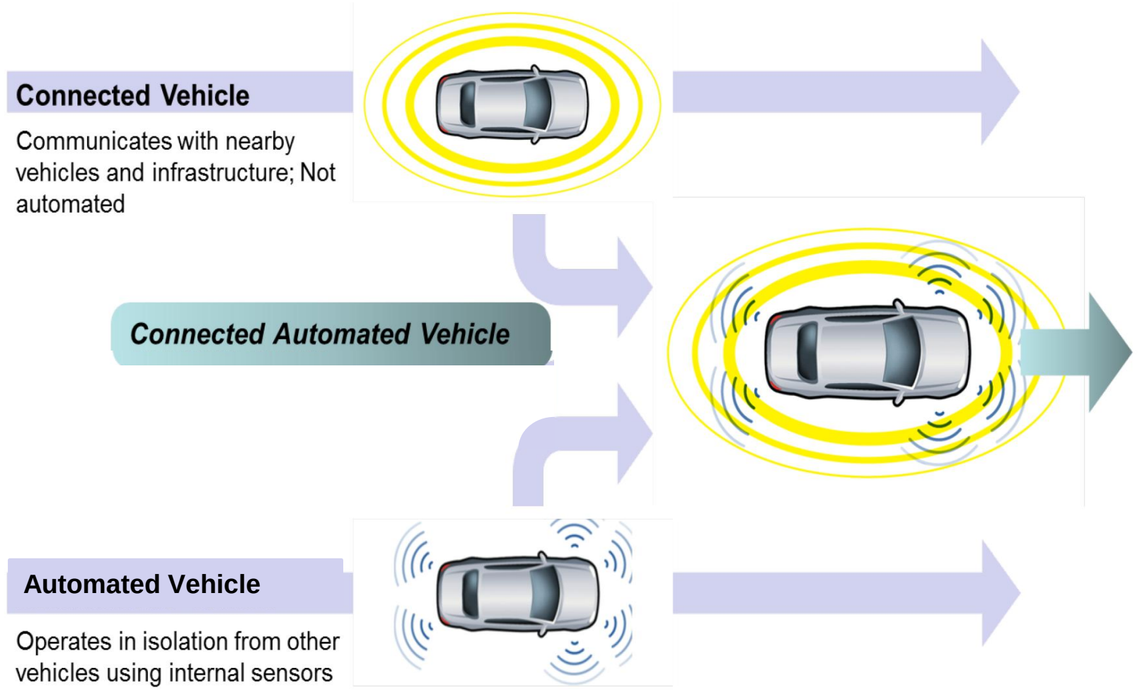
Source : McKinsey, EAF 2016

Electrification

- Battery technology going fast forward but not yet stabilised future
- Upstream production of electricity versus zero emission vehicles
- Important role of authorities to set example
- Important role of authorities to drive policy
- Potential of hydrogene

Going digital

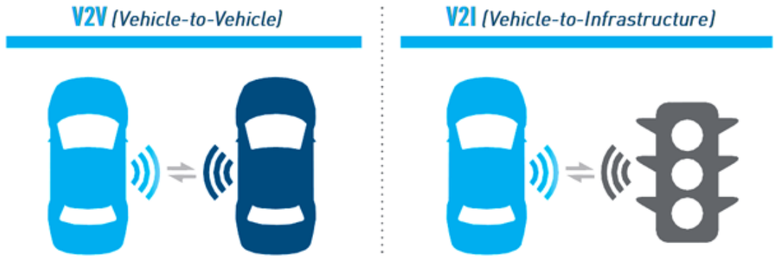
- Connected vehicles
- Automated vehicles



Connectivity -> inclusive transport

Ertico study shows **20% CO_2 reduction potential** through:

- **Clean vehicles**
  - Traffic & parking management
  - Alternative fuel vehicles
- **Safe vehicles**
  - Vehicle to infrastructure
  - Vehicle to vehicle
- **Efficient mobility**
  - Reducing traffic congestion
  - Urban mobility solutions



Connectivity, automation & intelligent transport systems

+

Decarbonising transport

=

More sustainable, more efficient mobility

Towards a synchronised view in Belgium ?

Enablers for emissions reduction

Technological

- Electrification non depending on high emission production
- Consumption : towards « 1L cars »
- Weight : lighter cars

Fiscal

- Tax shift: road charging for all vehicles -> from possession to use to polluter pays. Ringfencing revenues for infrastructure upgrade
- Greening accros regions

Legal/political

- New accepted standards at UN/EU level -> no goldplating
- Intra- and supra-regional concertation and synchronised policy on infrastructure for alternative fuels and non-fiscal advantages for users
- A common ITS roadmap
- Promote multi-modality with appropriate parking policy
- Ringfence revenues for infrastructure upgrade & solve missing links
- Long term planning towards zero emission cars

10 commandments against congestion & pollution
Technology & comodality are key

1. Use company car scheme as booster for cleaner, safer & connected mobility
2. Invest in robust & resilient road network & comodal infrastructure
3. Connect to enable smarter use of vehicles, roads and parking space
4. Upgrade ICT for more working & shopping with less time- & space constraints
5. Enlarge peri-urban parking supply & differentiate intra urban parking pricing
6. Focus 2-wheelers & collective transport for beating congestion during rush hours & in cities
7. Open buslanes for zeo emission vehicles & distribution trucks; open main roads for supertrucks
8. Shift taxes from purchase & ownership to pollution & usage
9. Introduce smart km charging for all vehicles & earmark revenues
10. Enlarge modal choice: subsidize transport demand, rather than supply (mobility budget)



Thierry van Kan : tvk@febiac.be
Joost Vantomme : jv@febiac.be

Le contrôle technique en Belgique “Dieselgate”

- DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

Auteur(s):	**De Meyer Philippe, Buekenhoudt Pascal**
GOCA:	Project Office et R&D Département du Contrôle Technique
Version:	Draft V00.01 – Confidential intern use only
Date:	le 18 janvier 2016
Client:	Chambre des représentants,
	Commission spéciale “Dieselgate”
Contrat:	Communication mail du président 05.01.2016
Project consortium:	Pas d’application

Le contrôle technique en Belgique: “Dieselgate“

1 Introduction 3
2 Les contrôles environnement dans le cadre du Contrôle Technique Périodique d’après la Directive européenne 4
2.1 Test environnement actuel 4
2.2 Test environnement lors de l’introduction de la nouvelle Directive 2014/45/UE 4
3 Projets internationaux en relation avec les émissions concernant le contrôle technique 5
3.1 Le projet “TEDDIE” - TEst (D) DIEsel 6
3.2 SET: Sustainable Emission Testing 7
4 Le Contrôle Technique peut-il détecter des fraudes du logiciel comme celles apparues lors du dieselgate ? 8
4.1 Le contrôle technique légal actuel et futur peut-il détecter des manipulations comme celles apparues lors du dieselgate ? 8
4.2 Est-il possible de détecter de quelque façon que ce soit des manipulations comme celles apparues lors du dieselgate lors du contrôle technique ? 8
4.2.1 Mesure des NOx et fonctionnement de la vanne EGR 9
4.2.2 Participation à l’étude SET II du CITA, axée sur les mesures des NOx 10
4.3 Le contrôle au bord de la route peut-il détecter les fraudes de logiciel comme celles du “dieselgate”? 10
4.4 Piste de réflexion envisageable: le “Remote Sensing” comme indicateur ? 12
5 Bibliographie 12

- DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

Le contrôle technique en Belgique: “Dieselgate“

1 Introduction

Aujourd’hui, 9 entreprises officiellement agréées (Moniteur Belge, 1994) assurent l’organisation du contrôle technique et des examens du permis de conduire en Belgique. Elles sont contrôlées par les autorités régionales compétentes. En effet, La Loi Spéciale relative à la Sixième Réforme de l’Etat du 6 janvier 2014 stipule que les régions sont compétentes pour « *le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ».* (Moniteur Belge, 2014)
La Loi Spéciale applique le principe du libre choix interrégional pour le citoyen.

En 1938, six ans après le lancement du contrôle technique en Belgique, les entreprises agréées se sont fédérées en instituant le groupement du GOCA (Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire). L’examen pour le permis de conduire s’est ajouté à leur mission en 1965. Depuis 1985, le contrôle technique s’est entièrement libéralisé au profit du client, qui peut désormais se présenter dans le centre de contrôle technique de son choix.

Les membres du GOCA comptent près de 2.200 employés, répartis dans 77 centres de contrôle technique et 32 centres d’examen pour le permis de conduire. Chaque entreprise est responsable d’une zone géographique précise. Les entreprises pour le contrôle technique exécutent annuellement 4,6 millions de contrôles techniques complets, réalisant un chiffre d’affaires annuel de l’ordre de 200 millions d’euros. Elles ont investi ces cinq dernières années près de 44 millions d’euros en équipements informatiques, appareils de contrôle, infrastructure et R&D.

Dans le futur, l’Europe prévoit des adaptations au contrôle technique. Le Roadworthiness Package comprend un nombre de Directives quant aux contrôles techniques périodiques et aux contrôles au bord de la route des utilitaires (European Union, 2014a), (European Union, 2014b). La transposition de ces Directives européennes en lois belges doit être réalisée pour le 20/5/2017, et doit être appliquée pour le 20/05/2018.

Le contrôle technique doit donc faire face à quelques modifications, également en ce qui concerne les mesures des émissions. Contrairement aux Directives précédentes, qui ne posaient que des exigences minimales pour les véhicules à contrôler, leur périodicité et les méthodes de contrôle technique, le Roadworthiness Package parcourt l’éventail complet du contrôle technique, en ce inclus l’évaluation des défectuosités, les appareils , le personnel et la supervision.

Les modifications planifiées au système de contrôle technique dans sa globalité nous offre l’opportunité de poser un regard critique sur le business model belge et sa situation aujourd’hui au sein de l’Europe. C’est à partir de là qu’une vision de l’avenir 2016-2019 a été développée sous le dénominateur commun d’une **“Modernisation axée sur la spécialisation et le service à la clientèle”**, et que des projets stratégiques ont été conçus qui indiquent dans quel sens le

DRAFT - CONFIDENTIAL INTERNAL USE ONLY

secteur désire évoluer. Des projets concernant les émissions font également partie de cette vision.

2 Les contrôles environnement dans le cadre du Contrôle Technique Périodique d’après la Directive européenne

2.1 Test environnement actuel

Depuis 1996, conformément à la Directive européenne, les mesures des émissions des véhicules à essence et diesel sont des composants obligatoires du contrôle technique. Lors du contrôle technique, c’est un test au ralenti qui est effectué. Tous les Etats membres sont obligés d’effectuer un test des émissions conformément à la Directive 2009/40/CE, dernièrement modifiée par la Directive 2010/48/UE. Pour les véhicules à essence, le CO (en % vol) est mesuré au ralenti, et le CO et la valeur lambda au ralenti accéléré (de 2000 à 2500 tours/minute). Cette dernière mesure vise à vérifier si la régulation de la combustion dans le moteur se situe dans le bon champ de fonctionnement du catalyseur.

Sur les véhicules diesel, l’opacité des gaz d’échappement est mesurée en accélération libre. La Directive stipule les spécifications pour la mesure des gaz: le régime moteur du moteur débrayé est augmenté du ralenti vers un régime moteur déterminant la mise en route du régulateur de l’alimentation en carburant, le levier de vitesses est en position neutre et le moteur est débrayé.

Les clients du contrôle technique trouvent désagréable lors du test diesel, que l’on emballe le moteur à vide à plusieurs reprises et ce pendant deux secondes. Le GOCA a cherché des alternatives, mais l’Europe n’a e.a. jamais autorisé un banc de puissance, compte tenu des frais d’investissement élevés. Outre ces frais d’investissement, qui pourraient être supportés par un système centralisé, il convient de tenir compte de la durée du test sur un banc de puissance et des problèmes liés à la sécurité. Le GOCA a proposé l’introduction d’un système “Fast Pass / Fast Fail” afin de pouvoir déterminer rapidement si un véhicule doit être accepté ou refusé tout en évitant les accélérations inutiles. Cette idée a été reprise plus tard par la Directive européenne concernant le contrôle technique.

2.2 Test environnement lors de l’introduction de la nouvelle Directive 2014/45/UE

La Directive 2014/45/EU stipule les exigences de contrôle minimales, ce qui signifie qu’outre le test d’opacité, un test EOBD complémentaire peut être effectué. En France, c’est déjà le cas (UTAC OTC, 2013a). EOBD représente le “European On Board Diagnostic”. Ce système est standardisé sur base des exigences d’homologation pour les véhicules, et ne concernent que la gestion moteur et la mesure des émissions. Seuls quelques pays comme l’Allemagne, la Suède et les Pays-Bas s’en tiennent dans certaines circonstances au test EOBD, sans pour autant effectuer le test d’opacité, ce qui n’est pas conforme à la Directive. Cette Directive prévoit la possibilité d’opter pour une lecture EOBD sur base d’une évaluation de l’équivalence pour les véhicules Euro 5 (voitures) et Euro V (utilitaires). Des études menées par l’UTAC en France (UTAC OTC, 2013b), et l’étude “SET” (Sustainable Emission Testing) du CITA (CITA, 2015), qui pouvait compter sur la contribution de 6 pays européens, ont démontré que le test d’opacité et le test EOBD ne détectaient pas les mêmes agents polluants.

DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

Pour les véhicules Euro 6 et Euro VI, l’exigence de l’évaluation de l’équivalence n’est pas maintenue, et la Directive laisse le choix entre le test d’opacité et un test via la lecture EOBD. Pour les véhicules Euro 4 et Euro 5, l’étude SET recommande d’utiliser tant le test d’opacité que le test EOBD, et de rendre plus sévères les actuelles limites de refus.

Les tests d’émissions via l’EOBD tablent sur la fiabilité présumée du système de gestion moteur du constructeur. Le système intégré indiquera si les gaz d’échappement du véhicule se situent dans les limites requises pour les émissions. Le système ne mesure pas les émissions en tant que telles, mais surveille le système de contrôle des émissions via des capteurs. La confiance accordée au système d’autodiagnostic du véhicule, sachant qu’il constitue une base du contrôle technique des véhicules, s’est fortement depuis le scandale du dieselgate (EPA, 2015).

Le secteur considère qu’il convient de suivre les conclusions émises par l’étude SET. Le contenu du test EOBD n’est pas stipulé par la Directive européenne. Le secteur est d’avis qu’il devrait être composé au minimum des éléments suivants:

- Contrôle visuel du MIL (Malfunction Indicator Lamp)
- Lecture des “Readiness Codes” (ce n’est que si tous les systèmes contrôlés par le management moteur ont subi un check propre qu’il est possible de statuer sur l’aspect écologique du véhicule);
- Lecture du statut du MIL;
- Lecture des codes des défectuosités;
- (Pour les Euro VI : classe des codes des défectuosités).

Dans certains cas, le test d’opacité EURO VI pour les camionnettes est inutile, car les “diffuseurs” mélangent les gaz d’échappement à de l’air frais pour refroidir la température des gaz d’échappement. Ainsi, ce que l’on mesure à l’échappement n’est plus ce qui est produit par le moteur avec son système de contrôle des émissions. Un test d’opacité n’a donc pas de sens dans ce cas, et il conviendra de faire appel au scan EOBD pour être en mesure de statuer sur la nature des émissions produites.

DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

3 Projets internationaux en relation avec les émissions concernant le contrôle technique

Le secteur s’est toujours soucié de l’avenir du contrôle technique. Il n’est donc pas étonnant que le GOCA se soit profilé comme partenaire de tout instant dans les projets récents du CITA, the International Motor Vehicle Inspection Committee. Il s’agit de projets qui sont le plus souvent initiés par la Commission européenne dans le but de s’aviser de la gestion future du contrôle technique. Ainsi, le GOCA fait partie de la commission d’experts rassemblés pour l’AUTOFORE project: Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union (CITA, 2007), et a pris activement part dans un rôle directeur aux projets “TEDDIE” et “SET” (CITA, 2011) (CITA, 2015).

3.1 Le projet “TEDDIE” - TEst (D) DIEsel

En 2010, le CITA a, conjointement avec un consortium dont le GOCA faisait partie, réagi à une étude sur les émissions, organisée par la Commission européenne. L’étude sur les émissions TEDDIE (TEst(D)DIEsel) était un projet d’un an financé par la Commission européenne et la Direction Générale de la Mobilité et des Transports (DG MOVE). Le CITA a remporté l’adjudication et a effectué l’étude en 2011. Le GOCA a été désigné comme responsable du projet pour l’étude des littératures en la matière, comprenant les recherches quant à la législation et la littérature existante, en ce inclus les procédures de test et les appareils de test, ainsi que toute étude technique pertinente sur le sujet.

Les partenaires du consortium TEDDIE étaient, par ordre alphabétique :

- Le CITA (coordinateur);
- DEKRA (Allemagne);
- Le GOCA (Belgique).
- L’IERC (Allemagne);
- Peter Stricker (Autriche);
- SGS (Suisse);
- TRL Limited (Royaume Uni);
- TÜV NORD Mobilität (Allemagne);

L’European Garage Equipment Association (EGEA) était également un partenaire clé. Celui-ci a été étroitement associé au projet.

Le projet TEDDIE a pris comme point de départ la législation européenne actuelle, à savoir la Directive 2009/40/CE, amendée par la Directive 2010/48/EG. Pour l’essentiel, cette législation stipule que:

- Pour les véhicules à aspiration naturelle, la mesure de la concentration en CO doit être effectuée dans l’échappement, avec le moteur au ralenti et au ralenti accéléré. Pour les véhicules équipés d’un catalyseur à régulation, la valeur lambda est mesurée au ralenti accéléré.
- Pour les véhicules diesel, la mesure de l’opacité doit être effectuée lors d’un test ‘en accélération libre’.

La mesure des NO (oxydes d’azote) et NO2 (dioxydse d’azote) ou PM (particules) n’est actuellement pas requise.

L’objectif principal du projet TEDDIE était de définir une nouvelle procédure de test et de déterminer quel serait l’équipement nécessaire pour mesurer les émissions NO, NO2 et PM pour les véhicules diesel lors du contrôle périodique. Les candidats pour spécifier les procédures à suivre et les équipements à utiliser ont été initialement identifiés au travers d’une étude des littératures internationales. Plusieurs approches potentielles ont ensuite été évaluées par le biais d’un programme de mesures sur les véhicules, effectuées en laboratoire.

-DRAFT- CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

Vu que les appareils de mesure du NO ou NO2 se trouvent encore au stade de développement, et compte tenu de l’évolution des systèmes de contrôle des émissions dont sont équipés les véhicules, il a été conclu qu’il n’est pas indiqué d’effectuer des mesures de NO ou de NO2 sans charge. Pour les mesures de PM, par contre, des procédures et équipements de précision ont pu être trouvés.

Vous pouvez trouver le rapport complet de l’étude sur le site internet de la Commission européenne (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/teddie.pdf) et du CITA.

3.2 SET: Sustainable Emission Testing

En 2011, le CITA a mis fin à l’étude TEDDIE sur le contrôle des émissions des véhicules diesel, menée pour la Commission européenne. Le GOCA y avait largement contribué en assumant la responsabilité de l’étude des littératures en la matière.

Le groupe de travail GT2 “Environmental Protection Systems” du CITA a prolongé l’étude TEDDIE en instaurant l’étude SET (Sustainable Emission Testing), qui porte tant sur les véhicules à essence que sur les véhicules diesel. Le GOCA a également proposé sa collaboration à cette étude.

Les mesures des émissions à l’aide de nouveaux appareils d’une très haute précision et les mesures des émissions basées sur la lecture du système EOBD ont été comparées. Le projet a été lancé le 1er avril 2014.

Le succès du projet peut être imputé aux nombreux tests sur le terrain effectués dans 16 centres de contrôle technique situés en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Espagne, en Suède et en Belgique. Le GOCA a été désigné comme responsable de cette partie importante du projet, et a effectué des tests dans 3 centres de contrôle technique. Tous les appareils utilisés aux fins de l’étude étaient équipés d’un logiciel spécifique, spécialement conçu pour mener ce projet à bien.

Les conclusions principales du projet étaient les suivantes :

- L’étude SET recommande, pour les véhicules euro 4 et euro 5, d’avoir recours simultanément au test de l’échappement et au test EOBD, compte tenu du fait qu’ils détectent des agents polluants différents, et peuvent donc être considérés comme complémentaires.
- Les limites de refus actuellement en vigueur peuvent encore devenir plus rigoureuses.
- L’analyse des coûts et avantages liée à l’introduction d’une mesure combinée échappement-EOBD, y compris l’application de limites de refus plus sévères, est positive.

Le projet a été publié sur le site internet du CITA (http://www.cita-vehicleinspection.org/LinkClick.aspx?fileticket=NuTOuU-B_1w%3d&tabid=577).

DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

4 Le Contrôle Technique peut-il détecter des fraudes du logiciel comme celles apparues lors du dieselgate ?

4.1 Le contrôle technique légal actuel et futur peut-il détecter des manipulations comme celles apparues lors du dieselgate ?

Depuis le scandale du dieselgate (EPA,2015), les demandes d’explication quant à ces faits et aux tests des nuisances du contrôle technique se multiplient.

The California Air Resources Board (CARB) a constaté que certains véhicules diesel Volkswagen et Audi enregistraient des valeurs NO_x anormalement élevées au cours d’un programme de test qui, outre les exigences posées pour l’homologation, évaluait également les prestations quant aux émissions pendant la durée de vie de ces véhicules.

Tout véhicule est soumis à une procédure d’homologation pour se voir délivrer un COC. En ce qui concerne les émissions, des tests sont effectués sur un banc de puissance, suivant un cycle de roulage spécifique. Or, les cycles de roulage parcourus en Europe et aux Etats-Unis sont différents. Pour pouvoir vendre des véhicules diesel aux Etats-Unis, certaines prestations sont mises en avant, comme la montée en puissance. Ces caractéristiques ne cadrent pas avec des émissions réduites, respectueuses de l’environnement. La gestion moteur des véhicules concernés, lorsque ceux-ci passent sur un banc de puissance programmé sur le cycle américain, détectent ce mode. Ils amorcent un programme moins polluant, plus ‘écologique’, alors que ce programme n’est pas utilisé pour la conduite normale dans les circonstances habituelles. Comme seul le programme écologique est homologué, ces véhicules ne sont pas couverts par un COC, et ne sont donc pas conformes à la législation.

Les tests sur les émissions utilisés par le contrôle technique ne sont pas comparables aux tests d’homologation effectués dans un environnement de laboratoire sur un banc de puissance. Le contrôle technique utilise un test plus court et moins coûteux, qui a pour but de détecter les principaux agents polluants. Le test d’opacité mesure la suie et les particules, mais pas les NO_x.
Les manipulations du logiciel, comme chez Volkswagen, ne changeront pas grand-chose aux résultats du test d’opacité.

4.2 Est-il possible de détecter de quelque façon que ce soit des manipulations comme celles apparues lors du dieselgate lors du contrôle technique ?

Tout comme par le passé, le secteur veut continuer à innover. Il reste axé sur la spécialisation en introduisant des contrôles techniques de haute qualité, adaptés au secteur, et en mettant en avant le service à la clientèle. Le GOCA, partant des données du “dieselgate”, poursuit la recherche susceptible de conduire à des améliorations pour le contrôle technique.

- DRAFT CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

4.2.1 Mesure des NOx et fonctionnement de la vanne EGR

Les véhicules diesel émettent principalement des NO_x nocifs (oxydes d’azote: NO et NO_2) et des particules fines (PM_{10}). Le test d’opacité stationnaire actuel est axé sur la mesure de la suie et des particules fines, non sur la mesure des NO_x. Le scandale du dieselgate a révélé principalement des émissions anormalement élevées des NO_x pour les véhicules concernés. Il est bien connu que les valeurs les plus élevées sont émises lorsque le moteur tourne à un régime élevé, générant à ce moment-là des températures et des pressions élevées. Le test stationnaire, tel qu’utilisé lors du contrôle technique, n’est jamais effectué dans de telles circonstances. Dans un environnement de testing, des circonstances comparables ne peuvent être obtenues sans l’utilisation d’un banc de puissance. C’est pourquoi le contrôle des émissions NO_X lors du cycle de roulage sur un banc de puissance est dans la pratique et financièrement difficilement réalisable dans le contexte du contrôle technique.

De faibles émissions de NOx peuvent être atteintes principalement grâce la recirculation des gaz d’échappement ou EGR, et à la technologie de réduction catalytique sélective (selective catalytic reduction - SCR). Un catalyseur SCR peut, par adjonction d'AdBlue, détruire les NO_x présents dans les gaz d’échappement. Les mesures de NO_x plus élevées des véhicules du dieselgate sont probablement dues à un fonctionnement incorrect du principe de régulation SCR (Selective Catalytic Reduction), également appelé système AdBlue, et/ou du système de recirculation des gaz d’échappement EGR (Exhaust of Emission Gas Recirculation).
Des méthodes de mesure capables de contrôler le fonctionnement d’une de ces technologies, ou des deux, pourraient signifier une plus-value importante pour le contrôle technique.

En participant aux études sur les émissions comme Teddie et SET, le GOCA s’est construit une expérience notable. Lors d’un test stationnaire, le rapport NO/NO_2 a été examiné, mais ce test n’a pas produit les résultats escomptés. De plus, lors des mesures effectuées, il est apparu que les appareils de mesure des NO_x présentaient des problèmes quant à leurs temps de réaction.

Le GOCA continue de suivre les évolutions que connaissent ces appareils. Pour l’étude SET, le GOCA a développé un programme parallèle à l’aide d’un appareil combinant les mesures d’opacité et des NO_x . Les résultats se sont révélés prometteurs (en ce qui concerne le temps de réaction).

Une première idée pour tester le fonctionnement de la technologie de réduction des NO_X par un appareil consistait à mesurer le fonctionnement du système EGR. En effet, en ajoutant des gaz d’échappement à l’air de combustion, la température de combustion est abaissée, et le pourcentage de NO_x diminue. Ce mélange ne se réalise pas en toutes circonstances. La quantité de gaz d’échappement dépend des modalités du régime. La régulation en constitue une donnée complexe, mais les règles empiriques suivantes peuvent être posées:

- Pas d’EGR en charge pleine;
- Un pourcentage en gaz d’échappement dépendant d’une charge en charge partielle ;
- En régime stationnaire, il n’y pas de fonctionnement EGR. Cependant, pour certains modèles, l’EGR est en fonctionnement au régime ralenti. Ceci permet une montée plus rapide en température lorsque le moteur est froid.

SET - CONFIDENTIAL INTERNAL USE ONLY

En mesurant les NO_x en régime moteur de 2000 tours/min. à 2500 tours/min. et en accélération libre, il serait peut-être possible de vérifier le fonctionnement de la vanne EGR. Ce test pourrait être appuyé par des données OBD telles que le régime moteur, des données portant sur le débit d’air, la position de la vanne EGR, et les conditions EGR. Le taux de remplissage du moteur peut être calculé sur base de la cylindrée, du régime moteur et du débit d’air. Sur base de ces données, nous espérons pouvoir contrôler le fonctionnement du système EGR. De plus, en utilisant certaines conditions spécifiques (certains régimes moteur), nous escomptons également être en mesure de pouvoir distinguer l’influence d’un système ad-blue fonctionnant bien ou mal.
Fin octobre - début novembre 2015, il a été prévu que la firme Capelec produirait 3 appareils permettant d’effectuer des centaines de tests dans les centres de contrôle technique. Après analyse des résultats d’ici la mi-2016, il sera possible de dire si cette piste peut être poursuivie.

4.2.2 Participation à l’étude SET II du CITA, axée sur les mesures des NOx

La Directive 2014/45/EU mentionne dans son introduction qu’en dépit de normes d’homologation plus sévères imposées pendant les deux dernières décennies, les émissions de particules fines et de NOx, et la qualité de l’air en découlant, ne se sont pas améliorées. Néanmoins, la Directive vise principalement les émissions de CO (véhicules à essence) et l’opacité (véhicules diesel), et/ou la lecture des données provenant du système EOBD.
La future étude SET II du CITA a également pour objectif d’étudier quels sont les appareils de mesure des NO_X qui peuvent constituer une plus-value pour le contrôle technique, et là aussi, le contrôle sera axé sur le fonctionnement d’une ou des deux technologies qui garantissent une réduction des NO_X.

Avec certains membres du CITA, le GOCA développe un projet à ce sujet. Ce projet se limitera aux véhicules M1 et N1. Il est prévu que le projet démarre vers fin février 2016, et que le rapport final pourra être présenté fin 2016 - début 2017. Il est évident que le GOCA y apportera sa collaboration active.

4.3 Le <u>contrôle au bord de la route</u> peut-il détecter les fraudes de logiciel comme celles du “dieselgate”?

Selon la Directive européenne 2000/30/CE, dernièrement modifiée par la Directive 2010/47/UE, des contrôles techniques systématiques doivent être effectués au bord de la route pour les poids lourds, autobus et autocars circulant sur le territoire belge (European Union, 2010a).
Une convention entre l’Etat belge, les entreprises de contrôle technique, le GOCA et le FIA a permis de mettre en oeuvre la procédure de contrôle au bord de la route depuis **le 1er septembre 2006**. En grandes lignes, le concept se compose de :

- un camion avec générateur équipé d’une plateforme pour le chargement et le déchargement d’un freinomètre mobile;
- une remorque conçue sur mesure et proposant l’infrastructure nécessaire ;
- une installation informatique sans fils pour traiter les mesures effectuées et les données administratives ;
- un banc de freinage mobile ;

DRAFT - CONFIDENTIAL - INTERN USE ONLY

- un « mesureur de particules » pour la mesure des émissions produites par les camions à moteur diesel ;
- différents appareils et instruments de contrôle, ainsi que des installations sanitaires et de sécurité ;
- l’expertise fournie quant à la vérification de l’état technique du véhicule,
- la coordination du personnel et des véhicules, en ce inclus l’entretien et la calibration du matériel ;
- l’établissement de statistiques.

Pour les tests des émissions du contrôle au bord de la route, le même raisonnement peut être suivi que pour les tests s’effectuant dans les centres de contrôle technique : ils ne sont pas comparables aux tests d’homologation effectués en laboratoire sur un banc de puissance. Lors du contrôle au bord de la route, un test meilleur marché et plus bref est utilisé. Il a pour but principal de détecter les agents polluants majeurs. De plus, le test d’opacité ne mesure que la suie et les particules, pas les NO_x.
Les manipulations du logiciel ne changeront pas grand-chose aux résultats enregistrés lors du test d’opacité.

Les entreprises de contrôle technique effectuent les contrôles à l’aide de deux unités mobiles. Ces unités peuvent être installées partout en Belgique, sur des sites choisis au hasard. Le contrôle des camions et autobus/autocars (test de freinage, test environnement, contrôle des feux, etc.) est effectué par des inspecteurs délégués par l’autorité compétente et par les collaborateurs des entreprises de contrôle technique. La coordination et les statistiques mensuelles sont fournies par le GOCA. Les statistiques bisannuelles qui doivent être communiquées à la Commission européenne et aux autorités compétentes sont également à la charge du GOCA.
Le Roadworthiness Package européen a opéré d’importants changements à la Directive 2000/30/CE en publiant la Directive 2014/47/UE, qui sera mise en vigueur ultérieurement pour fin mai 2018 (European Union, 2014b). Dans la mesure où le GOCA s’est toujours et même anticipativement conformé aux Directives, et notamment aux recommandations préconisées, l’impact sur le volet contrôle technique est limité. Les adaptations principales ont trait aux éléments suivants :

- le nombre de contrôles techniques à effectuer;
- le système de classification des risques ;
- le contrôle de la fixation du chargement.

Le secteur est toujours disposé à mettre en oeuvre son expertise pour développer les adaptations requises par la nouvelle Directive. Même les modifications qui sortent du champ d’application de la Directive peuvent faire l’objet de projets de faisabilité.

DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

4.4 Piste de réflexion envisageable: le “Remote Sensing” comme indicateur ?

Une piste qui pourrait être envisagée pour le contrôle des valeurs des émissions réelles est l’utilisation d’appareils “remote sensing”. Ces appareils font usage de la technologie de l’éclairage pour mesurer les émissions dans des conditions de circulation réelles. En mesurant l’atténuation du faisceau lumineux au travers du nuage des gaz d’échappement, le CO, CO_2, HC, NO et l’opacité peuvent être mesurés. Les appareils de “remote sensing” les plus récents mesurent également les NO_2, NH_3 et SO_2.

En équipant l’appareil de “remote sensing” d’une caméra ANPR, qui lit la plaque d’immatriculation, les valeurs de mesure peuvent être reliées au véhicule correspondant. Cet appareil peut effectuer des milliers de mesures en une seule journée. En associant toutes les données des émissions aux marques et modèles de véhicules, il est alors possible d’évaluer comment les différents modèles et classes de véhicules et leurs systèmes de contrôle des émissions fonctionnent dans des conditions de circulation normales.

Les résultats des mesures d’émissions établies ainsi peuvent constituer des indicateurs pour des analyses futures et plus approfondies (avec le PEMS - Portable Emissions Measurement System – et/ou à l’aide du banc de puissance) effectuées sur certaines classes de véhicules sur lesquels des anomalies sont fréquemment enregistrées.

5 Bibliographie

- BORKEN-KLEEFLAND, Dr. Jens (2013),**Guidance note about on-road vehicle emissions remote sensing**, July 2013, consulté le 18/01/2016 via http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/RSD_Guidance_BorKlee.pdf

- CITA (2007), **AUTOFORE - Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union,** CITA, 2007;

- CITA (2011), **TEDDIE (TEst (D) DIEsel) Project : A new roadworthiness emission test for diesel vehicles involving NO, NO2 and PM measurements,** CITA, 2011;

- CITA (2015), **CITA SET Project – Sustainable Emissions Testing,** CITA, 2015;

- EPA (2015), **California Notify Volkswagen of Clean Air Act Violations -Carmaker allegedly used software that circumvents emissions testing for certain air pollutants**, EPA, 18/09/2015, Geraadpleegd op 28.09.2015 via http://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/bd4379a92ceceeac8525735900400c27/dfc8e33b5ab162b985257ec40057813b!OpenDocument

- European Union (2010a), **Commission Directive 2010/47/EU of 5 July 2010 adapting to technical progress Directive 2000/30/EC of the European Parliament and of the Council on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Community,** Official Journal of the European Union *OJ L 173, 8.7.2010;*

DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY

- European Union (2010b), **DIRECTIVE 2010/48/EU of 5 July 2010 adapting to technical progress Directive 2009/40/EC of the European Parliament and of the Council on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers,** Official Journal of the European Union *OJ L 173, 8.7.2010;*

- European Union (2014a), **DIRECTIVE 2014/45/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC,** Official Journal of the European Union *OJ L 127, 29.4.2014;*

- European Union (2014b), **DIRECTIVE 2014/47/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC,** Official Journal of the European Union *OJ L 127, 29.4.2014;*

- Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad (1968), **AR du 15 MARS 1968. – Arrêté Royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité**, Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad 1968-03-15/30, 1968;

- Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad (1994), **AR du 23 DECEMBRE 1994. – Arrêté Royal portant détermination des conditions d’agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation**, Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad - 1994-12-23/36, 1994;

- Moniteur Belge -Belgisch Staatsblad (2014), **le 6 JANVIER 2014 – Loi spéciale relative à la Sixième Réforme de l’Etat**, Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad 2014-01-06/54, 2014;

- UTAC OTC (2013a), **Instruction technique SR/V/F9-3 : Procédure de contrôle de l'OBD VERSION F** applicable au 15/07/2013, May 2013, geraadpleegd op 28/9/2015 via http://www.utac-otc.com/Upload/base_doc/3793/SRVF9-3%20version%20F_15052013.pdf

- UTAC OTC (2013b), **RAPPORT N° OTC/2013/014, Étude sur la relation entre les anomalies de témoin OBD et les mesures pollution non-conformes relevées lors des contrôles techniques des véhicules légers**, December 2013, geraadpleegd op 28/09/2015 via http://www.utac-otc.com/Upload/base_doc/3917/OTC-2013-14%20-%20Etude%20OBD%20UTAC.pdf

- Guidance note about on-road vehicle emissions remote sensing, July 2013, Dr. Jens Borken-Kleefeld.

- DRAFT - CONFIDENTIAL INTERN USE ONLY


1805
D'Ieteren Auto

Commission « Dieselgate »

1. Etat de la situation actuelle

2. Dossier NOx: status de l'action de rappel en Belgique

3. Requêtes et recommandations

1. Etat de la situation actuelle

NO_X
Logiciel
non-conforme



11 millions
moteurs diesel EA189
1.2 L / 1.6 L / 2.0 L
VW / VW CVI / Audi / SEAT / Skoda



+/- 320.000

ACTION DE RAPPEL

CO_2
Irrégularités
de certification



Suspicion initiale:
+/- 800.000
moteurs diesel & essence



Possibles discordances par rapport aux valeurs catalogues pour 7 variantes de voitures VW entre temps retirées de la vente en Belgique

PAS D'ACTION DE RAPPEL

2. Dossier NOx: status de l'action de rappel en Belgique



EA189 2.0 L (EU5)

+/- 133.000 véhicules



EA189 1.2 L (EU5)

+/- 27.000 véhicules



EA189 1.6 L (EU5)

+/- 160.000 véhicules

Q1/2016 | Q2/2016 | Q3/2016 | Q4/2016 | 2017

Mars '16

Calendrier de rappel échelonné par l'usine et par modèle
KBA: ✓ Update logiciel (+/- 30 min.)

Mars '17

Mai '16

Calendrier de rappel échelonné par l'usine et par modèle
KBA: ✓ Update logiciel (+/- 30 min.)

Mai '17

Octobre '16

Rappel échelonné par modèle
KBA: ✓ Update logiciel
+ hardware (+/- 45 min.)

Oct. '17

Communication

Dès fin janvier '16
Envoi du 2ème courrier aux clients concernés
Informations sur la procédure technique & prochaine étape pour l'intervention

Mars '16 -> Oct '17
Envoi du 3ème courrier aux clients concernés
Pour prise de rendez-vous chez le concessionnaire

2. Dossier NOx: status de l'action de rappel en Belgique

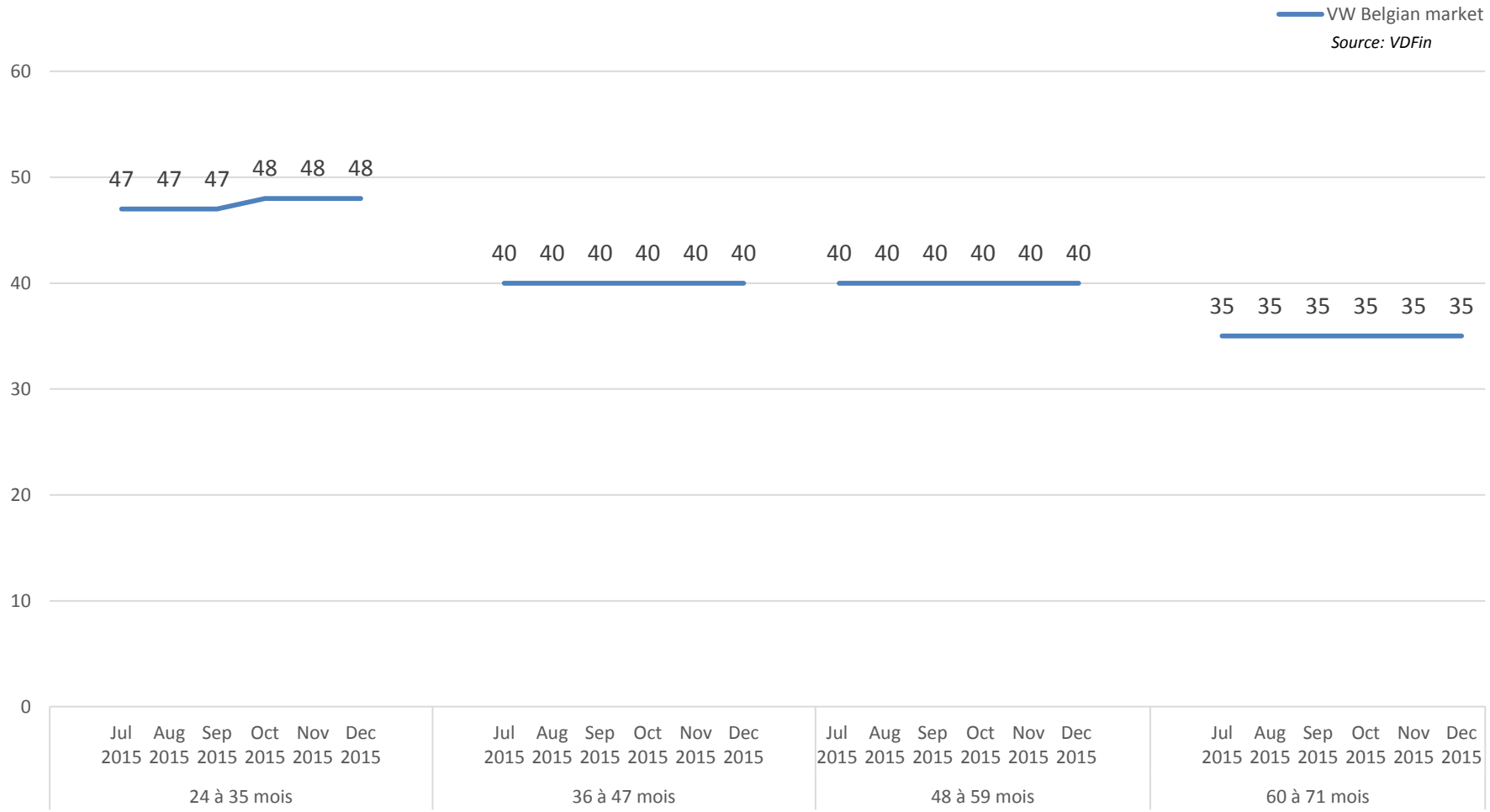
1. Le Groupe Volkswagen alimentera, modèle par modèle, le système informatique d'après-vente utilisé par les concessionnaires pour l'exécution des actions de rappel.

2. D'Ieteren Auto et son réseau de concessionnaires recevront ces informations du Groupe Volkswagen sans notification préalable.

3. D'Ieteren Auto adressera au fur et à mesure un courrier aux clients concernés pour les inviter à fixer rendez-vous auprès du concessionnaire de leur choix.

4. D'Ieteren Auto et son réseau de concessionnaires organiseront l'action de rappel dans les meilleures conditions pour le client en lui proposant une solution de mobilité alternative gratuite.

2. Dossier NOx: évolution des valeurs résiduelles en Belgique



Pas d'impact sur les valeurs de revente.

3. Requêtes et recommandations de D'Ieteren Auto

A court terme et dans le cas présent,

1°) Nécessité d'une prise de position officielle et concertée des pouvoirs publics belges concernant le cadre réglementaire des obligations de l'action de rappel.

Quelles sont les conséquences concrètes pour le client en tenant compte du champ d'application de la loi du 21 juin 1985 ?

2°) Préserver le consommateur de tout impact fiscal et financier sachant que ni le consommateur, ni le concessionnaire, ni l'importateur ne sont à l'origine de ces irrégularités.

3. Requêtes et recommandations de D'Ieteren Auto

A moyen terme et de manière générale,

Au niveau européen

1°) Mettre en place un organisme d'homologation indépendant et unique pour l'ensemble des 28 Etats de l'UE.

2°) Créer un cadre légal européen pour les actions de rappel.

Au niveau belge

1°) Légiférer sur la traçabilité de l'exécution des actions de rappel (obligatoires vs actions de service)
- partage des DB entre constructeurs/importateurs et autorités compétentes (DIV, contrôle technique, …);
- mention sur CarPass.


1805
D'Ieteren Auto

#Dieselgate

Els Bruggeman – Julie Frère – Steve Mestdagh
Test-Aankoop/Test-Achats

Kamer van Volksvertegenwoordigers – 23 nov. 2015

Sommaire

I. Explications différentes procédures de test
II. Exigences de TA
III. Actions entreprises par TA
IV. Constats intermédiaires
V. Scandale CO2

TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Test-Aankoop / Test-Achats

SUV'S		PRIJS	BESCHRIJVING						TESTRESULTATEN							EINDSCORE OP 100
			Cilinderinhoud (cm^3)	Vermogen (kW)	Lengte (m)	Minimale laadvolume (l)	Maximale laadvolume (l)	Gemiddeld verbruik (l/100 km)	Ontwerp/koffer	Binnenruimte	Motor en versnellingsbak	Weggedrag en wegligging	Comfort	Veiligheid	Milieu-impact	
Benzinemotor met tweewielaandrijving																
★ ⊙	**MAZDA** CX-5 2.0 SKY-G 4×2	23 990	1997	121	4,56	460	905	6,30	+	+	+	+	+	+	□	66
	MERCEDES GLA 200	28 798	1595	115	4,42	295	640	6,36	□	+	+	+	+	+	□	65
	MINI Paceman Cooper S	28 740	1598	135	4,12	230	515	6,62	□	□	+	+	□	+	□	63
	SKODA Yeti 1.4 TSI	22 970	1390	90	4,22	375	710	7,18	+	+	+	+	+	+	□	63
	NISSAN Qashqai 1.2 DIG-T	20 990	1197	85	4,38	360	735	6,44	□	+	□	+	□	+	□	62
	CITROËN C4 Cactus 1.2 e-THP	19 250	1199	81	4,16	320	605	5,13	□	□	□	□	□	+	+	61
	RENAULT Captur 1.2 TCe	19 850	1197	88	4,12	285	600	6,42	□	+	+	+	□	+	□	60
	KIA Sportage 1.6 2WD	20 990	1591	99	4,44	330	680	7,33	□	+	□	□	□	+	–	56
	PEUGEOT 2008 1.6 VTi	18 500	1598	88	4,16	290	645	6,63	□	□	□	□	□	+	□	56
	FORD Ecosport 1.0 EcoBoost	19 950	998	92	4,24	310	710	6,59	□	□	□	□	□	+	□	55
	DACIA Duster 1.2 TCe	15 700	1199	92	4,32	435	735	7,93	□	□	□	+	□	□	□	50

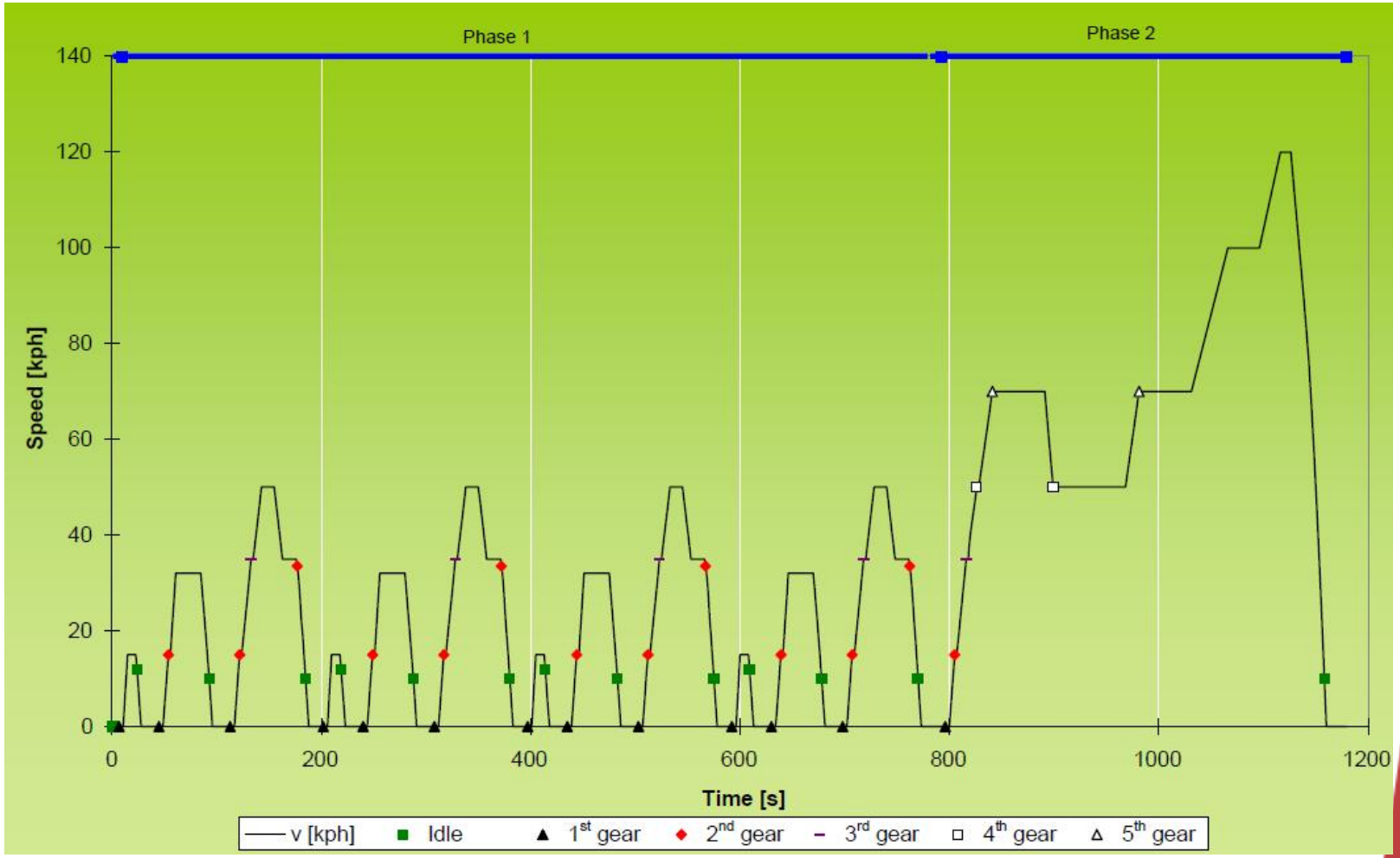
TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Test émissions du véhicule



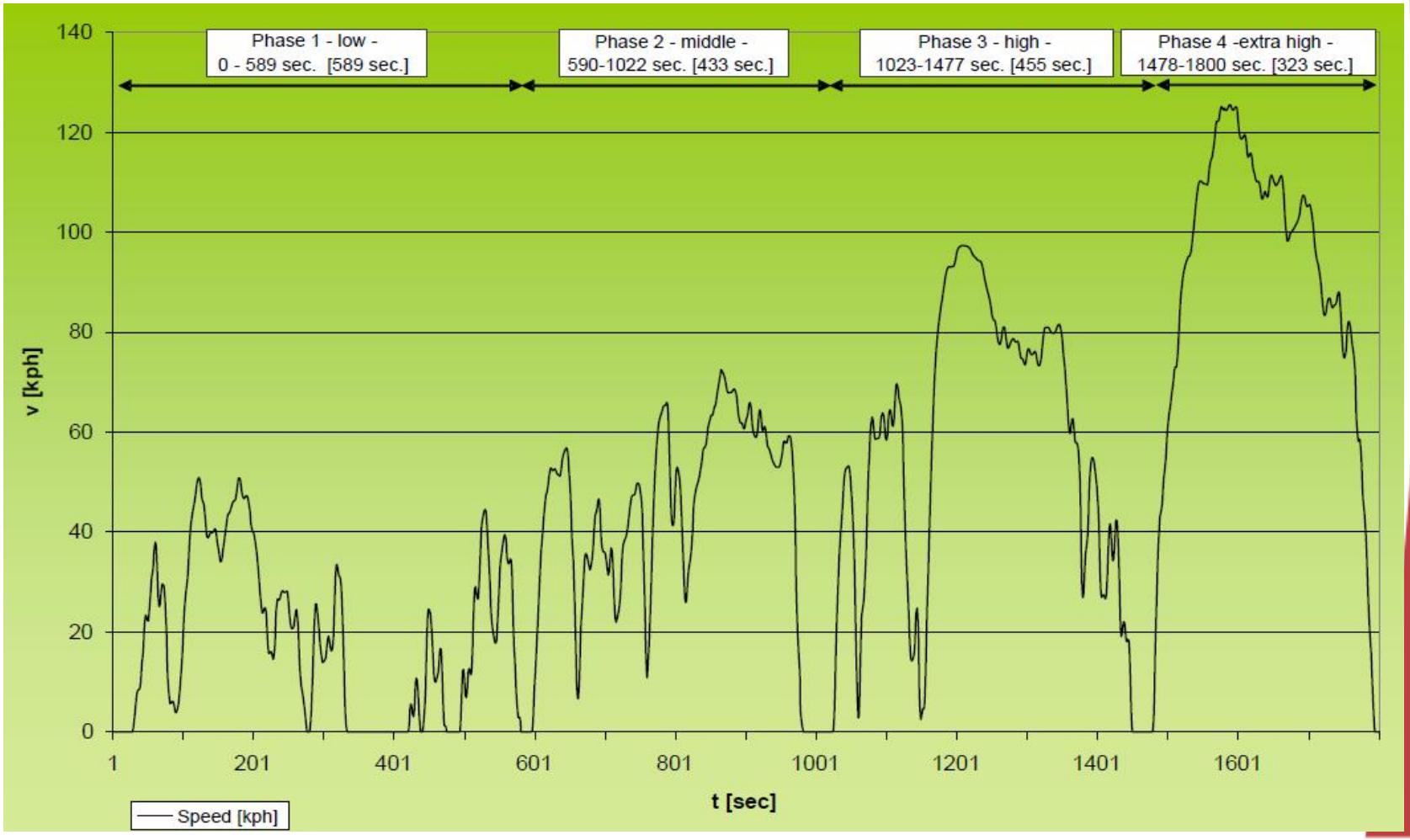
TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

NEDC: 'New' European Driving Cycle



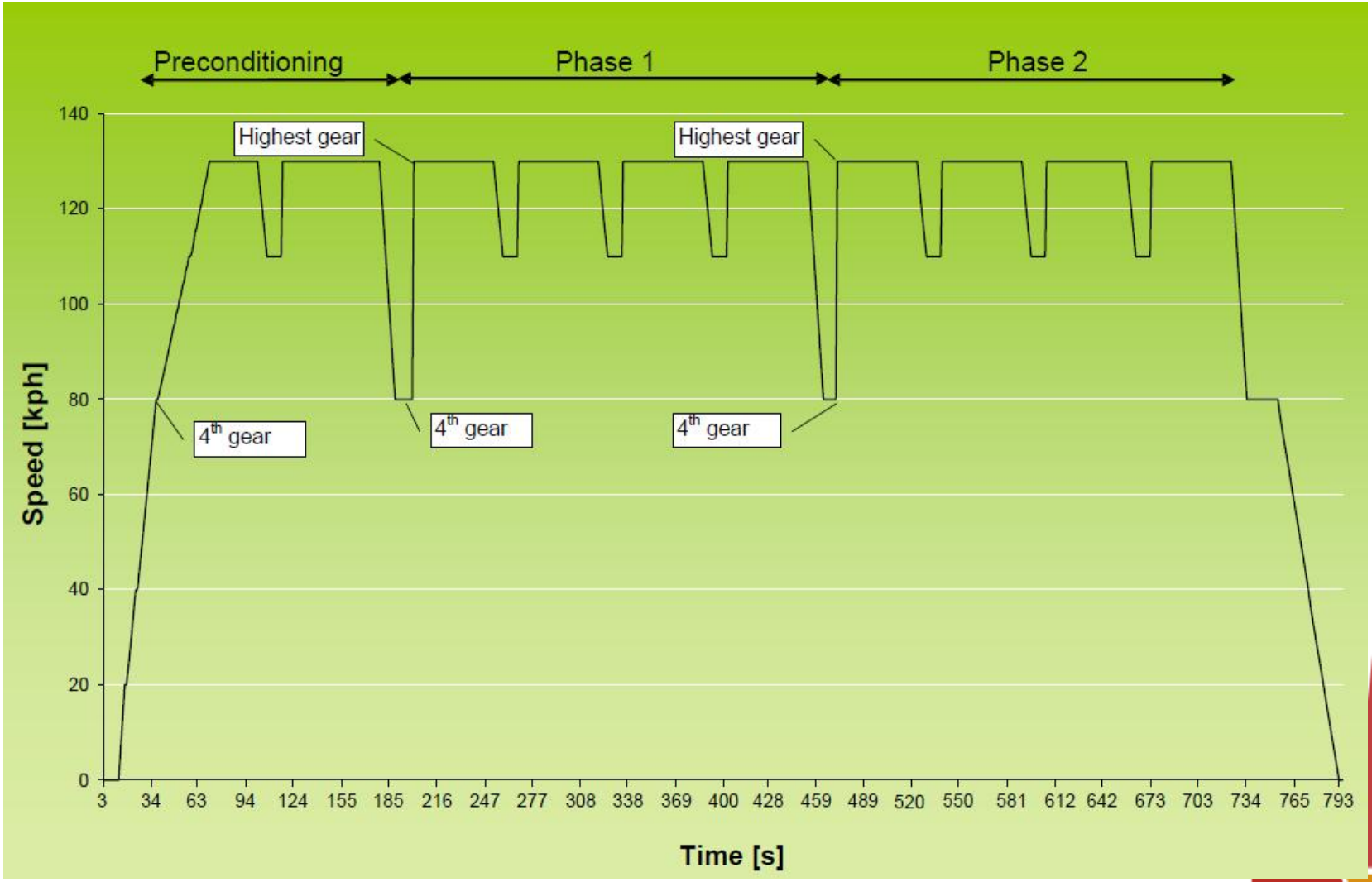
TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

WLTP/C: 'Worldwide' Harmonized Light vehicles Test Procudere/Cycle (2.0)



TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Motorway Cycle



TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Publications TA

Mensonges
sur la consommation

Preuves à l'appui, on sait maintenant que Volkswagen et Fiat mentent sur la véritable consommation d'au moins deux voitures. Ils en répondront devant la justice italienne. Mais les autres constructeurs ne demeurent pas en reste...

Vous vous voyez, vous, en train de desserrer vos freins pour économiser quelques gouttes d'essence ? Non, bien sûr ! Mais les constructeurs automobiles, oui ! Et ce n'est là qu'un des nombreux trucs, plus ou moins avouables, qu'ils utilisent pour réduire artificiellement la consommation "officielle" de votre voiture et ses émissions polluantes. Et qui font que, du coup, les chiffres annoncés n'ont qu'un lointain rapport avec la réalité. Ce qui se traduit, à la pompe, par une addition bien plus salée que ce qu'on est en droit d'espérer et, dans l'air, par des émissions de gaz nocifs supérieures à ce qui est affiché. Bref, on se moque de vous et, jusqu'ici, c'est vous qui réglez la note. Mais cela pourrait changer.

Jusqu'à 45 % de différence

Systématiquement, au fil de nos tests de voitures, nous constatons un écart important entre les chiffres de consommation annoncés par les constructeurs automobiles et nos propres mesures. En 2012, une étude du Conseil international sur les transports propres (ICCT) montrait un fossé de 25 % entre les chiffres de consommation annoncés et les chiffres réels. En 2013, lors d'un de nos tests de voitures, nous relevions par exemple jusqu'à 45 % de différence pour une petite familiale.

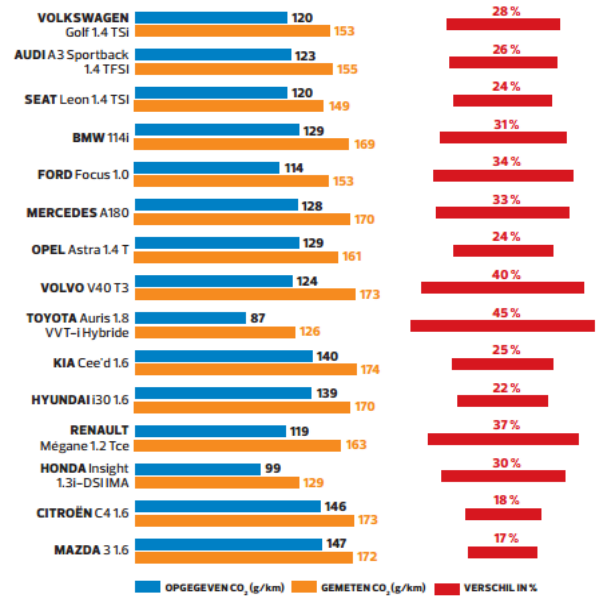
Cet écart, qui va d'ailleurs croissant, nous le mettions sur le compte des différences dans la manière dont les tests sont effectués. En effet, nos mesures prennent en compte des conditions d'utilisation aussi proches que possible de la réalité, avec un circuit urbain, un itinéraire routier et autoroutier, et un usage mixte.



CO_2: STERK ONDERSCHATTE CIJFERS

De kans is reëel dat uw auto (veel) meer vervuilt dan de constructeur beweert. Dat wekt natuurlijk niet veel vertrouwen.

De transportsector, en dan vooral de auto, is verantwoordelijk voor de grootste uitstoot van broeikasgassen, die aan de basis zouden liggen van de klimaatopwarming. Het gaat dan hoodzakelijk om koolstofdioxide (CO_2), dat vrijkomt bij de verbranding van benzine of diesel. Daarom worden de autoconstructeurs sterk aangemoedigd om de CO_2-uitstoot fors terug te dringen. Wie zich als de meest "ecologische" wil profileren, moet dus het laagste CO_2-cijfer kunnen voorleggen. Helaas is de werkelijkheid iets minder groen. Volgens onze bevindingen liggen de waarden die de fabrikanten voorleggen immers systematisch lager dan de werkelijk gemeten waarden. De minst geloofwaardige van de test is de Toyota Auris hybride, die zijn CO_2-uitstoot met maar liefst 45 % onderschat. Niettemin blijft hij de minst vervuilende auto van alle geteste modellen. De Mazda 3 is de "eerlijkste", maar daarom nog geen toonbeeld van schoonheid, met een uitstoot die 17 % hoger ligt dan aangekondigd. Wij hebben samen met andere consumenten-verenigingen een brief gestuurd naar beleidsmakers om te vragen dat de EU ten laatste tegen 2017 de realistischere test die wij gebruiken, zou opleggen.



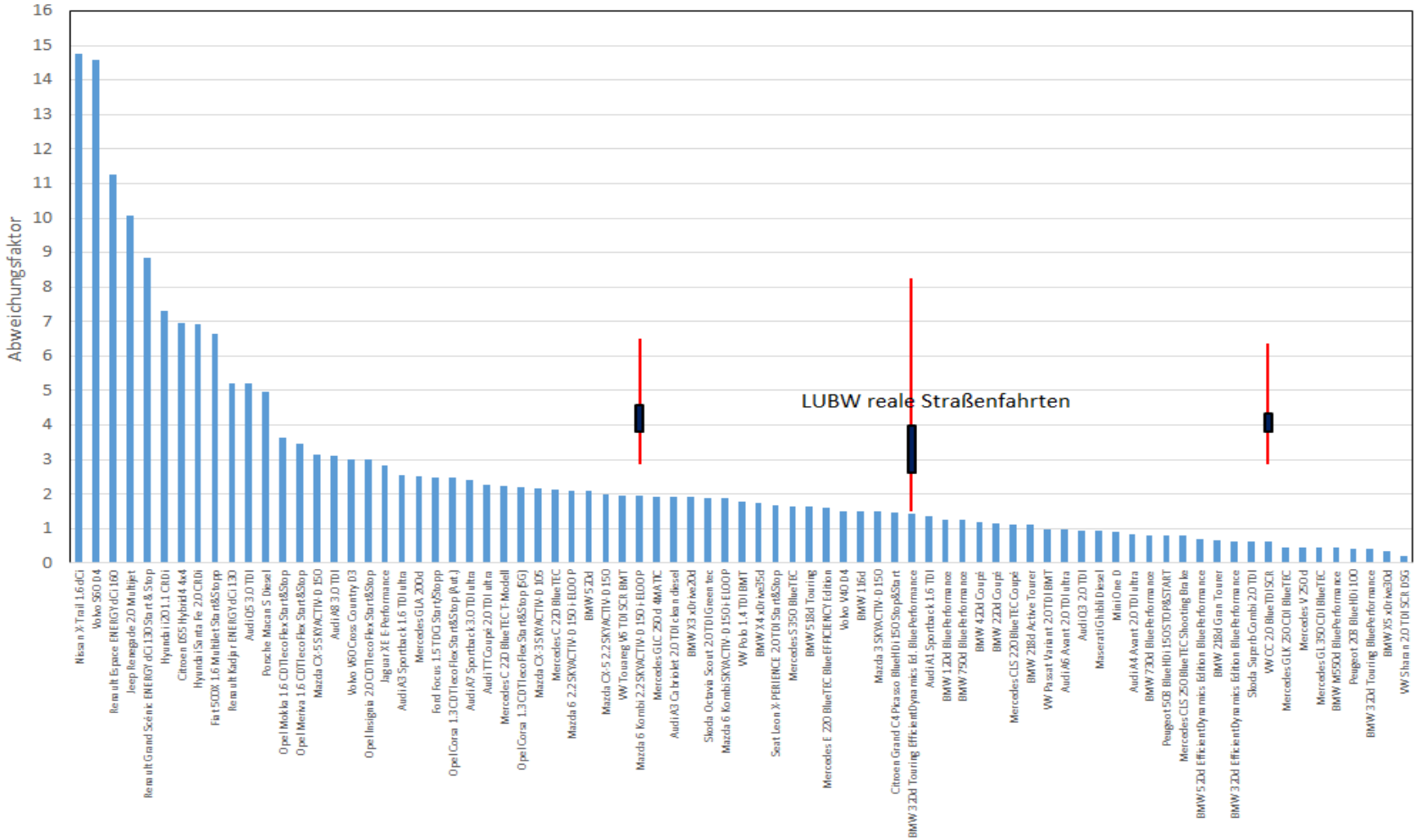
TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Euro limits of emissions

g/km		Benzine				Diesel			
		CO	HC	NO_x	PM	CO	HC + NO_x	NO_x	PM
Euro 1	1/7/1992	2,72	0,5335	0,4365		2,72	0,97	0,873	0,14
Euro 2	1/7/1996	2,2	0,275	0,225		1	0,7	0,630	0,08
Euro 3	1/1/2000 1/1/2001	2,3	0,2	0,15		0,64	0,56	0,500	0,05
Euro 4	1/1/2005 1/1/2006	1,0	0,1	0,08		0,5	0,3	0,250	0,025
Euro 5	1/9/2009 1/1/2011	1,0	0,1	0,06	0,005	0,5	0,23	0,180	0,005
Euro 6	1/9/2014 1/9/2015	1,0	0,1	0,06	0,005	0,5	0,17	0,080	0,005

TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

lab data CF NOx WLTP 2.0 vs. EURO 6 limit



TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Test RDE avec PEMS





- RDE = Real-Driving Emissions
- PEMS = Portable Emissions Measurement Systems
- CF = Conformity Factor ↘↘

TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Wat vraagt Test-Aankoop?

1. Duidelijke informatie/volledige transparantie
2. Stopzetting verkoop betrokken voertuigen
3. Herstel/compensatie
4. Nieuwe emissietests/respect voor emissiewaarden

Wat doet Test-Aankoop?

1. **Contact met verschillende autoriteiten en ministers**

- <u>Brieven naar:</u>

➢ De Economische Inspectie

➢ Minister van Economie en Consumenten Kris Peeters

➢ Ministers van Mobiliteit, Milieu, Gezondheid en Financiën (federaal en regionaal)

Wat doet Test-Aankoop?

→ Antwoorden:

- Economische Inspectie is onderzoek gestart: nog geen resultaten
- Ministers wachten op informatie
- Vlaams minister van Natuur wil rechtszaak starten: nog niet concreet
- Waals Gewest gaat onderhandelen

Wat doet Test-Aankoop?

- Hoorzitting in Parlement (7 oktober):

➢ Weinig nieuwe informatie

➢ Moeilijk om impact op milieu en gezondheid te kwantificeren

➢ Niet zeker dat consumenten compensatie kunnen vragen na herstel

Wat doet Test-Aankoop?

2. Contact met D'Ieteren:

- Zeggen niet op de hoogte te zijn geweest van fraude
- Informatie moet uit Duitsland komen
- Nog geen duidelijkheid over technische procedures nodig om wagens terug in orde te brengen.
- Q&A op website: Heb ik recht op compensatie? "Nee, het voertuig zal volledig vrij van defecten zijn na de technische interventie"

Wat doet Test-Aankoop?

3. Dossier Dieselgate op website TA

- Informatie over verschillende aspecten Dieselgate (incl. video's,…)
- Persberichten
- Q&A
- Update van welke stappen Test-Aankoop zet
- Call to action: consumenten kunnen zich registreren zodat ze van iedere ontwikkeling op de hoogte kunnen worden gehouden

Que fait Test-Achats?

4. Coalition Dieselgate

- Coalition constituée d'organisations de consommateurs, environnementales, de santé et de mobilité durable.

- Lobby conjoint pour de nouvelles procédures de tests et le respect des normes d'émission existantes.

Que fait Test-Achats?

- Lancement le 25 octobre: demande de fermeté aux ministres belges de l'environnement quant au respect des normes d'émission
- Appel aux parlementaires européens pour le vote d'une résolution ferme quant aux procédures de test
- 28 octobre: accord décevant et inacceptable des Etats membres
- Courriers aux parlementaires européens: appel à rejeter l'accord

TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Que fait Test-Achats?

5. Examen des divers recours juridiques

- Dol
- Erreur
- Garantie
- Vices cachés
- Demande extra-contractuelle
- Pratiques commerciales déloyales
- Action en réparation collective

Que fait Test-Achats?

- <u>Constats:</u>

➢ Avantages de la nullité du contrat?

➢ Faute du concessionnaire?

➢ Recours limités c/ VW

➢ Quel est le dommage? Et comment le prouver?

– dommage à l'environnement et à la santé?

– impact sur la performance des véhicules? TA va tester les véhicules après le recall

Que fait Test-Achats?

- Dans l'intervalle:

➢ Appel aux consommateurs afin qu'ils préservent leurs droits: mise à disposition par TA d'un courrier type sur www.test-aankoop.be

➢ Communiqué de presse du 5 novembre

Constats

- Information/transparence complète 
- Cessation vente des véhicules concernés 
- Réparation/compensation 
- Nouveaux tests d'émission / respect des normes d'émission existantes 

→ Insuffisant

→ Analyse des prochaines étapes en cours avec le BEUC

TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

Quid CO2?

- Cfr. publications TA (juillet 2015)
- 2 procédures judiciaires pendantes en Italie c/ VW et FIAT
- Dommage plus “facile” à quantifier
- Nouveau scandale:
  - trucs & astuces NEDC?
  - traffic chiffres?
  - logiciel?
- Pas d’information claire / transparence

TEST aankoop
Expert · Onafhankelijk · Dicht bij u

TEST achats

Onafhankelijk Expert

Expert Proche de vous

TEST aankoop

Indépendant Dicht bij u

Merci pour votre attention

Bedankt voor uw aandacht

Des questions?

Vragen ?

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

VRIJDAG 22 JANUARI 2016

Namiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

VENDREDI 22 JANVIER 2016

Après-midi

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 14.07 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.07 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Audition de
- M. Antti Peltomäki, directeur général adjoint, DG GROW, Commission européenne;
- professeur Stef Proost (groupe de recherche économie, environnement, transport, "KULeuven") et dr. Lotte Ovaere (UCLL);
- professeur Joeri Van Mierlo (groupe de recherche MOBI, mobilité durable et logistique, "VUB");
- M. Yves Toussaint, General manager, Business development, Green Propulsion;
- M. Olivier Brahy, SPF Santé Publique, DG Environment.
Hoorzitting met
- de heer Antti Peltomäki, adjunct directeur-generaal, DG GROW, Europese Commissie;
- professor Stef Proost (onderzoeksgroep economie, leefmilieu, transport, KULeuven);
- professor Joeri Van Mierlo (onderzoeksgroep MOBI, duurzame mobiliteit en logistiek, VUB) en dr. Lotte Ovaere (UCLL);
- de heer Yves Toussaint, General manager, Business development, Green Propulsion;
- de heer Olivier Brahy, FOD Volksgezondheid, DG Leefmilieu.

La **présidente**: Chers collègues, merci pour votre présence cet après-midi. I would like to welcome Mr Antti Peltomäki, deputy general director from the DG GROW of the European Commission.
Nous avions convenu d'écouter les deux directeurs généraux de la Commission européenne mais M. Peltomäki nous signale qu'il pourra prendre position pour les deux directions générales.

Sans transition, je vous propose de vous céder la parole monsieur le directeur général.

Antti Peltomäki: Thank you, madam chairman. Dear members of the parliament, when I entered the Belgian parliament today, I remembered that the last time I visited here was in 1995. Those were the very early days of the Finnish membership of the European Union. I was here as a counsellor for the foreign office committee of the Finnish Parliament. We were trying to learn from the parliamentary scrutiny that the EU had done in different parliaments in Europe, including Belgium at that time.

But this time of course I am happy to represent the Commission. I had agreed together with the colleagues, also with my former boss, Daniel Callejo Crespo, who is now director general for the DG Environment, that I will try to cover all issues in relation to the Volkswagen case. I feel of course ready to address all the issues, whether it is on the counter side of the EC grow or the EC environment or any, what are in the influence of the European Commission.

As to the Volkswagen case, or as you call it, Dieselgate, we have, from early autumn on, been struggling to address the concerns. I think the Commission shares many of the concerns that have been expressed.

First of course this is a challenge for the credibility of our legal system: how effective is it? It is also a question of how we really make sure that we are protecting the consumers, their health as well as the environment, especially the air quality. I think this case is questioning the whole of the reputation of the European industries, more especially the automotive industries and their future.

It has now been six months since the whole process started. We have tried to establish work methods in order to address these issues as quickly as possible and as collectively as possible.

Today I will try to cover three points that I think are relevant from your point of view.

First I want to make sure that we are fully aware of what happened. In order to do so, we have to work together with the member states and the member state authorities to really investigate whether it was only Volkswagen who were supplying defeat devices. We also have to check in all member states the whole of the fleet on the road that may be effectively having an impact on this.
Then it is a question of taking regulatory steps to make sure that the emissions of the cars are addressed in a proper and effective way. Another relevant issue is that next week the Commission is supposed to make a proposal on review of the type-approval framework legislation. I think this is a very much future orientated question.

First I would like to look at what we have been doing to clarify what has happened, to really know what is the problem at stake.

The Commission invited all the member states to conduct the necessary investigations at national level and to report to us on the results of these investigations. We don't have any kind of real power in respect to the base of the present regulation, but it was agreed with the member states that the Commission is acting as a facilitator and a coordinator of all the information that has been gathered by the member states.
We have been addressing this issue in different counsel formations, being the ministers responsible for competitiveness, environment or transport issues. We have set up a working group where we have all relevant services in the Commission as well as the member states to follow these ongoing investigations in the member states, so that we really have of full picture at our disposal.

At the moment ten member states have announced that they are either already conducting these investigations or are planning to do so, to detect whether there are any more defeat devices on the market. I think this is good news.

On the basis of its own investigations and the clarifications offered by the Volkswagen group, the German federal motor transport authority, KBA, has now made a compulsory recall of all the affected Volkswagen vehicles. They are now coordinating this together with other member states authorities.

Then let us take a look at what we have been doing in terms of the emission legislation. It was already quite early that we have been trying to reduce the regulatory emissions of nitrogen oxide as well as carbon oxide from diesel vehicles by introducing our so-called Euro standards 3, 4, 5 and 6. These came quite early: around 2007, 2008 and 2009, based also on our own research, that on average cars are allowed to emit a certain amount, but in real life they are usually emitting three to four times more than they are achieving in lab tests.

We have raised this issue on several occasions and have made efforts to make an agreement for the whole of this procedure for measuring the NOx. In the end, on the base of different kind of options, we ended up to propose the so-called "real driving emissions test" to be introduced.

Now I think they are already effective in terms of being a complementary test to the laboratory tests, but not yet a legally binding obligation for everybody to have. They are not yet effective in terms of having that kind of no-exit limits. This is a question that we have already agreed upon in the comitology committee: we are introducing this portable emission measurement system, which will be attached to the vehicle. This is meant to significantly reduce the current gaps between the emissions exhausted in the laboratory and those in real life on the road.

This was voted in the so-called comitology committee, a technical committee on motor vehicles, which is consisting of the Commission together with the member states. Now it was agreed that this is coming in force already early this year.

And then, last year in October, we had the so-called second package of measures that was introducing the regulatory not-to-exceed limits for emissions in the framework of the RDE-procedure and also the timetable when these will be having a binding effect. I think this will be with the approval of a new car model: at the first of September 2017. At that point of time we will have a not-to-exceed emission limit with a binding effect and approval certificates issued by the competent authorities. As this decision has technical emissions on the diesel vehicles currently produced, member states decided that car manufacturers should carry out a two step reduction of the gap between the regulatory limits measured under laboratory conditions and the values of the RDE-testing, where the vehicle is operated by a driver on a genuine road.

This compliance factor, also called confirmative

factor, is initially the following: car manufacturers are required to reduce the gap with a compliance factor of 2,1. This means a real exceed limit of 110 percent, compared with the requirement in legislations. By end September 2019 this reduction should be binding for all the vehicles.

In the second step, the difference will be reduced by a factor of 1,5, meaning a real exceed limit of 50 percent more than the 18 milligrams in regulation, taking into account the technical error margins. Based on technical studies, I think that a certain kind of margin has to be in place.

Of course, the Commission originally proposed more stringent limits and tighter time tables. As usually in this kind of regulatory committees, where the member states have the final say either to approve or not, we ended up with the comprise as presented.

If we look at the positive side of the story, these kinds of limit values and time table, will already reduce the NOx-emissions substantially, more or less cutting them in half in 2017.

One of the next steps will be that from 2020 on, there will be an annual analysis of the technology that is used in the mobile device. That's why we are having the revision clause written in the regulation: the margin of the error, which is now 50 percent, might by then end up to be even lower than that.

The 14th of December of last year the Environment Committee of the European Parliament adopted a draft motion for a resolution to object the second RDE-package, using a so-called scrutiny mechanism, that is at disposal for Parliament and Council. This was adopted by the Envi committee of the European Parliament and in early February there will be a vote about this in the plenary meeting. That is a decisive factor for whether this implementing act is going to get legal force or not, or should then, on the base of vote in the parliament, undergo the normal co-decision legislative procedure, which will be taking quite a lot of time.

As I already said, we are now working to introduce a revision of the whole of the type of rule framework that we have in place. The proto-package we have in mind, this revision of the framework, is a question of finetuning the whole of the road RDE-legislation, the so-called third and fourth package, still this year, towards the end of the year, and the introduction of the worldwide harmonized light vehicles test procedure at EU-level for CO2-emissions.

On the review of the type-approval system, we are working hard to present a proposal to enhance the type-approval system and strengthen the independence of the control bodies. We are looking for so-called ex ante measures, which means we ask what are the kind of requirements and obligations, and checks and balances in terms of different operators of type-approval process itself.

We are looking then marketing (?) side, which is ex ante: how do we really define the roles for the member states as well as for the Commission? In the end of course we are having a provisory role where we try to make sure that there are lessons to be learned from this process. Perhaps in this case, even if it was understandable that the Commission was under heavy pressure to take certain actions, this was basically a sign that today's type-approval legislation is very much based upon the principle that we in Brussels are responsible for legislation and that implementation and enforcement is the responsibility of the member states.

Now we have to make sure that the Commission has certain ways and means to address these issues, vis-a-vis member states as well as the car manufacturers. I think that this is what the Commission is going to adopt next week.
I am ready to answer your questions or listen to your comments.

La **présidente**: (…) introduction se rappelle aussi des normes mises en place au niveau européen dans les mois à venir. Je regarde dans l'assemblée qui veut prendre la parole pour d'éventuelles questions. Ja, mevrouw Dumery.

Daphné Dumery (N-VA): Ik wens de spreker vooral te danken voor zijn heel heldere uiteenzetting. Ik wacht even tot de vertaling juist zit.

U had het vooral over de maatregelen die Europa nu zal nemen. Dat was eigenlijk ook een van mijn vragen. Wat zal Europa doen na alles wat we ondertussen al weten? Ik ben blij dat u het daar uitgebreid over gehad hebt, want het zijn net die achterpoortjes die gedicht moeten worden. Ik denk dat een Europese aanpak daarvoor nodig is. Ik dank u vooral voor die toelichting.

Ik had graag nog een kleine verduidelijking gekregen. We zien het debat in het Europees Parlement. We zien wat de Europese Commissie voorstelt. Daartussen zal waarschijnlijk een compromis gevonden moeten worden. Wanneer

kunnen we dat verwachten? Ik denk namelijk dat het debat in het Europees Parlement op een andere manier gevoerd wordt of een andere richting uitgaat dan wat de Europese Commissie wil. Of voel ik dat verkeerd aan? Kunt u me verduidelijken waar we naartoe gaan? Komt er een compromis of zal de Europese Commissie het Europees Parlement kunnen overtuigen?

Wat ik eigenlijk het ergste vind, niet alleen als parlementslid maar ook als consument, is dat we ons bedrogen voelen door de informatie die we krijgen. We zien hier ook een vorm van concurrentievervalsing die we niet willen zien binnen de Europese Unie: bepaalde lidstaten voeren strengere controles uit dan andere. We zien bijvoorbeeld dat er een markant verschil is tussen Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Dat zijn lidstaten die dicht bij elkaar liggen. Hoe gaan we daar als Europese consument mee om? Kunt u dat misschien iets meer toelichten?

Meryame Kitir (sp.a): Ook ik wil de spreker bedanken voor zijn toelichting.

Ik heb nog twee korte vragen. U hebt gezegd dat tien landen bezig zijn met een onderzoek. Kunt u me zeggen of België daartoe behoort?

U zegt dat jullie eigenlijk de normen bepalen, maar dat het aan de lidstaten zelf is om die al dan niet over te nemen. Zou het dan niet beter zijn als jullie rol wat zwaarder kan doorwegen doordat jullie ook een sanctie kunnen opleggen wanneer die normen niet nageleefd worden? Dat lijkt me logischer. Dat zou misschien ook wat praktischer zijn, ook op het vlak van responsabilisering. Wat denkt u ervan om in plaats van enkel een normerende, ook een sanctionerende rol te krijgen in dit verhaal?

Jef Van den Bergh (CD&V): Ook ik dank de adjunct-directeur-generaal voor zijn bijdrage aan deze commissie met interessante informatie.

Ik heb nog een paar aanvullende vragen. Ten eerste: de fraude is uiteindelijk vastgesteld in de Verenigde Staten. Dat betekent eigenlijk toch een beetje gezichtsverlies voor de Europese instellingen. Op welke manier voert de Europese Commissie vandaag systematische controles uit met betrekking tot de huidige opgelegde testen?

Wat de toekomstige testen betreft, de *real driving emissions test*: ook daarvan zal de controle erg belangrijk worden. De vraag is op welke manier er precies getest zal worden en op welke manier die uitstootnormen dan bereikt moeten worden. Misschien kan daar wat meer duiding bij gegeven worden.

Tot slot: we gaan nu in de richting van Europese normen, met afwijkingsmarges. Ik vraag me soms af of we niet beter realistische normen zouden opleggen, zonder met afwijkingsmarges te werken, maar dit terzijde. De vraag is natuurlijk: op een wereldmarkt zoals die van de automobielsector, in hoeverre zijn die normen gelieerd aan die in de andere continenten? Worden die al dan niet op elkaar afgestemd? Er zijn ook de testen die naar voren worden geschoven door de Verenigde Naties. In hoeverre wordt daarnaar gekeken? Kunnen we ook die tests meenemen binnen de Europese context?

Antti Peltomäki: First I will answer the question about the compromise with the European Parliament. We have been trying to find a package that would give a clear understanding to all institutional players in Brussels, Parliament, Council as well as the Commission, that we now have the elements to address this Volkswagen case. What happened clearly showed that there were weaknesses in the system. Whatever we will be introducing in terms of a coordinated way of investigating this kind of markets together with the member states, we are now having a concerted action to really find out what has happened. So we are not relying on each other, we are working together, even if this is not legally required by our legislation today. This is something that is very much the prerogative of the member states.
I understand that the Parliament was unhappy with the implementing act procedure, because they thought that the limit values that we were introducing together with the member states, were so far from the legal requirement of the regulation, that they were considering that it was already going outside the scope of the implementing acts. Of course this is a political judgement. As I said we were originally proposing more stringent limit values as well as tighter time tables, but by accepting this second package of the RDE, the emissions will very soon be reduced by half and hopefully even further down the road.

When we will have the third and fourth element of the package – covering “in service” checks on the roads and measuring other particles and pollutants of these engines – together with this type-approval reform, we will have a much stronger European lead on the whole of the type-approval system, together with the member states. We hope that the differences will lay down and that we can have a compromise with the

Parliament. I think that there are steps that are really addressing this issue in an effective way.
Of course there are national differences whenever we have been relying very much on the transposition of our directive to the national law. There are differences in the way that national authorities are making sure that technical services are really following up to the obligations. Whenever there has not been an effective collaboration mechanism between the member states, this has ended up in certain kinds of differences on the national level. We hope that what we are now proposing in the context of the type-approval framework, is the way to make sure that we are having ways and means for the European legislation to be applied in the same and effective way.

Considering consumer aspects, I think that we do not have the same type of legal system or the same kind of legal culture, compared to the US. There are certain member states that have already been considering using some of their powers because of the violation of the EU-law by the Volkswagen group, but nothing has happened yet. If the recall is causing consumers certain problems or whenever the Volkswagen group is supposed to fix their cars but does not do so, if they are not happy they always have the civil procedure at their disposal. But of course I think that it is in our interest to make sure that the consumers have thrust in our legal system and that there are effective ways of correcting this kind of incidents. I think that is the question.

Belgium is not one of the ten member states I talked about. But of course Belgium has been collaborating very effectively in different kind of working groups that we have established. In technical services, I think that Belgium has conducted in use tests to see if the engines were in compliance with Euro 5 and 6 emission requirements. So I think that Belgian authorities have been active but were not contributing to this investigation as such.

Then there was the question whether there are possibilities for introducing fines or sanctions on EU-level. That is something that our commissioners have to consider now before finalising our package for next week. I think this is definitely one of the options, yes.

I think the origin of this case was indeed the systematic control in the US. It was the European environment authority, EPA, who finally raised this issue against Volkswagen. In the end it was Volkswagen who admitted to using this kind of defeat devices. I think that nor EPA, nor any other kind of body could have really found out in what way Volkswagen was deviating from the US law rules.

Of course we have been discussing the role of the EPA: whether there should be a similar type of very centralised system as in the US. I guess that is also an option: to have a certain kind of European regulator on these issues. But do not be surprised if that is not part of the package that is going to be adopted next week. I think there are other ways for making our system more resilient and robust.

As to the real driving emission tests, several test methods were assessed by our colleagues in the joint research centre. In the end there were two different kinds of systems that were considered. One was a randomised test cycle and the other one was a kind of a mobile system that is attached to the car and the road conditions. This last one was then considered to be the best available technique. Now we have been working on that basis. We hope that this is the best method that we could be having at this moment in time. The technology hopefully will develop from that.

As to cooperation with other continents, the European Union has been very active in Geneva, in UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). We are making sure that the technical specifications in our type-approval system are based on global standards. These standards are agreed upon by more or less everybody else, unfortunately except by the US. The US are not applying this kind of solution that has been more or less agreed upon in Geneva. That is a bit of the challenge also in relation to TTIP-negotiations.

La **présidente**: Merci beaucoup. Je pense qu'il n'y a plus d'autres questions. Il me reste donc à vous remercier pour votre disponibilité et d'avoir accepté notre invitation. I would like to thank you very much for your coming this afternoon.

Je demanderai donc à nos prochains intervenant de la KU Leuven, M. le professeur Stef Proost et Mme Lotte Ovaere, de bien vouloir prendre place ici devant.

Stef Proost: Mevrouw de voorzitter, geachte vergadering, ik ga met iets meer afstand naar Dieselgate kijken en proberen te zien vanwaar het komt. Wij zitten met een probleem. Dat heeft een oorsprong.

Ik geef graag uitleg aan de hand van slides. Wie heeft hier de controle over de slides, voorzitter? Heb ik daar zelf controle over?

De **voorzitter**: Ja.

Stef Proost: Oké. *(Checkt even de slides)*

Nu kan ik beginnen. Sorry voor de onderbreking.

Zelf was ik twintig jaar geleden betrokken bij de studie over welke normen belangrijk zijn voor auto's. Ik heb meegewerkt met de Commissie aan nieuwe normen zoals Euro 1, Euro 2 en dat soort zaken.

Ik ga een paar woorden zeggen over de evolutie van een normering. Het Dieselgateprobleem kent u waarschijnlijk al veel beter dan ik.

Waarom is het Dieselgateprobleem zo belangrijk? Omdat wij zo veel dieselwagens hebben. Wij zijn daarin een van de kampioenen. Daarin zijn wij dus ook mee in de fout gegaan. Die fout bestaat niet alleen uit te hoge emissies, maar er zijn ook nog andere heel grote fouten die daarachter zitten.

Ik ga een paar woorden zeggen over wat belangrijk is in het sturen van auto-aankoop en autogebruik en uiteindelijk hoe te sturen en controleren.

Ik denk dat wij niet mogen vergeten dat er een heel grote vooruitgang is geboekt op het vlak van emissies van auto's. Wij vergeten dat vaak.

U ziet hier de normen. Voor benzine bekijk ik nu slechts één polluent, NOx, hoewel er verschillende belangrijke polluenten zijn. NOx is de polluent die er het meest toe doet en het grootste probleem vormt bij dieselwagens. U merkt dat wij hier komen van zeer hoge cijfers en dat die duidelijk gedaald zijn. Voor Euro 3 spreken wij over voertuigen van 2000. Euro 6 zijn de nieuwe wagens die wij nu zien rondrijden.

Diesel heeft altijd al een achterstand gehad, ook in de normen. Die achterstand hebben wij van bij het begin op Europees niveau ook aanvaard. Meer en meer mensen zijn zich van de gezondheidschade en lokale luchtverontreiniging bewust geworden. Als ik vergelijk met de cijfers die 15 of 20 jaar geleden werden gebruikt, wordt dit nu misschien tien keer meer belangrijk geacht dan 20 jaar geleden.

U merkt ook een groot verschil tussen de reële emissies en de emissies volgens de norm. Een auto wordt een beetje uitgekleed, om het zo te zeggen, om de norm te passeren en daarna worden allerlei dingen er terug opgezet. Voor benzinewagens, en zeker voor NOx, ziet men dat die emissies wat hoger zijn maar ze liggen niet zo ver van elkaar. De orde van grootte van de cijfers is ook hier belangrijk. Het gaat hier over 0,05.

Als men dat gaat vergelijken met diesels, vallen twee zaken op. Ten eerste, de orde van grootte van de emissies. Daarstraks had men het over 0,15. Wij spreken over cijfers die zes of zeven keer hoger liggen. Wij spreken ook over cijfers die in reële omstandigheden veel hoger liggen dan bij de metingen van auto's die op de norm worden getest.

Dat zijn dus twee belangrijke elementen. Wij spreken over emissies, die zeven keer, en sommigen beweren twintig keer, groter zijn dan de norm. Ik heb mij hier hoofdzakelijk gebaseerd op de ICCT, die vrij goede statistieken over de emissies van voertuigen heeft. De ICCT is een non-profitorganisatie die deze zaken goed opvolgt. Er is wel een groot verschil met de Verenigde Staten. Van bij het begin heeft Europa die emissies voor een groot stuk toegelaten.

De tweede fout die begaan is, is dat de controle van de nationale producenten door de nationale instituten werd gedaan. Dat is natuurlijk geen goede procedure. Dat maakt ook een groot verschil met de Verenigde Staten. Daarnet kwam de Commissie ter sprake. Ik meen dat er zeker op dit tweede punt, dus de nationale controle, vooruitgang is. Wij moeten komen tot een meer onafhankelijke controle. Zo is er de mogelijkheid van een *second opinion*, waarbij men in een ander land kan checken. Het gaat hier natuurlijk over technisch moeilijke tests, maar als de emissie vijf of zeven keer hoger ligt, naargelang van het labo, is dit misschien toch een belangrijk punt dat bijgestuurd moet worden.

Ik ben geen technoloog, maar er zijn zeker technologieën die het behalen van de norm toelaten. Alleen zullen die technologieën waarschijnlijk een pak duurder zijn, en veel gemakkelijker haalbaar voor grote auto's dan voor kleine auto's. De voorbije vijftien jaar werden er veel kleine dieselwagens gebruikt. Die kleine dieselwagens kunnen maar competitief zijn met kleine benzinewagens als zij geen groot zuiveringapparaat nodig hebben voor de emissies.

Waarschijnlijk zullen veel grotere dieselwagens de norm vrij gemakkelijk kunnen halen, maar vele kleine dieselwagens zullen dat niet kunnen. Er zijn

tests gedaan met verschillende technologieën, en er zijn wel degelijk technologieën die de norm kunnen bereiken, maar die zullen waarschijnlijk een pak duurder zijn.

Waarom is er een dieselprobleem? Waarom is Dieselgate belangrijk, als slechts 2 % van de auto's op diesel rijden? Men kan denken: *this is not so important*. België is echter al heel lang bij de kampioenen inzake dieselgebruik. Hier rijdt 60 % tot 70 % van de wagens op diesel. Nederland is daarin veel verstandiger geweest, en de Verenigde Staten zijn daarin ook veel verstandiger geweest. In de Verenigde Staten vindt men bijna geen dieselauto's, en Nederland heeft het ook altijd vrij goed gedaan.

Vele andere landen zijn in de fout gegaan. Er is een heel sterke stijging van het dieselaandeel in het aantal wagens gekomen omdat er veel te veel aandacht ging naar de reductie van broeikasgassen. Ik zal daar straks op terugkomen. Ik zeg absoluut niet dat het klimaatprobleem niet belangrijk is, maar als men het klimaatprobleem wil aanpakken, moet men dat doen op de goedkoopste manier. Een ton CO_2 die wordt uitgestoten door een auto veroorzaakt exact dezelfde milieuschade als een ton CO_2 die wordt uitgestoten door huisbrand of door de industrie. Als men CO_2 wil terugdringen, moet men dat vooral doen waar dat het goedkoopste kan, meen ik, en dat is niet in de auto. Daar verschil ik van mening met de Commissie en met vele andere mensen, misschien ook met de volgende spreker. Dit is een belangrijk punt.

Wat weten wij over diesel versus benzine? Het is een geschiedenis die wij reeds twintig tot vijfentwintig jaar meedragen. Diesel is duurder bij aankoop, diesel verbruikt minder liters brandstof, diesel heeft een klein voordeel inzake broeikasuitstoot, diesel heeft een groot nadeel inzake traditionele uitstoot en, en dit is vooral belangrijk, diesel wordt minder belast.

Dat verschil bestaat al twintig jaar. De Belgische overheid heeft steeds nagelaten om daaraan iets te doen, dat is echt niet verstandig van de Belgische overheid. Het is wel degelijk de federale overheid die hier verantwoordelijk is, want die is verantwoordelijk voor de accijnzen. Het is niet verstandig om een auto te promoten die uiteindelijk meer kost en minder belastingen opbrengt. Dat is voor een land de eigen ruiten ingooien, dat is echt niet verstandig. Ik heb nooit begrepen waarom de Belgische overheid de route heeft genomen om diesel aan te moedigen.

Sterker nog, sinds 2007 heeft de Belgische overheid de aankoop van diesel sterk aangemoedigd. Heel veel landen hebben toen gesteld dat als men onder die 120 gram per kilometer wilde geraken, men de diesel moest gaan promoten. België heeft dat toen ook gedaan, maar dat is eigenlijk een heel dure maatregel om CO_2 te besparen.

Gelukkig heeft deze regering beslist om die accijnzen op te drijven en om op termijn diesel veel duurder te maken. Wij pleiten er reeds vijftien tot twintig jaar voor dat een liter diesel veel duurder zou zijn dan een liter benzine. Dat is om verschillende redenen moeilijk gebleken. Een van de redenen was de concurrentie, ook voor vrachtwagens. Vrachtwagens tanken op de goedkoopste plaats en kunnen tanken in Luxemburg of Hongarije en dan lopen wij heel veel fiscale ontvangsten mis.

Daar hebben wij ondertussen iets aan gedaan — of dat zal heel binnenkort gebeuren — met een soort van kilometerheffing. Met die kilometerheffing heeft men een instrument in handen dat ervoor zorgt dat men veel minder naar de belastingopbrengst van diesel uit vrachtwagens moet kijken. Men heeft nu een ander instrument om het gebruik van vrachtwagens te belasten.

Wij moeten komen tot een betere basis van belastingen op autogebruik. Zolang wij die niet corrigeren, krijgen wij zaken als dieselgate of een vertekening in het soort auto's dat wij gebruiken. De autobelastingen zouden in verhouding moeten staan met de externe kosten. Daarover bestaat er veel discussie, maar op dit ogenblik gebeurt dat niet. Het enige wat wij nu belasten is brandstofgebruik. Wij belasten dat heel hoog, maar het is niet zozeer het brandstofverbruik dat grote externe kosten met zich meebrengt, maar wel het gebruik van de auto op bepaalde plaatsen en momenten. Files en ongevallen hebben op zich niet veel te maken met de hoeveelheid brandstof die men gebruikt.

Als er een auto zou komen die op water rijdt, is dat dan een fantastische auto? Misschien wel, maar uiteindelijk is het een auto die misschien niet meer voor luchtverontreiniging zal zorgen, maar wel evenveel klassieke problemen met zich zal meebrengen, zoals ongevallen en files.

Wij willen dus vooral minder autogebruik op bepaalde plaatsen. Ik vrees dat wij, zeker in het Vlaams Gewest, en misschien ook wel federaal, dezelfde fout aan het maken zijn. Wij geven een groot belastingvoordeel aan elektrische auto's en

leasingauto's op diesel, omdat zij minder CO_2 uitstoten. Volgens mij is dat een fout. Het is een slechte en absoluut onnodige reactie op Dieselgate. De CO_2-uitstoot van onze auto wordt de facto belast door middel van benzinebelastingen, aan 200 tot 300 euro per ton CO_2, terwijl de industrie een prijs van misschien 10 of 15 euro betaalt. De facto betaalt men om één ton CO_2 te besparen met een auto 20 tot 30 keer meer dan in de industrie. Dat is de reden waarom ik absoluut geen voorstander daarvan ben. Van mij mag iedereen een elektrische auto kopen, maar ik vind niet dat wij die moeten promoten. Een elektrische auto moet volgens mij evenveel belastingen opbrengen als een andere auto.

Ik geef u een korte berekening mee. Ik heb mij hiervoor gebaseerd op een raming van de externe kosten door de Europese Commissie. Er is eigenlijk een soort akkoord binnen Europa dat, als men over externe kosten spreekt, men onder meer op dit soort cijfers kan terugvallen. Dit zijn de soort problemen die het autogebruik meebrengt.

Wij hebben daar een vergelijking gemaakt tussen benzine- en dieselwagens en elektrische wagens. Bij lokale pollutie staat hier 40 euro. Ik heb gewoon gekeken naar de emissies en wat de gezondheidsschade is die daarmee samenhangt. Hier gaat het om een auto die 10 000 kilometer per jaar rijdt. Als men x aantal gram per kilometer vermenigvuldigt met de gezondheidsschade die samenhangt met 1 kilogram, dan komt men uiteindelijk, als men dat voor verschillende polluenten doet, voor een stedelijk gebied op 40 euro. Het hangt immers sterk af van het soort gebied.

Als een dieselauto de norm haalt, komt men uit bij 70 euro. Als hij de norm niet haalt, dat wil zeggen dat hij gemiddeld 7 keer meer zal uitstoten, dan zit men al aan 350 euro gezondheidsschade. Een elektrische auto veroorzaakt geen gezondheidsschade. Ik wil alles echter in perspectief plaatsen. Broeikasgasemissies vormen natuurlijk ook een belangrijke milieuschade, die men ook voor een stuk moet belasten. Als men dat vergelijkt, dan is een benzineauto een groot nadeel ten opzichte van een dieselauto, maar dat is absoluut geen verantwoording voor het heel grote fiscaal voordeel bij leasingauto's. Het is ook maar een heel kleine verantwoording om alles in te zetten op elektrische voertuigen.

Wat zijn de andere externe kosten? Dat zijn dingen als ongevallen en files. Gisteren werd in *The Wall Street Journal* sterk benadrukt dat België nog altijd de kampioen van de congestie is. Dat is eigenlijk heel slechte publiciteit voor ons land.

Hoeveel bedraagt de accijnsopbrengst uit brandstof? Wie met een benzineauto rijdt, betaalt 369 euro en wie met een dieselauto rijdt, betaalt maar 214 euro. Op een elektrische auto dienen er geen accijnzen te worden betaald. Volgens mij zijn we daarin dus foutief bezig, in die zin dat wij, hoewel dat nu stilaan gecorrigeerd wordt, aan dieselauto's een impliciete subsidie geven van 184 euro. Als we echt geloven dat dieselauto's veel meer uitstoten dan de normen toelaten, dan moet de accijns 464 euro bedragen. Ook het gebruik van elektrische auto's wordt eigenlijk te weinig belast.

Ik rond mijn betoog stilaan af. Het gaat om een probleem dat latent aanwezig is sinds twintig jaar. We zouden kunnen aannemen dat het gesjoemel van Volkswagen daarin nu een nieuw element is, maar wij moeten er ons bewust van zijn dat vrijwel alle dieselauto's in de fout gaan. We staan nu twintig jaar verder en het probleem van de dieselgate is zo groot, omdat er heel veel dieselauto's rondrijden. Dat is onze eigen fout, de fout van België, want België heeft dat niet goed aangepakt.

Er komt een striktere opvolging van de Europese normen, omdat de Europese markt de diesels ook wat properder zal maken.

Eerlijk gezegd zie ik geen goede redenen om het gebruik van elektrische auto's echt onbelast te laten. Dergelijke auto's veroorzaken evengoed files en ongevallen als andere auto's.

Een tweede punt wat ik misschien te weinig benadrukt heb, heeft te maken met de gezondheidsschade. Die gezondheidsschade is eigenlijk direct proportioneel met de bevolkingsdensiteit. Wie dus in Wallonië van Bouillon naar Aarlen rijdt, zal niet veel gezondheidsschade veroorzaken, want daar woont bijna niemand.

Als dezelfde auto in Brussel of Antwerpen wordt gebruikt, is de gezondheidsschade waarschijnlijk honderd keer groter.

Dat doet een probleem rijzen, ook voor Europa. In Europa zal men moeten komen met een auto die aan de normen voldoet. Die auto wordt echter gebruikt in gebieden waar niemand woont, maar ook in de steden.

Men zal in de stedelijke gebieden dus sowieso strikter moeten zijn op het soort auto's dat kan worden gebruikt. Dat is een punt dat nog te weinig aan bod is gekomen in de Europese discussie.

Ik heb ook vragen bij plannen als de lage-emissiezones in Antwerpen. Dat is een van de plannen die concreet vorm aannemen. Ik begrijp de bedoeling, maar wat als daar Euro 3, 4, 5, 6 of 7-dieselwagens worden toegelaten, terwijl de nieuwe dieselwagens in feite niet beter presteren.

Ik geloof sterk dat we echt naar een ander soort beleid moeten gaan, maar dat is misschien iets verder dan de opdracht van de commissie.

La **présidente**: (…) en effet beaucoup d'éléments intéressants. Ja, mijnheer Van den Bergh.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ook mijn dank voor de duidelijke boodschap. Ik heb nog een vraag bij uw toelichting. U verwees naar het duurder maken van diesel via de taxatie, waarbij vrachtwagenverkeer een hindernis vormde. Dat zou opgelost geraken door de kilometerheffing. Ik versta dat verband niet goed.

Stef Proost: In het verleden had de minister van Financiën altijd heel veel schrik om de accijns op diesel op te trekken. Als hij dat zou doen, zou hij heel veel verliezen. Dieselverkoop gaat voor de helft naar vrachtwagens en voor de helft naar personenwagens. Als u de dieselprijs sterk opdrijft in België, gaat iedereen tanken in Luxemburg. Er werd dan gekeken naar de grensstreken, daar ziet men het aan de prijzen aan de pompen. Dat mechanisme speelt heel sterk.

Wat er in Europa gebeurt is dat de kilometerheffing zich als een olievlek aan het verspreiden is: dank aan Zwitserland, Duitsland, Oostenrijk en Tsjechië. Polen zal ermee beginnen en ook wij zullen eraan meedoen. Nederland is hier de traagste leerling van de klas en dat is niet zo verstandig. Eenmaal men een kilometerheffing heeft op vrachtwagens, kan men die hoog genoeg zetten. Die ligt al een pak hoger dan de dieselopbrengst. Men kan dus al zijn belastingen op vrachtwagens systematisch uit de kilometerheffing halen en niet langer uit de brandstofheffing.

Dat is ook wat gebeurt. Iedereen verwacht dat de accijns op diesel voor vrachtwagens zal dalen. Als men twee landen heeft die elk een kilometerheffing en accijns op diesel hebben, wat gebeurt er dan? Dan laat men de accijns op diesel wat zakken om meer te verdienen aan vrachtwagens die bij u tanken. Dat spelletje zal tussen de landen worden gespeeld. Uiteindelijk belandt men bij de minimumaccijns. Ik weet niet of dit duidelijk is.

Jef Van den Bergh (CD&V): Dan zullen we verschillende accijnzen heffen op professionele diesels.

Stef Proost: Ik denk dat we zullen zien dat de dieselaccijnzen in heel Europa zullen dalen omdat dat spelletje tussen de landen zal worden gespeeld.

Men zal de kilometerprijs bij de kilometerheffing hoog genoeg zetten. Zoals u weet, lag de opbrengst van de kilometerheffing in Duitsland zeven keer zo hoog als de opbrengst uit het Eurovignet.

Dat is dus een spel dat heel sterk zal worden gespeeld. Ik verwacht dat de dieselaccijns in heel veel landen zal dalen. In een aantal landen zal dat misschien niet noodzakelijk zijn, maar daar zal dan vooral moeten worden ingezet op het onder controle houden van het aantal dieselwagens.

Er is een andere manier om dat te doen. Men kan een veel hogere jaarlijkse belasting heffen op dieselwagens. Dan heeft men wat meer speelruimte met de accijnzen.

Dat is een probleem dat er de komende jaren sowieso aankomt.

La **présidente**: Merci beaucoup. S'il n'y a plus d'autres questions, j'en rajouterai une.

Je vous remercie pour votre exposé que j'ai trouvé très intéressant.

Vous faites la comparaison entre l'économie finalement très relative qui existerait entre le diesel et la voiture électrique. Puisque nous avons aussi, dans le cadre de notre commission, très régulièrement, au travers des différentes auditions, parlé du futur, nous nous situons également dans une démarche prospective, certainement cet après-midi. J'aurais voulu avoir votre avis sur quel futur vous conseillez par rapport à la taxation des véhicules au diesel et par rapport aux véhicules électriques et par rapport aux politiques mises en place.

Stef Proost: Mijn antwoord is dat iedereen van mij een elektrische auto mag kopen. Voorlopig denk ik echter niet, als ik de cijfers bekijk, dat het de moeite waard is om op een elektrische auto

geen accijnzen of gebruiksbelasting te laten betalen. In het verleden – misschien wordt dat nu gecorrigeerd – kreeg de gebruiker van een elektrische auto ook nog gratis brandstof, want hij mocht overal opladen. Ik heb nu niet alle documenten bij mij, maar in Leuven heb ik een slide waarop te zien is dat een grote elektrische auto, een Tesla, staat op te laden, waarbij bijna alle fietsen worden weggeduwd, want er zijn veel te weinig fietsparkings. Dat beeld is natuurlijk wel enigszins extreem.

De elektrische auto komt er misschien wel over twintig tot vijfentwintig jaar, want er zal technologische vooruitgang geboekt worden. De elektrische auto heeft duidelijk een voordeel qua lokale pollutie. Qua broeikasgassen biedt een elektrische auto alleen voordeel als de elektriciteit van groene stroom komt, maar dat blijkt nog een heel duur verhaal als alles doorgerekend wordt. De elektrische auto zie ik in de eerste tien tot twintig jaar niet meteen doorbreken.

De hybride auto's, die momenteel gepromoot worden, zelfs als die in Vorst vervaardigd worden, roepen bij mij wel bedenkingen op. Het milieuvoordeel dat eruit gehaald wordt, is hoop en al erg beperkt, laat ik het zo uitdrukken. Ik zie geen enkele reden om hybride wagens momenteel sterk te promoten.

Is dat een duidelijk antwoord voor u?

De **voorzitter**: Ja, dat is een antwoord, bedankt.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Proost, ik heb een opmerking over de laatste vragen en de slide die momenteel wordt getoond. Over elektrische voertuigen wordt gezegd dat onder andere de remmen en de banden wel nog zorgen voor fijn stof en lokale pollutie. Nul is misschien iets te optimistisch.

Stef Proost: De oefening is hier heel eenvoudig. Ik heb één referentiewerk genomen, een soort handboek over de externe kosten. Ik heb mij daaraan gehouden. Ik weet dat er veel discussiepunten zijn. Het punt dat u aanhaalt, is terecht. Het is misschien minder gedocumenteerd en er bestaat veel meer discussie over. Ik heb in de werkgroep over de externe kosten gezeteld. Daar werd echt wel een compromis bereikt.

Men denkt dat men daar zeker van is. Het kan zijn dat het cijfer in de stad Antwerpen vijf keer het gemiddelde voor een stad is, terwijl dat in Luxemburg bijna nul is. Daar moeten wij ook rekening mee houden in hetgeen wij doen en de normering die wij gebruiken. Emissies vormen immers een stedelijke problematiek.

Jef Van den Bergh (CD&V): Men zou de tabel bijkomend kunnen uitbreiden met de plug-in hybrides en de niet-plug-in hybrides. De niet-plug-in hybrides zijn misschien nog beter dan de plug-in hybrides, als ik het goed begrijp, en ook dan CNG.

Stef Proost: CNG is natuurlijk een interessante optie, omdat het een klein voordeel biedt qua broeikasgassen en ook duidelijk minder lokale pollutie meebrengt. Daar ben ik zeker van. Daar hebt u gelijk in.

Het probleem is dat CNG weinig verspreid is. CNG werd niet even zwaar belast. Mensen van de grensstreek weten dat CNG lijkt op het verhaal van LPG. Wat oudere mensen, zoals ik, afkomstig uit de grensstreek met Nederland, weten dat wel. LPG-wagens werden in Nederland zwaar belast, terwijl de LPG-brandstof zwaar werd belast in België. Aan de grens zag men dus heel wat Belgische LPG-wagens, die geen extra belasting op het voertuig moesten betalen, die goedkoop gingen tanken in Nederland.

Bij nieuwe brandstoffen moet men dus opletten voor dat soort verhalen, maar het is de moeite om aardgas te bekijken.

La **présidente**: (…) pour vos éclaircissements et pour votre disponibilité de répondre à l'invitation de notre commission cet après-midi.

Je vais continuer dans notre liste des interventions de cet après-midi. Je demande aan professor Van Mierlo et à M. Yves Toussaint de bien vouloir prendre place pour faire successivement faire leurs interventions puis nous procéderons également à une séance de questions/réponses.

Joeri Van Mierlo: Ik ben Joeri Van Mierlo van de VUB. Ik heb een presentatie voorbereid in twee delen.

Het eerste deel heeft te maken met heel de problematiek van de homologatie. Ik zal daar snel doorfietsen. Ik heb begrepen dat jullie reeds heel wat experts hebben gehoord die waarschijnlijk gelijkaardige slides hebben getoond.

Het tweede deel is een vooruitblik. Ik denk dat dit het thema was van deze namiddag. In mijn geval zal dat gaan over elektrische voertuigen. U zal daar dus antwoorden krijgen op vragen die daarover gesteld zijn.

Volkswagen is één aspect, het is een problematiek van software en gesjoemel. Eigenlijk is het voor mij een veel breder verhaal. Het is het verhaal van alle wagens samen. Dit is de snelheidscyclus die wordt afgereden op een rollertestbank met heel veel stilstandtijden, heel trage acceleratie die helemaal niks te maken heeft met het reële verkeer, ook heel weinig snelheden boven de 120 km per uur.

De emissies worden gemeten en die moeten lager zijn dan een bepaalde waarde voor de verschillende polluenten. Men spreekt vaak over het feit dat voertuigen technologieneutraal moeten zijn. Voor mij is dat een fabeltje. Het is nooit technologieneutraal geweest. U ziet hier twee verschillende kleuren, het ene is benzine, het andere diesel. De maximale emissies zijn steeds verschillend voor die verschillende brandstoffen.

Men ziet dat de wetgeving steeds strenger wordt. Die maximale limieten gaan naar beneden. Maar in de realiteit is dat niet zo gebeurd. De NOx-emissies van dieselvoertuigen zijn bijvoorbeeld niet gedaald tot Euro 5.

Ondertussen zijn er ook meerdere voertuigen getest voor Euro 6 en weet men dat de voertuigen in reële omstandigheden niet aan deze normen kunnen voldoen.

Vandaar – dat heeft de Commissie daarnet ook uitgelegd en ik veronderstel dat jullie daar allemaal van op de hoogte zijn – wordt er gewerkt aan nieuwe testcycli. Die tests zullen een veel grilliger verloop kennen en acceleraties hebben die veel beter overeenstemmen met het reëel verkeer. Daarnaast zal men ook die *real driving emissions* gaan meten op voertuigen met mobiele meetsystemen.

De nieuwe test heeft een aantal implicaties, dat werd daarnet ook door de Commissie vermeld. Als we die reële emissies gaan meten, zullen die hoger zijn dan wat toegelaten was volgens de normen. De constructeurs zullen dus niet meer aan de eisen kunnen voldoen als we dezelfde maximumemissies gaan behouden. Nu is er een hele discussie aan de gang, met name met welke factor gaan wij rekening houden. Dat is het cijfer 2.1 dat uit studies naar voren komt. Op de slide ziet men enerzijds de waarden voor de bestaande testcyclus NEDC en anderzijds ziet men wat de emissieniveaus zullen zijn als wij de nieuwe testcycli gaan gebruiken.

De luchtkwaliteit is een issue. De transportsector is voor 58 procent verantwoordelijk voor NOx-emissies die te maken hebben met luchtkwaliteit. Wij zullen daar onze verantwoordelijkheid moeten nemen om daar iets aan te doen. Het betreft hier de totale transportsector dat wil zeggen ook binnenvaart, scheepvaart, luchtvaart…enzovoort.

Het gedeelte dat met wegtransport te maken inzake NOx-emissies is 33 procent.

Wegtransport is zowel personenvoertuigen als vrachtwagens. Ik zal daarover dadelijk wat cijfers meedelen.

Uit de verdeling van de vloot blijkt dat België vooral een dieselland is. Meer dan de helft van onze voertuigen zijn dieselvoertuigen in tegenstelling tot andere landen. België is ook bekend voor zijn bedrijfswagens. Een groot deel van de nieuw verkochte wagens zijn bedrijfswagens.

Als we de samenstelling van onze vloot willen aanpassen moeten we niet alleen gaan kijken naar de particuliere markt maar ook naar de bedrijfswagens want die bepalen uiteindelijk wat de tweedehandsmarkt zal worden. Het is interessant om de regio's te horen discussiëren over de taksen die ze moeten kiezen. Die discussies zijn politiek moeilijk voor bedrijfswagens maar essentieel.

Onze vloot is voornamelijk samengesteld uit personenwagens, 5 miljoen exemplaren inzake personenwagens. Een klein stukje betreft vrachtwagens. Er zijn heel weinig vrachtwagens in aantal maar vrachtwagens zijn heel belangrijk naar emissies toe. Ik zal mij vandaag enkel focussen om de NOx-emissies. Over de tijd zien we dat de NOx-emissies gedaald zijn, voornamelijk door een daling van de personenwagens, maar vrachtwagens, niettegenstaande dat het er maar weinig zijn, – maar 20 procent van de voertuigkilometers wordt door vrachtwagens gedaan – zijn wel verantwoordelijk voor een groot deel van de NOx-emissies. Dat mogen wij dus zeker niet vergeten. Wij hebben nog een lange weg af te leggen alvorens deze emissies onder het streefdoel zullen geraken.

Het is al een aantal keren herhaald, eigenlijk is het niets nieuws. Toen ik zelf nog een jonge doctoraatsstudent was in de jaren 90 heb ik een model gemaakt om voertuigen te simuleren: hybride voertuigen, benzine- of dieselwagens, elektrische wagens,… Toen al konden wij berekenen dat de emissies in reëel verkeer helemaal verschillend waren van de

homologatiedata. Wij hebben die resultaten niet netjes binnen onze universiteitsmuren gehouden. Wij hebben daar beleidsvoorbereidende studies gedaan.

Een paar voorbeeldjes zijn ROB, 'rustig op de baan', of de ECO-score. Wij hebben aan de overheid duidelijk gemaakt dat de emissies anders waren in reële omstandigheden. Twintig jaar geleden hebben wij reeds gemeld dat daar iets aan gedaan moest worden.

Wij is de onderzoeksgroep MOBI. Dat is een onderzoeksgroep van ondertussen meer dan 60 medewerkers. Het is een interdisciplinair team waar zowel economen, ingenieurs als milieuanalisten aan verbonden zijn. Die werken rond duurzame mobiliteit en logistiek. Wij hebben een lange geschiedenis rond elektrische voertuigen. Wij testen heel moderne voertuigen. Wij plaatsen daar meettoestellen in om te kijken of deze elektrische voertuigen in reële omstandigheden ook een juist verbruik hebben.

Zijn die elektrische voertuigen wel milieuvriendelijk? Het debat werd daarnet reeds aangehaald. Wij moeten elektriciteit produceren. Er komt fijn stof vrij bij het remmen en dergelijke meer. Om dat te kunnen analyseren maken wij gebruik van een LCA, een levenscyclusanalyse.

Wij kijken naar de emissies die uit de uitlaatpijp komen. Wij kijken naar de emissies die gepaard gaan met de productie van de brandstof of elektriciteit en wij houden ook rekening met alle impact op het milieu van de productie van het voertuig en in het geval van elektrische voertuigen ook de productie van de batterijen.

De LCA bestaat uit uitlaatpijpemissies, alles wat gepaard gaat met de productie van benzine en diesel uit aardolie of de productie van elektriciteit, het bouwen van het voertuig en op het einde van de levenscyclus van een voertuig wordt er gekeken naar wat er gerecycleerd kan worden. Al deze elementen samen gaan gepaard met emissies. Emissies zoals NOx, maar naast NOx ook CO2 en tal van andere pollluenten.

De emissies kunnen vertaald worden in milieuschade. Er bestaat heel wat verschillende milieuschade. Klimaat is het meest bekende. Maar er is een hele lijst van mogelijke impacten op het milieu: fotochemische luchtvervuiling, gezondheid,… Men kan dat verder doorrekenen naar wat men noemt M-point schadecategorieën en uiteindelijk ook naar een *singlescoring*. Voor sommige mensen is het immers gemakkelijker 1 cijfer te vergelijken dan een hele reeks milieuschades.

Vandaag pik in voornamelijk in om de NOx-emissies. Dat is een eerste stapje naar een volledige levenscyclusanalyse. Dat is wat we noemen een *well to wheel* analyse. De productie van de brandstof en de uitlaatpijpemissies zitten hier in. Wij zien voor de NOx dat de dieselvoertuigen een heel stuk hoger scoren dan de benzinewagens. Ook een elektrisch voertuig wordt hier vermeld. De *well to wheel* Nox-emissies rekening houdend met de elektriciteitsproductie voor elektrische voertuigen zijn heel laag. Niet nul maar laag.

Hoe vertaalt zich dat naar luchtkwaliteit. Ik heb 1 scadecategorie eruit genomen met name de fotochemische vervuiling. Wij vergelijken een hele reeks voertuigen uit een bepaald marktsegment die met elkaar vergelijkbaar zijn. Wij gaan geen Hummer vergelijken met een kleine stadswagen. Dat zijn allemaal gezinswagens met een gelijk type voertuig.

Wij zien dat de diesel ingevolge die *tank to wheel* emissies een hoge score hebben bij uitlaatpijpemissies, hoger dan benzine. LPG zit iets lager dan benzine, aardgas is vergelijkbaar met benzine. Wij zien hier verschillende voertuigen: een hybride voertuigen (plug-in hybride), een batterij elektrisch voertuig en biomethaan die kunnen gebruikt worden om aardgasvoertuigen aan te drijven.

Daaruit blijkt dat elektrische voertuigen ook een schade hebben met name emissies ten gevolge van elektriciteitsproductie, maar die zijn een heel stuk lager dan de conventionele technologieën.

Ik sprak van een volledige levenscyclusanalyse. Dat is nog maar alleen het gedeelte inzake uitlaatpijpemissies en de productie van brandstof of elektriciteit. Om uw voertuig te bouwen komen er heel wat elementen bij. Dat is milieuschade die niet in België plaatsvindt maar in andere landen in de wereld waar wij grondstoffen moeten ontginnen. Vooral bij de mijnactiviteiten, ontginning van grondstoffen om voertuigen te bouwen, is er voor een aantal milieuschadecategorieën een belangrijke impact.

Maar het eindresultaat blijft in het voordeel van de elektrische voertuigen spelen.

Er zijn heel wat andere schadecategorieën. Wij kunnen gaan kijken naar de impact van de productie van elektriciteit. Mijn cijfers zijn geldig

voor België. België is gekend als een land met veel kernenergie en dat heeft een invloed op de emissies naar lucht toe.

Singlescoring betreft een score waarbij alles is inbegrepen: klimaatsverandering, impact op de menselijke gezondheid, verzuring… Alle mogelijke milieuschades die er zijn kan men groeperen in een score.

Wij vergelijken een diesel- en benzinevoertuig, een aardgasvoertuig en elektrische voertuigen waarbij de elektriciteit op verschillende manieren wordt opgewekt.

Er komt hier ook een *error bar* bij kijken. In zo een berekening zit immer heel wat onzekerheid, maar ook heel wat parametervariatie. Wij vertrekken van een databank van 200 000 voertuigen en die voertuigen hebben allemaal een ander gewicht, andere emissies, ander verbruik…Vandaar dat daar een *range* op weer te geven is. Wij denken dat dat wetenschappelijk de meest robuuste resultaten geeft.

Wij stellen hier vast dat wij zeker geen steenkool of aardolie moeten gebruiken om elektriciteit te produceren voor elektrische wagens. Dan doen we immers niks naar verbetering toe. Dan kunnen wij even goed met onze benzine- en dieselwagens blijven verder rijden.

Indien elektriciteit op aardgas wordt geproduceerd of indien hernieuwbare energie wordt gebruikt zien wij dat dat de juiste richting is dat wij moeten uitgaan. Meer hernieuwbare energiebronnen: windturbines, zonnecellen, waterkrachtcentrales gebruiken leidt tot een nog groter milieuvoordeel van elektrische voertuigen, niet nul evenwel maar wel beter.

Er is duidelijk een milieuvoordeel. Maar waarom rijden de straten dan niet vol met elektrische wagens? Daarvoor gaan wij kijken naar de kostprijs of de kostprijsstructuur van die voertuigen. Dat doen wij op basis van de *total cost of ownership*. Wij berekenen de aankoopprijs, de accijnzen, brandstofkosten, verzekering, enzovoort. Alle kostenaspecten zitten daar in.

Voor de particuliere markt van de kleine stadswagens blijkt daaruit dat zowel indien wij een batterij leasen of aankopen deze elektrische voertuigen een heel stuk duurder zijn in kost per kilometer dan de klassieke technologie bijvoorbeeld een benzinewagen.

Dus de markt voor de kleine stadswagens is bijzonder moeilijk voor elektrische voertuigen.

Het verschil wordt wat minder groot als wij kijken naar de markt van de gezinswagens, de middelgrote wagens.
De TCO van de elektrische voertuigen is een klein beetje hoger dan benzine- en dieselwagens.

Bij het segment van luxewagens zitten wij op hetzelfde niveau. Het is niet voor niks dat Tesla gekozen heeft om elektrische wagens in dat marktsegment te gaan introduceren. De TCO is daar vergelijkbaar met benzine- en dieselwagens.

Dat is voor de particuliere markt. Voor bedrijven bestaan er incentives. Een bedrijf dat een elektrische wagen koopt mag die voor 120 procent aftrekken van zijn belastingen.

Voor de kleine stadswagens wordt het TCO-verschil daar wat kleiner. Voor de gezinswagens wordt het zelfs gunstiger. Voor de luxewagens is het zelfs een heel stuk goedkoper om met een elektrische luxewagen te rijden.

Dit toont twee zaken. Afhankelijk van het marktsegment zijn er prijsverschillen. Ik denk dat er daar best een beleid wordt gevoerd in functie van de marktsegmenten.

Ten tweede, de overheid kan inspelen om de *total cost of ownership* van een elektrisch voertuig te verbeteren en op die manier een markt te creëren. Dat is de essentie. Ik heb veel gelijkenissen met de vorige spreker zoals voor de kilometerheffing…enzovoort. Al deze aspecten moeten in rekening worden gebracht. Maar ik verschil met de vorige spreker op dat vlak omdat ik denk dat als wij nu investeren in die milieuvriendelijke technologie men de markt een kans geeft.

Natuurlijk investeert men niet in die ene wagen die nu gesubsidieerd wordt of die geen accijnzen moet betalen, maar men investeert in een toekomstige markt. Door nu die prille markt een kans te geven zullen tegen 2020-2025 elektrische voertuigen op grote schaal geproduceerd worden en zal er verder onderzoek kunnen gebeuren om de batterijen beter en goedkoper te maken. Daardoor zal die markt op zijn eigen benen kunnen staan. Als men de markt geen kans geeft, zullen de elektrische wagens nooit doorbreken.

De euro's die men nu investeert in een elektrische wagen betalen zich op termijn terug. Dan moet men geen subsidies meer geven en kan men perfect met een 'slimme kilometer' gaan werken.

Maar daar zijn we nog niet. We hebben een transitie nodig om nieuwe technologie op de markt te krijgen.

Hier ziet u een plaatje van de Europese Commissie. Naar 2020 toe wenst de Commissie naar 4 miljoen elektrische voertuigen in Europa te gaan. Verschillende landen, maar dat weten jullie wellicht, moeten allemaal een plan uitwerken. De regio's zijn daar nu mee bezig. Hoe zal elk land daar mee omgaan om elektrische wagens in de markt te krijgen?

Wat heel gunstig is, is dat heel wat constructeurs met meer modellen op de markt komen. Mensen willen keuzes kunnen maken. De hybridetechnologie bestaat reeds heel lang. De eerste 10 jaar had die bijna geen marktaandeel. Het is pas de laatste 5 jaar dat de hybridetechnologie meer en meer marktaandeel wint. Dat komt niet omdat die technologie zoveel veranderd is. Dat is omdat men vroeger alleen kon kiezen tussen een Prius of een Prius. Nu kan men kiezen tussen heel wat verschillende modellen. Voor de markt van de elektrische voertuigen is het dus essentieel dat de constructeurs een groot aanbod leveren.

Er zijn een aantal barrières. De kostprijs daar heb ik het al over gehad. De actieradius is een tweede barrière. De beschikbaarheid aan laadinfrastructuur is een derde.
Voor de laadinfrastructuur zijn thuis en op het werk twee voorkeurplaatsen om voertuigen te laden. Veel mensen wonen in een stedelijke omgeving en die beschikken niet allemaal over een privé-garage om het elektrisch voertuig thuis op te laden. Neem nu het Brussels Gewest, daar beschikt slechts 11 procent van de gezinnen over een eigen garage of parking. Al de rest is afhankelijk van publieke laadinfrastructuur.

In Vlaanderen zijn de cijfers ietwat gunstiger. Ongeveer de helft van de mensen kunnen thuis laden.

Waar bevindt België zich in de markt van de elektrische voertuigen? Wij zitten zeker niet bij de koplopers. In Europa zijn er een aantal landen die al jaren initiatieven nemen om elektrische voertuigen te ondersteunen. Ik denk aan Frankrijk, Nederland, Noorwegen,…Daar ziet men dat de marktintroductie heel wat hoger ligt.

Om af te sluiten, voor mij gaat het niet enkel om milieu of kostprijs alhoewel kostprijs iets te maken heeft met de markt. In Europa jagen wij 1 miljard euro per dag uit onze economie. Waarom? Omdat wij aardolie nodig hebben. Voor de import van aardolie is 1 miljard euro per dag nodig. Dat is gigantisch. Wij kunnen dat geld beter in onze eigen economie gebruiken.

Er zijn studies uit Engeland die aantonen dat wij nieuwe jobs kunnen creëren. 1 miljoen extra bijkomende jobs tegen 2030 als wij kiezen voor elektrische mobiliteit. Dat heeft niet alleen te maken met het feit dat heel wat bedrijven laadinfrastructuur op de straat moeten zetten maar ook met de koopkracht van mensen met name de 1 miljard euro die wij uit onze economie jagen.

Dat geef ik jullie graag mee om er verder over na te denken.

La **présidente**: Je me retourne vers mes collègues. Mijnheer Janssen.

Werner Janssen (N-VA): Dank u voor uw toelichting. Wij hebben al heel wat sprekers gehad in onze commissie, maar de vraag die wij blijven hebben is welk toekomstpotentieel u zelf nog ziet voor de dieselwagens? Welke vooruitgang zouden wij daar nog kunnen maken op het vlak van CO2-uitstoot, maar ook op het vlak van NOx, fijn stof? Welke groeipotentieel ziet u zelf nog op dat vlak?

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank u voor uw heldere toelichting. Het is interessant om die ganse levenskost mee in ogenschouw te nemen waaruit blijkt dat die CNG ook wel een belangrijke rol zou kunnen alhoewel u vooral focust op de elektriciteit.

Eén bedenking, het bouwen, het verbruiken heeft allemaal zijn kost en effect op het leefmilieu maar ook de manier waarmee er wordt gereden. Ik denk dat het aandeel daarvan misschien wordt onderschat. Wellicht wordt dat niet meegenomen in de studies die jullie maken maar dat speelt toch ook een grote rol. Als wij beginnen te denken over zelfrijdende voertuigen, zou dat natuurlijk wel technisch ondervangen kunnen worden. Het is misschien meer een bedenking dan een vraag, maar misschien heeft u daarover ook een reflectie.

Michel de Lamotte (cdH): Merci, monsieur, pour votre exposé. J'ai deux questions et c'est plutôt une question de documentation. On a évoqué les véhicules qu'on connaît bien à l'essence et au diesel mais quant à la durabilité du véhicule électrique par rapport à la technologie – on ne l'a pas évoqué pour l'instant -, je voudrais savoir si vous avez un commentaire à faire par rapport à

cela.

Lorsque ce matin nous avons eu l'occasion de rencontrer les représentants de la FEBIAC, ils évoquaient aussi le marché de seconde main, donc la revente. Est-ce un marché qui est pensable en termes de revente, avec des plus, des moins, des possibilités supplémentaires pour véhicules classiques?

La **présidente**: (…) puisqu'on entend bien le plaidoyer que vous faites aussi pour le véhicule électrique. Si je croise un peu les données avec l'exposé de votre prédécesseur en termes d'émissions liées à la densité de la population, le danger qui existe en milieu urbain, par rapport au fait que les possibilités pour utiliser une voiture électrique existent moins dans le milieu urbain – le graphique le démontre encore. Ajoutez à cela le défi – et nous en discutons ailleurs – que représente l'approvisionnement énergétique et la capacité d'avoir un approvisionnement énergétique le plus autonome possible pour notre pays et si possible aussi une énergie la plus propre possible. A-t-on déjà des études qui évaluent l'impact de la nécessité en termes d'énergie si nous voulons investir ou promouvoir la nécessité de devoir le faire à l'avenir peut-être plus dans l'élaboration de véhicules électriques sachant que si on se tient à ce jour qu'à une économie très relative de 400 ou 500 kilomètres, je vois difficilement comment aujourd'hui on peut juguler tous ces…? Et politiquement aussi, en termes de politique à mettre en place pour permettre justement cette promotion. Ce serait plus facile en milieu rural qu'en milieu urbain. Or, on constate que le besoin théorique devrait être présent en milieu urbain surtout. C'est une réflexion.

Daphné Dumery (N-VA): Ik heb heel wat informatie gehoord maar in de vragen heb ik niets gehoord over de vrachtwagens. U had het over het feit dat vrachtwagens heel wat uitstoten en de vrachtwagens die de AdBlue gebruiken.

Hoe ziet u de evolutie daarin? We leggen normen op aan vrachtwagens en toch blijven die de grootste uitstoters terwijl er toch AdBlue bestaat. Kunt u daar wat meer toelichting over verschaffen?

Joeri Van Mierlo: Dank u wel voor alle vragen. De toekomst van de dieselmarkt? Ik denk dat wij de dieselmarkt zwaar gestimuleerd hebben in het verleden. Vandaar dat wij in België een heel groot aantal dieselvoertuigen hebben. In andere werelddelen ligt dat anders. Wij zijn nu aan het discussiëren of dieselvoertuigen in de toekomst een factor 2,1 NOx mogen uitstoten dan de huidige maximale limieten die wij kennen. In Amerika is het de helft, daar is het maar 43 milligram per km dat voertuigen – diesel of benzine – mogen uitstoten. Daar zal men dus nog strenger zijn dan wat wij in Europa willen doen. De marktintroductie van dieselwagens is daar dan ook niet gemakkelijk.

Of het kan? Ja het kan. Technologisch gezien kan men dieselvoertuigen maken met heel lage NOx-uitstoot. Die zullen een heel stuk duurder zijn omdat wij dan heel wat filters aan die motoren moeten hangen. Vandaar dat er naar mijn aanvoelen een zekere lobbying bestaat om te zorgen dat die technologie toch nog kan verkocht worden aan redelijke prijzen.

Maar het blijft een technologie die zeker niet gezond is voor onze gezondheid. Ik denk dat diesel nog een belangrijke rol zal blijven spelen in het vrachtverkeer, maar voor het personenverkeer vind ik het niet slecht dat wij daar op ingrijpen om gezondheidsredenen. Het vrachtverkeer kan ook op andere manieren opgelost worden, weliswaar ook niet evident. Hoe meer wij via de binnenvaart en spoorweg kunnen transporteren, hoe beter natuurlijk.

Hoe minder kilometers wij moeten afleggen door bijvoorbeeld vrachtwagens beter te beladen en geen lege of halflege vrachtwagens te laten rondrijden, hoe beter. Men kan voor de stedelijke goederendistributie denken aan elektrische bestelwagens. Het gaan bundelen van goederenstromen en die efficiënter gaan transporteren zijn mogelijkheden om in het vrachtverkeer een resultaat te bereiken.

Voor wat de technologie betreft, vrachtwagens die op batterijen gaan rijden, zie ik niet onmiddellijk haalbaar in de komende tien jaar. Misschien wel op waterstof, dat is een andere piste die daar een rol kan spelen. En op kortere termijn gebruikmaken van aardgas, dat is zeker een technologie die voor vrachtwagens een oplossing kan bieden.

Er was ook een vraag over aardgasvoertuigen. Ik heb er minder accent op gelegd in mijn slides. Er zaten inderdaad resultaten bij over de milieuvriendelijkheid van aardgasvoertuigen. Naar gezondheid toe, meer bepaald de stedelijke luchtkwaliteit gaan wij daarmee in de goede richting. Voor de klimaatsverandering zijn aardgasvoertuigen geen oplossing. De CO2-emissies liggen een beetje lager. Maar aardgas is

methaan en 1 gram methaan is 21 keer erger voor de klimaatsverandering dan 1 gram CO2. Bij het tanken en het transporteren van aardgas zijn er altijd een aantal lekken en wij zien in het totaalplaatje naar klimaatsverandering dat aardgasvoertuigen geen oplossing bieden. Het blijft ook een fossiel brandstof. Als wij de piste van aardgas bewandelen is het best te gaan kijken naar hernieuwbare energiebronnen, met name het gebruik van biogas.

De manier waarop wij rijden, welke invloed heeft dat? De cijfers die ik getoond heb, zijn niet gebaseerd op de homologatiedata. De emissies waarmee wij rekening houden en ook het emissiegebruik van elektrische voertuigen, zijn emissies en energieverbruik in de reële omstandigheden. Wij hebben al die aanpassing gedaan om rekening te houden met de emissies die voertuigen in reële omstandigheden uitstoten. Ook het rijgedrag zit daar dus in vervat.

De link naar zelfrijdende voertuigen vind ik heel mooi. Dat is een technologie die veel gemakkelijker implementeerbaar is voor batterij-elektrische voertuigen. Elektrische aandrijving is eigenlijk heel eenvoudig. Het is daar allemaal *drive by wire*, alles wordt elektrische gestuurd en daar zelfrijdende voertuigen maken is niet zo een grote uitdaging, behalve het veiligheidsaspect en het juridische aspect dat daar ook geldig blijft.

Er hangt nog een heel andere verhaal aan vast inzake laadinfrastructuur waar er heel wat potentieel en mogelijkheden zijn, maar dat zal ik voor een andere keer houden. Anders ben ik hier nog een paar uur aan het praten.

Duurzaamheid. Een van de elementen bij elektrische wagens is de batterij. Elektrische motoren verslijten niet, die gaan zelfs veel langer mee dan de carrosserie van het voertuig. Maar de batterij heeft een beperkte levensduur. Wij schatten bij de huidige technologie in dat wij de batterij 1 keer per levensduur van het voertuig moeten vervangen. In de berekeningen van de milieu-impact die ik heb getoond, zitten 2 batterij-pakketten per voertuig begrepen. De productie van een tweede batterij-pakket zit daar mee in vervat. Wij hopen natuurlijk dat door het ontwikkelen van betere batterijen en een betere batterij-technologie de batterij eenzelfde levensduur zal hebben als het volledige voertuig.

De tweedehandsmarkt? De tweedehandsmarkt is een moeilijke, om verschillende redenen. Bij de klassieke technologie weet men uit historische cijfers wat de waarde is van een benzine- of een dieselwagen op de tweedehandsmarkt. Voor elektrische voertuigen zijn die cijfers nog niet bekend. Er bestaat daar een bepaalde onzekerheid, onder andere over de levensduur van de batterij, hoe lang zal die nog meegaan en wat is dan de waarde van het voertuig? Maar ook omdat de technologie niet stilstaat. In mijn onderzoeksgroep heb ik 16 mensen die niks anders doen dan nieuwe batterijen ontwikkelen. Die batterijtechnologie zal beter zijn in de toekomst. Wie vandaag een voertuig koopt, weet niet of er binnen 2 jaar een voertuig zal zijn met een betere batterij. Dat zal uiteraard een invloed hebben op de waarde van het voertuig dat vandaag werd gekocht. Dat maakt er de marktintroductie van elektrische wagens zeker niet gemakkelijker op.

Stedelijk gebruik? Het klinkt logisch. De biotoop van elektrische wagens zou de stedelijke omgeving moeten zijn. Net omdat ze geen uitlaatpijpemissies hebben en daar waar ze rondrijden hebben ze ook geen impact op de menselijke gezondheid. Uit mijn cijfers blijkt dan dat die kleine stadswagentjes juist zo een moeilijke en competitieve markt is. Vandaag is het gemakkelijker om deze technologie in het luxesegment te gaan introduceren. Dat klinkt wat tegenstrijdig maar dat is ook een eerste transitie. Door die eerst te introduceren in die marktsegmenten waar het gemakkelijker gaat, zal de technologie opgeschaald kunnen worden en zal ze dus ook goedkoper gaan worden in de andere marktsegmenten.

Laat mij ook onderstrepen dat voor het verplaatsen in de stad wij dat best te voet, met de fiets en het openbaar vervoer doen en niet met een auto of dat hij nu elektrisch of met benzine rijdt.

Wij moeten ook realist zijn. Er zullen altijd mensen zijn die de wagen zullen gebruiken. Dan verkies ik dat ze zo weinig mogelijk uitstoten.

Beschikbaarheid van energie, van elektriciteit? Als 10 procent van ons wagenpark elektrisch zou zijn, en dat zal misschien 10 jaar duren voor wij daar geraken, dan moeten wij maar 1,4 procent extra elektriciteit produceren. Naar productie van elektriciteit, naar energiezekerheid en bevoorrading, is er geen issue de komende decennia. Het zijn energie-efficiënte voertuigen. Er wordt voor heel wat andere toepassingen elektriciteit gebruikt.

Ik dacht dat er ook een vraag was rond actieradius van elektrische voertuigen. De huidige elektrische

voertuigen rijden 100 tot maximum 200 kilometer, tenzij u het hebt over een Tesla die 400 km kan rijden. Ook daar verwachten wij dat de batterij met een factor 2 verbeterd zal worden tegen 2020. Met hetzelfde gewicht aan batterijen zullen wij dan 2 maal zover kunnen rijden. Maar het blijft een beperking en wij moeten ook niet denken dat 100 procent van het wagenpark ooit batterij-elektrisch zal zijn. Zelf al kan men ver rijden met 1 lading van een batterij, dan nog moet men die opladen en dat is niet hetzelfde als tanken. Tanken is in vijf minuten afgelopen. Maar ik denk dat wij een deel van de markt kunnen bereiken. Bijvoorbeeld de tweede gezinswagen, 30 procent van het huidige wagenpark rijdt nooit meer dan 100 km per dag. Dat zouden nu, volgens het huidige technische potentieel, allemaal elektrische wagens kunnen zijn.

Zoals ik heb aangegeven, gaat de marktintroductie traag. Dat is logisch. Wie vandaag een wagen koopt, neemt een beslissing die 14 jaar meegaat. Dat is de gemiddelde levensduur van een voertuig. Wie vandaag kiest om een dieselwagen te kopen, heeft dat een impact tot 2030. Dat geeft aan dat de markintroductie van een nieuwe technologie tijd vraagt. Vandaar ook dat wij schatten dat tegen 2020 5 tot maximum 10 procent van de verkochte wagens elektrisch zullen zijn. Het zal dus nog een hele tijd duren voor wij aan die 30 procent, technisch-potentieel vandaag, zullen geraken. Tegen dan zullen de batterijen nog verbeterd zijn en kan die markt verder groeien.
Ik hoop dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

La **présidente**: Je repasse la parole à monsieur Toussaint. Bienvenue et merci d'avoir accepté notre invitation.

Yves Toussaint: Merci de m'avoir invité aujourd'hui. Mon nom est Yves Toussaint. Je suis en quelque sorte le cousin liégeois de Joeri puisque on avait, à l'époque, la même année, défendu une thèse assez similaire, lui à Bruxelles, moi à Liège, sur l'assimilation des véhicules électriques et hybrides. Je remarque qu'à l'époque, il avait déjà une boucle d'oreille, moi aussi. Il l'a gardée; cela veut dire qu'il a gardé sa liberté d'esprit, j'espère.

Plus sérieusement, après cette thèse de doctorat, je suis resté huit ans à l'université dans le département de la mécanique du Transport. Depuis 2003, j'ai créé la société Green Propulsion, qui malheureusement vient de tomber en faillite. Green Propulsion était un centre de recherche indépendant, travaillant pour les constructeurs automobiles européens. Nous développons pour eux des véhicules prototypes, qui donnent naissance par la suite à des véhicules produits en série chez ces constructeurs.

Nous sommes spécialistes des motorisations électriques et hybrides, avec un regard complémentaire à celui de Joeri, qui est plus un regard de constructeur, ayant une vision technique et très pragmatique.

Je ne vais pas m'intéresser aujourd'hui à ce domaine électrique et hybride mais me concentrer sur le Dieselgate et la vision que nous pouvons en avoir.

Je suis connu également pour être l'administrateur délégué d'Imperia Automobiles, la société qui a donné naissance à cette magnifique voiture blanche. Aujourd'hui, j'interviendrai plutôt en tant que professeur externe à l'université de Liège, c'est plus ma raison d'être aujourd'hui.

Comment se passe en pratique un essai de consommation ou d'émission normalisé européen? C'est un essai qui est réalisé en général sur un véhicule de pré-série, avant la production en série et avant la commercialisation du véhicule. Il faut avoir cette homologation pour pouvoir mettre le véhicule en circulation.

Cet essai est réalisé soit directement chez le constructeur du véhicule lui-même, qui a des installations agréées pour le faire, soit dans un laboratoire indépendant; la notion d'indépendance est relative. Le laboratoire indépendant qui a été mandaté par le gouvernement français pour mener l'enquête sur le Dieselgate, est en fait un laboratoire financé par l'ensemble des constructeurs français. Il est donc en position un peu fâcheuse pour critiquer son propriétaire.

Qu'est-ce qu'un essai normalisé? C'est un essai fait selon une méthodologie datant des années septante. Les cycles d'essai que Joeri a montrés correspondaient à des trapèzes de vitesse qui n'ont pas changé depuis lors. Ce qui a changé, ce sont les seuils d'émission euro que l'on peut atteindre. Aujourd'hui, on est arrivé au seuil euro 6, qui est très complexe. La méthodologie datant des années septante reste toutefois inchangée.

Il s'agit donc de tester un véhicule sur ce qu'on appelle un banc en rouleau. Vous mettez le train moteur de ce véhicule sur des rouleaux et il roule en simulant des conditions de conduite tout à fait normales. Bien évidemment, les efforts qui

s'appliquent sur la direction assistée, le chauffage du véhicule, l'éclairage, les essuie-glace, etc. Tout ça n'est pas pris en compte. C'est donc une forme d'essai assez peu réaliste.

Avant de démarrer l'essai lui-même, la veille, le véhicule subit un pré-conditionnement, qui consiste à le mettre dans une chambre climatique. C'est important car c'est systématiquement le cas, c'est normalisé, et cela permet au constructeur de reconnaître que le véhicule est en train de rentrer dans un test d'essai normalisé le lendemain.

Le cycle lui-même est composé d'une partie urbaine et extra-urbaine. Le principe d'un essai normalisé est de considérer que la voiture est une boîte noire sur laquelle on peut faire des mesures de consommation et d'émission mais il est tout à fait interdit de pénétrer dans le logiciel de la voiture. On n'en mesure que les entrants et les sortants.

Quelle est la représentativité, oui ou non, de cette norme d'essai? Pour une conduite normale faite d'accélérations franches dans une large plage de régime du moteur, la plupart de ces phases de fonctionnement ne sont absolument pas couvertes par la norme.

Je vous présente un graphique un peu technique. Vous voyez ici un tableau où figure l'usage typique d'un moteur relativement puissant. En abscisse, vous avez le régime de ce moteur; en ordonnée, vous avez le couple qu'il peut délivrer. La ligne rouge que vous voyez représente le maximum des performances de ce moteur; les petits points bleus en bas à gauche représentent les points de fonctionnement examinés par la norme européenne. Donc, quand vous, à bord de votre voiture, vous accélérez plus fort, vous vous trouvez donc à un couple plus élevé au-delà de ces points bleus, ou à un régime plus élevé à droite de ces points bleus; cela fait partie d'une zone de fonctionnement du moteur qui n'est absolument pas investiguée par la norme. Cela signifie que le constructeur est totalement libre de faire ce qu'il veut dans cette plage de fonctionnement du moteur.

Nous avons déjà pu observer au banc d'essai que les moteurs étaient magnifiquement bien réglés dans la plage couverte par les petits points bleus mais 10 à 15 % au-delà de ces points bleus, le constructeur fait ce qu'il veut. Il ne se sent par exemple plus obligé d'optimaliser le fonctionnement de son catalyseur; ce n'est pas contrôlé par la norme.

En conséquence du fait que l'usage réel est franchement différent de la norme, vous le savez tous, votre voiture consomme plus de carburant que ce qui est indiqué au départ.

En ce qui concerne les émissions de polluants, c'est beaucoup plus grave. Les émissions sont beaucoup plus fortes durant ces phases d'accélération. Elles ne sont pas réglementées et donc une grande partie des émissions générées se font hors normalisation. On l'a dit plusieurs fois aujourd'hui, les émissions réelles peuvent être de plus de 200 % à plus 1000 % par rapport à la valeur officielle indiquée sur la fiche de la voiture.

Un nouveau cycle d'essai est prévu pour 2017. Nous pouvons vraiment appeler à ce que ce cycle soit implémenté le plus vite possible car il apporte une représentation plus réaliste de l'usage de la voiture.

Je retiendrai donc de ce transparent-ci que les émissions réelles d'une voiture sont nettement supérieures à celles indiquées par la norme.

Le sujet du jour porte sur l'optimisation du résultat ou la tricherie. Il faut bien comprendre l'état d'esprit dans lequel se trouvent les constructeurs, le personnel chez un constructeur, lorsqu'on met au point une voiture qui va passer un test d'homologation. C'est une espèce de sport, le but étant d'atteindre le meilleur résultat possible, les émissions de CO_2 les plus faibles possibles par exemple. Pour ceux qui travaillent dans le domaine, c'est une forme de reconnaissance de la direction que d'avoir réussi un bon résultat. C'est un sport en quelque sorte, comme tricher avec le fisc. Il s'agit d'arriver à s'approcher le plus près possible des normes et de la légalité avec le meilleur résultat.

Ça peut être aussi malheureusement, et je crois que c'est le cas chez VW, une nécessité parce que l'ambition du constructeur était très élevée. La technique mise en œuvre, les investissements consentis sur ce véhicule ne permettent pas d'arriver au résultat souhaité et donc, c'est parfois une nécessité malheureusement de tricher un peu pour optimiser le véhicule.

Je distingue trois catégories de tricheries.

En premier lieu, en vert, il existe une multitude de possibilités de jouer avec les limites légales de la norme. À titre d'exemple, avoir une pression de gonflage maximum des pneumatiques, avoir une huile extrêmement fluide, etc.; les meilleurs conducteurs, puisqu'ils peuvent faire partie du

personnel du constructeur, parviennent à lécher la limite inférieure de la tolérance sur le cycle de vitesse, etc.

Toutes ces petites choses cumulées peuvent apporter un avantage de 10 à 20 % en termes de consommation et d'émission de CO_2. Tout cela, semblerait-il, est tout à fait légal. Je veux également citer un chiffre qui me semble surprenant: lorsqu'un constructeur présente des chiffres calculés chez lui, s'ils sont inférieurs de seulement 4 % à ceux mesurés dans un laboratoire indépendant, ils sont acceptables.

Ensuite, de manière un peu plus illégale, en orange, parce que le caractère illégal n'est pas tout à fait net, la plupart des boîtiers électroniques qui gèrent les moteurs thermiques comprennent divers modes de fonctionnement, notamment plusieurs modes test. Ce sont des modes de fonctionnement qui peuvent être utilisés durant le développement du véhicule mais aussi à d'autres fins. On pourrait imaginer que les constructeurs utilisent ce mode de fonctionnement spécial lorsque le véhicule passe un test européen.

C'est ce qu'on a appelé, dans le scandale VW, des logiciels tricheurs. On est dans une zone nébuleuse. La limite de la tricherie n'est pas clairement qualifiée.

Par contre, il existe aussi des cas de figure où le constructeur présente un véhicule à l'homologation qui est différent du véhicule qui sera produit en série. Par exemple, un constructeur peut présenter un véhicule avec un catalyseur un peu plus enrichi en métaux précieux et un peu plus efficace à plus faible température. Il s'agit d'une tricherie avérée.

Je conclurai sur ce transparent en disant que la frontière entre l'optimisation astucieuse d'un véhicule et la tricherie n'est pas très claire. C'est un peu la même frontière en Formule 1 entre la lecture particulière de certains règlements et la tricherie. Il faut en général en débattre devant un tribunal pour savoir où se trouve la limite entre l'acceptable et ce qu'il ne l'est pas.

Comment peut-on essayer de coincer les vrais tricheurs?

Plusieurs initiatives ont été lancées dans plusieurs pays, sur base d'essais non normalisés, donc qui ne respectent pas les conditions normalisées européennes, sur une voiture issue de la production. Il faut bien comprendre que les résultats de ces essais non normalisés n'ont aucune valeur légale. Il ne s'agit pas de dire à un constructeur que vous avez fait un essai à votre sauce, selon un usage réel, et que vous avez émis plus de polluants qu'annoncé légalement. Mais l'essai n'est pas conforme, point final.

Par contre, et on le remarque chez Renault pour le moment, le fait que les résultats réels soient franchement plus élevés que la norme, beaucoup plus élevés que chez d'autres constructeurs, met une pression éthique sur le constructeur, qui se sent spontanément obligé de réagir. Renault a ainsi décidé spontanément d'améliorer les performances de 15 000 de ses voitures.

Si vous voulez coincer le constructeur et pouvoir le condamner, il faut pouvoir réaliser un essai normalisé sur une voiture issue de la production, donc en respectant toutes les clauses de l'essai normal européen.

Si ce véhicule est équipé, comme je le mentionne ici en orange, d'un software tricheur, le software va faire son job. Il va reconnaître qu'on est en train de rentrer dans un test européen et la véhicule va, plus que probablement, réussir son test. Vous n'arriverez pas à coincer le constructeur. Par contre, s'il s'agit d'un véhicule spécial qui avait été amené par le constructeur pour réussir le test, le véhicule issu de la production que vous amènerez ne réussira probablement pas le test et vous pourrez coincer ce constructeur.

La plupart du temps, on parle de software tricheur. J'insiste pour dire qu'il n'est franchement pas facile d'arriver à coincer un constructeur avec un tel software car il se mettra en route systématiquement lorsque vous ne le voulez pas.

J'en viens au résumé de ce que je vous ai dit aujourd'hui.

Les émissions réelles sont bien sûr très fortement supérieures à la norme. Espérons qu'au plus vite possible, un cycle plus réaliste sera adopté. J'espère en 2017. La tricherie sur un essai normalisé n'a pas d'impact significatif sur les émissions réelles. En fait, les émissions réelles sont beaucoup plus importantes et ne sont pas particulièrement affectées par la petite partie concernée par le cycle d'essais. Une tricherie sur un essai normalisé, une tricherie Volkswagen n'a pas beaucoup d'impact sur la santé publique en ce qui concerne les émissions réelles.

La frontière entre l'optimalisation du résultat et la tricherie n'est pas très claire non plus. Je conclurai en disant que ce n'est franchement pas facile de

coincer un constructeur tricheur, raison pour laquelle beaucoup de démarches entreprises aujourd'hui n'ont malheureusement pas encore abouti à identifier beaucoup de constructeurs fautifs mais je suis intimement convaincu que Volkswagen n'est malheureusement pas le seul en cause. Je vous remercie pour votre attention.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Merci pour ces apports qui confirment ce qu'on a déjà pu entendre et qui expliquent un peu les mécanismes. C'est toujours très utile.

Vous disiez au tout début que vous n'étiez pas habilité à entrer dans le logiciel. C'est un des *slides* que vous avez commentés. Pourriez-vous un peu préciser cela? Est-ce parce qu'on ne vous le demande pas? Parce que ce n'est pas permis? Ne serait-ce pas une bonne chose que de pouvoir entrer à l'intérieur du logiciel tout simplement? Ce serait beaucoup plus facile que de devoir tester l'output plutôt que simplement pouvoir regarder comment les choses sont calibrées à l'intérieur de la boîte noire. Première question.

Deuxième question. Dans une interview que vous avez donnée au *Soir* il y a déjà quelques semaines, vous avez évoqué aussi le fait qu'il y avait eu des pressions par moments pour exercer des tricheries. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce volet-là pour l'utilité de nos travaux?

Yves Toussaint: En ce qui concerne le fait de rentrer dans les logiciels, ce que je disais dans mon exposé c'est que la philosophie de la méthodologie de test européen c'est de considérer une voiture comme une boîte noire. On mesure ce qui rentre et ce qui sort de cette voiture. La philosophie c'est de dire qu'il est du secret du constructeur la manière dont il met en œuvre sa technologie pour arriver au meilleur résultat possible.

Actuellement, l'Europe ne s'autorise pas à rentrer dans les secrets de fabrication du constructeur. En conséquence, les autorités qui testent un véhicule ne peuvent pas pénétrer dans le boîtier électronique ni dans les softwares. Nous mêmes qui collaborons avec les constructeurs, nous n'avons pas plus accès non plus à ce qui se passe dans ces softwares. Ce sont des softwares cryptés et nous n'y avons pas accès. En général, les seuls ayant accès vraiment à ces softwares ce sont, d'une part, les sous-traitants des constructeurs qui construisent les boîtiers électroniques (les grands noms bien connus sont Bosch, etc.) et chez les constructeurs ceux qui sont affectés à ce qu'on appelle la calibration des moteurs, donc ceux qui passent leurs journées sur des bancs d'essai et introduisent toute une série de paramètres dans ces boîtiers électroniques pour calibrer le moteur. Ce sont les gens qui savent ce qu'il y a effectivement dans les boîtiers électroniques.

Votre seconde question concernait ce que nous, Green Propulsion, avons pu avoir comme connaissances. Nous travaillons avec des constructeurs sur des véhicules propotypes. Les véhicules sur lesquels nous travaillons ne sont pas la version finale. Ils peuvent encore passer entre les mains du constructeur avant d'arriver à un véhicule homologué sur route. Nous n'avons malheureusement pas de véhicule construit avec un constructeur qui ait abouti à un véhicule tel quel mis sur route en grande série.

Cela nous donne accès à certaines parties de connaissances mais guère plus. Ce qui est important de savoir c'est que, dans le cadre de ces collaborations, les constructeurs nous obligent à signer des accords de confidentialité qui contraignent la communication qu'on peut faire sur les connaissances que l'on a.

Je tiens absolument à respecter les accords de confidentialité que j'ai signés. Ceci dit, dans ces accords, est toujours prévu un paragraphe concernant une demande qui serait faite par les autorités – comme aujourd'hui, je suppose – et les autorités ont le droit de connaître des informations confidentielles. Mais uniquement ces autorités-là.

Daphné Dumery (N-VA): Geachte professor, uw tweede zin op uw slide intrigeert mij wel, met name dat de *tricherie* – ik vind het een mooi woord trouwens – geen impact heeft op de volksgezondheid.

Tijdens de test is wel gebleken dat Volkswagen 40 keer de Amerikaanse norm heeft overschreden en ongeveer 20 keer de Europese norm heeft overschreden. Toch komt u tot de conclusie dat het allemaal geen impact heeft op de volksgezondheid.

We zitten hier nochtans in een commissie Dieselgate, gans Europa is bezig met deze problematiek, het Europees Parlement wijdt daar grote debatten aan. Ik denk dat we in functie van de volksgezondheid deze debatten voeren. Misschien begrijp ik u verkeerd. Kunt u dit eens uitleggen? Want waarom zouden we anders de *tricherie* in vraag stellen?

Tweede bedenking. Het gaat over de

sjoemelsoftware, niet over het onderhoud van de banden, het gebruikelijk onderhoud waarmee er een ander testresultaat zou zijn. Het gaat over het sjoemelen aan de wagen om te zorgen dat de wettelijk norm kan worden gehaald. Wat kunnen wij als wetgever doen om die *tricherie* te bestraffen? Ik zie uit naar uw visie daarover.

Yves Toussaint: Je dois admettre que je suis mieux informé sur les tricheries faites sur les moteurs à essence que sur les moteurs diesel, même si les tricheries sur les moteurs à essence ne sont pas encore bien connues.

La partie de l'usage d'un véhicule qui est contrôlée par les normes est infime. La plupart du temps, lorsque vous roulez normalement, lorsque vous accélérez normalement, vous vous situez dans une zone de fonctionnement qui n'est pas contrôlée par la norme. Donc si effectivement une voiture émet plus que ce que suppose la norme, toujours dans la partie contrôlée par celle-ci, moyennenent, sur l'ensemble du fonctionnement de ce véhicule, cela n'aura pas un impact significatif. Cela aura un impact mais pas significatif.

Donc, oui, les constructeurs utilisant un software de tricherie sont responsables mais je pense qu'ils sont plus responsables par rapport aux autorités, par rapport aux chiffres annoncés; ils sont légalement responsables, plus qu'en termes de santé publique puisque les émissions ne sont pas significativement plus élevées.

La situation est peut-être un peu différente en ce qui concerne les moteurs diesel et les émissions de NOx puisque ces émissions sont d'autant plus importantes que le véhicule est fortement sollicité. Là, l'écart est peut-être plus important.

Il faut néanmoins faire la part des choses entre les conséquences en termes de santé publique d'une part, et les conséquences légales, juridiques, pénales d'un constructeur envers les autorités d'autre part.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Vous dites qu'on pourrait l'évoquer avec des autorités. Pensez-vous que cette commission est une autorité habilitée ou pas?

Yves Toussaint: Je ne suis pas juriste mais je pense que oui.

Clairement, cela doit se faire à huis clos, strictement dans le respect de la confidentialité.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, pourrait-on avoir une courte séance à huis clos?

La **présidente**: Nous avons encore un intervenant après cette intervention-ci. Si vous le souhaitez et si vous estimez que l'opportunité existe, je peux proposer de faire venir notre dernier intervenant et de terminer ensuite nos auditions par une courte séance à huis clos. Qu'en pensez-vous? OK, faisons ainsi alors.

Nous allons donc procéder maintenant à l'avant-dernière audition de ce jour, celle de M. Brahy, du SPF Santé publique, afin qu'il nous fasse part de ses éclaircissements concernant le Dieselgate.
Pour rappel, nous sommes en séance publique et nous procéderons au huis clos pour les derniers éléments d'intervention.

Vous avez la parole, monsieur Brahy.

Olivier Brahy: Bonjour à tous. J'en profite pour remercier Mme la présidente de nous avoir donné la possibilité d'être auditionné une seconde fois devant votre commission.

Nous estimions que nous avions des éléments importants à communiquer à propos de la prospective. Je serai accompagné de mon collègue Denis Pohl. Il est préférable que nous soyons deux pour répondre aux éventuelles questions. Ce sera plus efficace le cas échéant.

En guise d'introduction, j'aimerais préciser dans quel esprit nous avons préparé cette intervention. Étant donné que nous nous sommes adressés à vous précédemment pour évoquer tous les aspects techniques du Dieselgate, il nous semblait opportun, d'autant plus que nous clôturons les auditions, d'envisager le problème de manière plus large et plus conceptuelle et de nous écarter des données plus techniques et plus concrètes.

J'entamerai l'exposé en précisant que la pollution automobile doit être envisagée de façon globale et holistique, parce qu'elle se présente sous différentes formes et parce qu'elle est conditionnée par toute une série de facteurs.

Vous l'avez sans doute entendu en long et en large durant toutes les auditions: quand on aborde la pollution automobile, il faut évoquer les gaz à effet de serre, qui contribuent au réchauffement climatique; la pollution atmosphérique proprement dite; mais aussi le bruit et l'encombrement que représentent les véhicules et l'occupation du sol.

Quels sont les facteurs qui conditionnent la pollution automobile? Tout d'abord, il y a la dimension individuelle. Quels sont les comportements et les choix posés par chacun d'entre nous et par chaque utilisateur? Il y a bien sûr la dimension du véhicule au sens strict du point de vue technologique. Quelles sont les innovations possibles et les alternatives à notre disposition? Il y a l'infrastructure au sens large qui joue un rôle important et enfin, toute l'offre de mobilité alternative qui est à notre disposition.

En ce qui concerne le comportement individuel, bien entendu ce comportement est conditionné par les autres facteurs mais il est néanmoins important. Il reste un travail important à accomplir pour changer le comportement de chacun d'entre nous et tous les moyens doivent être mis en œuvre afin d'amener le conducteur à envisager d'autres moyens de transport – ils sont nombreux et accessibles –, à envisager un autre usage de leur véhicule s'ils ne peuvent pas faire autrement et s'ils ne peuvent utiliser d'autres moyens de transport. J'ai mis "leur" entre guillemets parce que là aussi la question de l'usage qu'on fait du véhicule et du caractère individuel ou non du véhicule doit être abordé. J'y reviendrai plus tard. Enfin, indépendamment des autres moyens de transport et de l'usage du véhicule, on peut éventuellement envisager, comme cela a été évoqué aujourd'hui, d'autres modes de propulsion.

Ce n'est pas une dimension triviale du problème. Je peux évoquer à titre d'exemple le Conseil informel qui sera introduit par la présidence néerlandaise en avril autour du transport et de l'environnement. Il va se concentrer entre autres sur l'aspect sociétal de la mobilité. Ce n'est donc pas à négliger. Je peux aussi ajouter comme exemple la conférence de haut niveau sur la décarbonisation de la Commission en juin 2015 qui a aussi mis en exergue cet aspect très important: changer les comportements, changer la culture de l'automobile en Europe.

J'en viens aux véhicules. Cela a été longuement évoqué cet après-midi. Un saut technologique s'impose pour offrir une offre alternative aux utilisateurs. Cela doit constituer un véritable changement de paradigme pour la conception que l'on a du véhicule. Ce saut technologique doit être encadré également par une révolution au niveau de la réglementation. La réglementation, c'est-à-dire les normes, ne doit plus seulement être centrée sur les carburants et les modes de propulsion conventionnels. On peut évoquer à titre d'exemple le rendement déplorable des moteurs à explosion. Comme cela a été évoqué, nous avons toute une offre alternative de propulsion qui est accessible. Cette réglementation doit aussi être renforcée. Cela passe par de meilleurs tests, des tests qui sont plus représentatifs, une meilleure surveillance du marché et j'en passe. Elle doit être aussi prédictible afin que les constructeurs puissent s'adapter en temps et en heure à ces changements. Enfin, cette réglementation doit idéalement tendre vers une neutralité technologique. Comme cela a été très bien évoqué aussi, nous n'y sommes pas encore. Les normes d'émission ne sont pas les mêmes pour les différentes modes de propulsion.

En ce qui concerne les alternatives, cela concerne à la fois les véhicules et les carburants, on peut également améliorer la qualité des carburants, on peut envisager des bio-carburants. Des modes de propulsion alternatifs existent déjà: ils constituent des alternatives crédibles et disponibles au moins d'un point de vue technique. On peut discuter du coût et de l'accessibilité au niveau du budget pour les utilisateurs mais ils ne constituent en aucun cas une alternative idéale. Cela a aussi été évoqué cet après-midi.

En termes de production, transport, stockage de l'énergie, la disponibilité de l'exploitation des ressources doit également être discutée. On peut aussi envisager la question du recyclage des batteries en matière de durabilité.

La comparaison de tous les moyens de transport alternatifs doit être discutée sur base d'une analyse cycle de vie très rigoureuse. Je suis très heureux d'avoir entendu la présentation du professeur Van Mierlo. Contrairement à ce que j'avance ici, il semble que les modèles sont plus développés que ce que je pensais. Ce sont des outils qui sont à notre disposition et que nous devons très certainement utiliser pour faire une comparaison objective et rigoureuse des différents modes de propulsion et des alternatives.

Je dirai en conclusion qu'il n'y a pas de solution unique. Chaque alternative correspond à un usage bien particulier. Il faut présenter cela comme une offre globale pour les utilisateurs.

Pour ce qui est de l'usage, on doit aussi élargir cette conception en l'intégrant aux offres de transport multiples qui sont offertes. La question de la propriété de la voiture doit être discutée avec la notion de partage. Il y a différentes formes de location: locations via des sociétés privées, locations à titre individuel. Il y a la question de la voiture partagée, surtout en ville, du co-voiturage pour se rendre au travail. Il y a toute une série de

pistes.

Je pense que la FEBIAC a dû vous l'indiquer ce matin, il y a aussi la question de la connectivité de la voiture intelligente qui peut offrir certaines possibilités en matière de réduction des émissions et permettre d'augmenter l'efficacité du trafic sur nos routes. Voilà autant de perspectives sur lesquelles il serait utile de travailler pour améliorer la qualité de notre air.

Pour ce qui est des aspects structurels, je passerai brièvement dessus. Cela concerne beaucoup de choses qu'il ne faut pas négliger. Cela passe par un meilleur aménagement du territoire pour limiter la longueur des trajets, améliorer l'infrastructure routière pour aller dans le même sens, une meilleure gestion du trafic, de la signalisation routière, de l'info trafic – à nouveau, là la connectivité des véhicules pourrait jouer un rôle – mais également améliorer les réseaux de distribution de tous les types de carburants et d'énergies, qu'elles soient conventionnelles et alternatives et j'en passe.

Il faudrait également améliorer les réseaux de distribution de tous les types de carburants et d'énergies qu'elles soient conventionnelles ou alternatives et j'en passe…

Je reviens justement à la mobilité alternative. C'est peut-être pas par-là que j'aurais dû commencer. Il est utile de rappeler même si c'est un peu trivial que la forme de pollution la plus acceptable est celle qui n'existe pas. Donc, dès l'instant où l'on peut se passer d'un moyen de transport polluant, c'est le premier pas à franchir pour lutter contre la pollution atmosphérique. Ça veut dire: envisager tous les moyens de transport qui permettent d'éviter la voiture particulière: les transports en commun, le vélo, la marche, la trottinette et j'en passe… Il ne faut pas les négliger. Ils représentent plus souvent qu'on ne le croit de vraies alternatives. Ça peut être un vrai pilier pour diminuer la pollution atmosphérique.

Je terminerai par un dernier *slide* pour évoquer avec vous la vision que l'on devrait avoir en matière de mobilité. Étant donné tous les facteurs concernés, toutes les implications de la gestion de la mobilité au quotidien à la fois pour les autorités et pour le citoyen, je pense qu'une vision à long terme est nécessaire et est attendue. Comme je l'ai dit, étant donné tous les facteurs qui conditionnent cette mobilité, étant donné tous les acteurs impliqués pour mieux organiser cette mobilité, il s'agit du principal défi auquel on doit faire face surtout en l'absence, au niveau belge, d'une structure qui définisse une vision à long terme, concertée et harmonisée entre tous les niveaux de pouvoir.

Je peux aussi, par exemple, évoquer le discours prononcé par la FEBIAC lors de l'inauguration du salon et qui évoque la régionalisation de l'Etat en matière de mobilité. Ce n'était peut-être pas la meilleure chose à faire, mais voilà…

Donc une vision à long terme serait souhaitable pour la mobilité.

Je vous remercie pour votre attention et je suis disponible pour toutes les questions que vous souhaiteriez nous poser.

La **présidente**: Merci pour cet exposé très complet et concis. Y a-t-il des questions? De toute façon nous avons reçu les *slides* par l'extranet… Pas encore? Il va donc y être déposé.

Je ne pense pas qu'il y ait de demande spécifique. Il me revient de vous remercier pour votre disponibilité et pour votre volonté de vouloir nous éclairer de manière complémentaire.

Chers collègues, puisque pour la dernière intervention de ce jour nous avons demandé le huis clos, les services me demandent une suspension de cinq minutes. Un programme différent doit être mis en place afin de procéder à ce huis clos.

On me signale également que les collaborateurs de groupes peuvent rester. Malheureusement, les autres invités seront dans l'obligation de prendre congé.

Nous vous remercions une fois de plus pour votre disponibilité et les conseils dispensés pour les travaux de ce jour.

La réunion publique de commission est levée à 16.28 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.28 uur.

Diesel-gate

een achteruit - en vooruitblik

B. De Borger (UA) , L. Ovaere (UCLL), S. Proost (KULeuven)

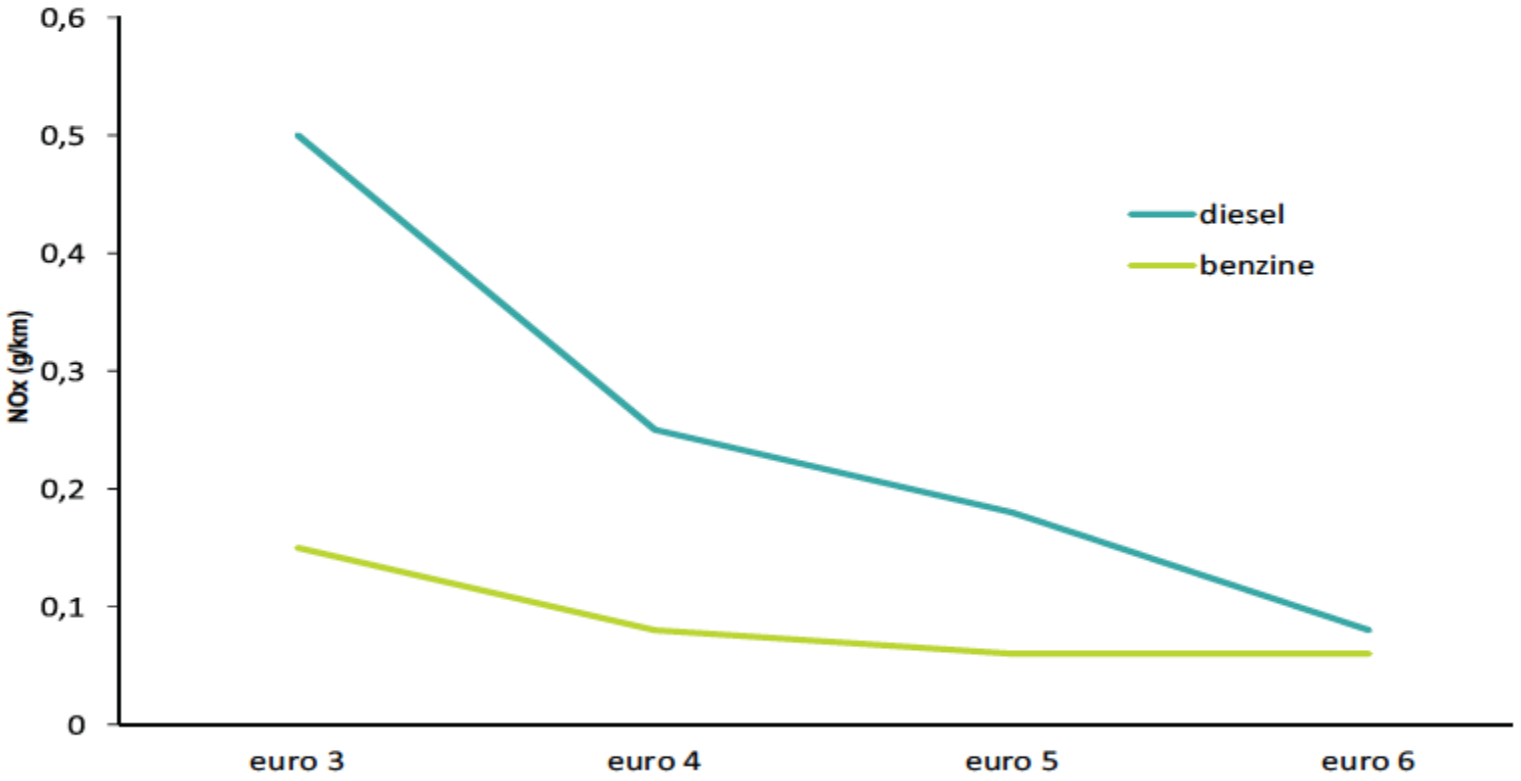
http://feb.kuleuven.be/home/les/documenten/les15-152-de-borger-ovaere-proost-diesel-gate.pdf

inhoud

- Evolutie normering
- Diesel-gate probleem
- Waarom zoveel diesels?
- Wat is er belangrijk in het sturen van auto-aankoop en autogebruik?
- Hoe sturen en controleren?

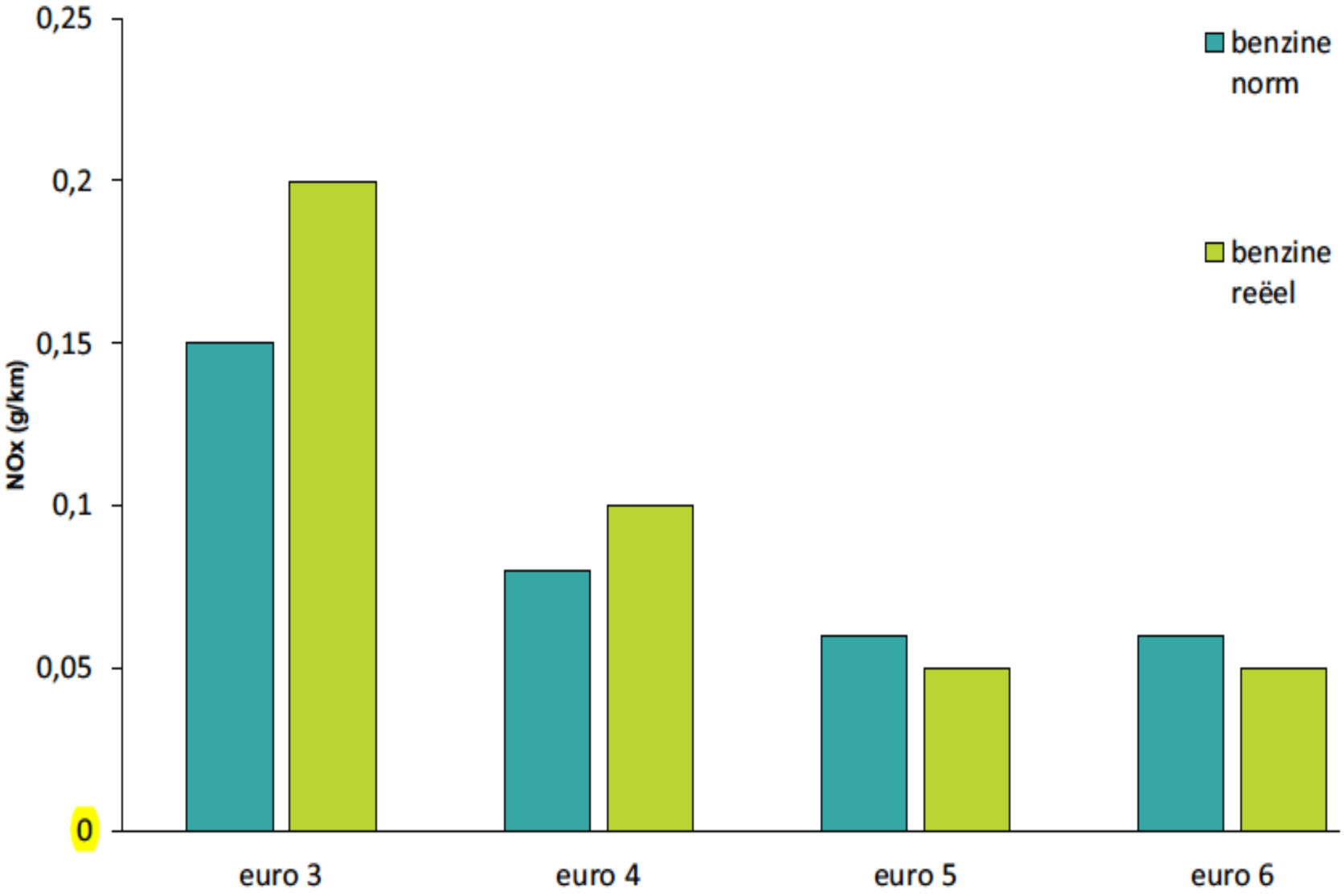
Verstrenging van uitstoot normen voor conventionele uitstoot sinds 2000

Figuur 1: NO_x-uitstootnorm in de EU voor personenwagens

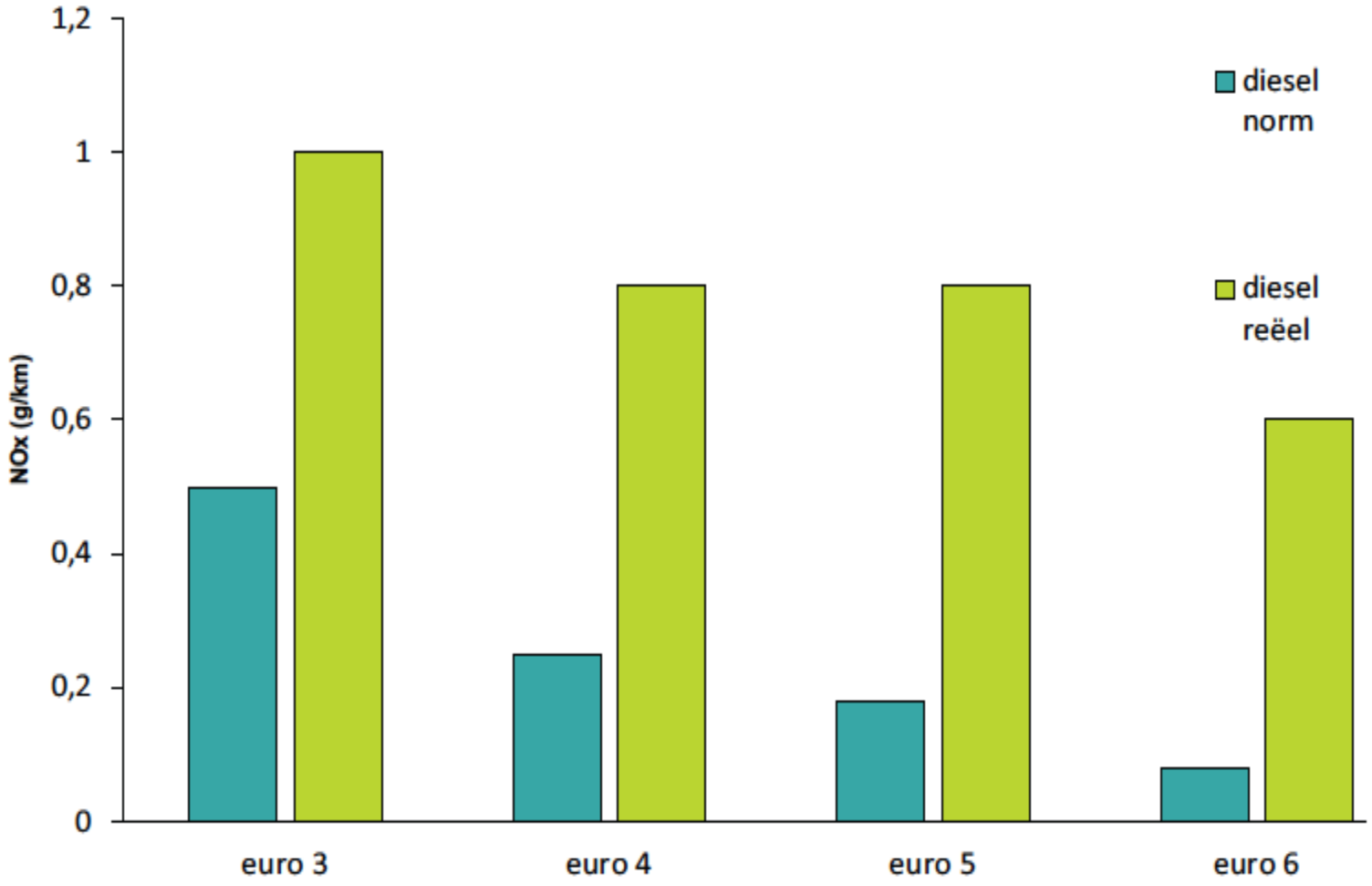


2000 2014

Figuur 2: Norm versus gemeten emissies voor benzinewagens (NO_xg/km)



Figuur 3: Norm versus gemeten emissies voor dieselwagens (NO_xg/km)



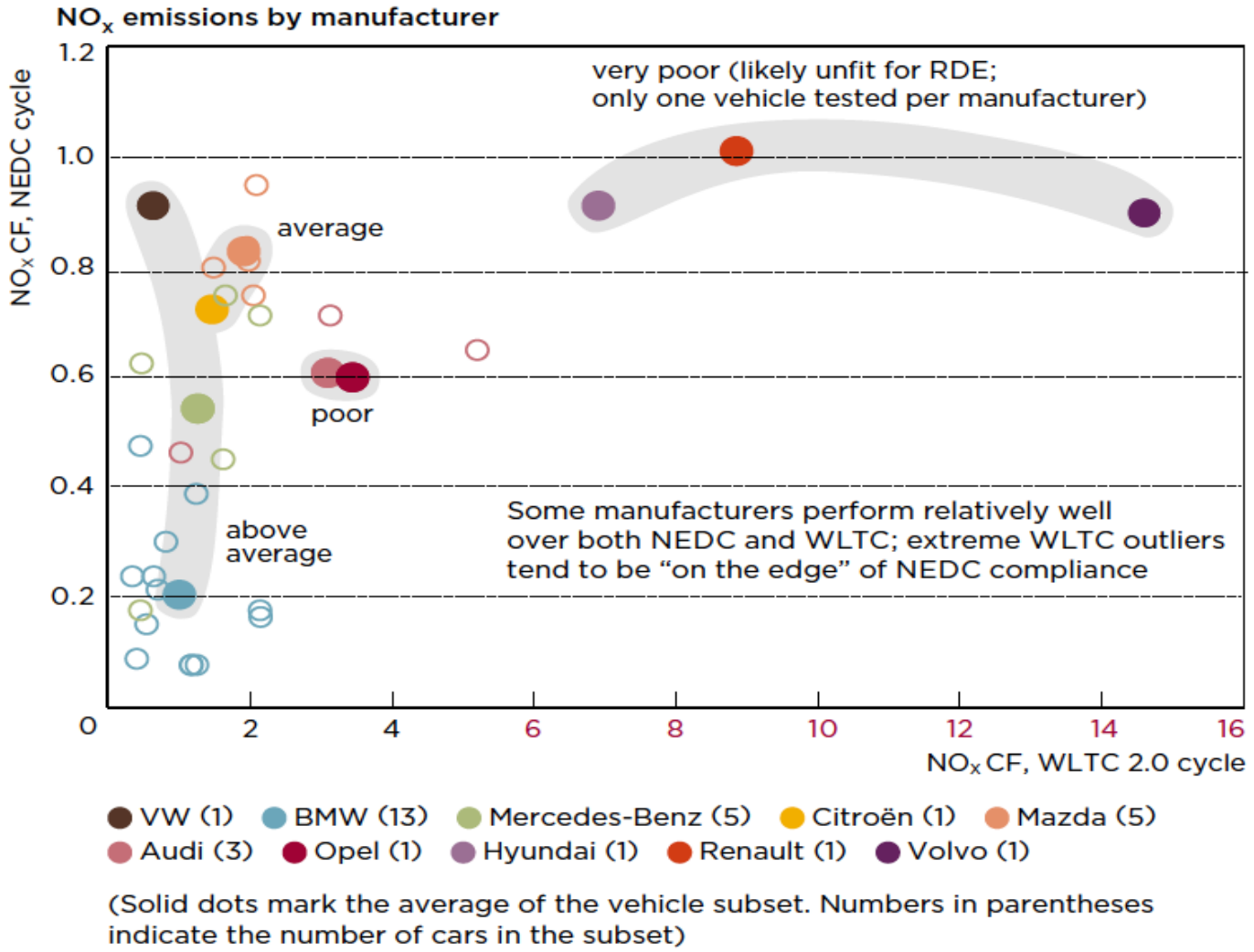
Oorsprong van discrepantie?

- Voor meeste automerken is er een groot verschil tussen testcyclus emissies en reële emissies (ICCT) maar (dure) technologie bestaat om de norm te halen (ICCT)
- te wijten aan
  - Wet schrijft enkel norm voor op basis van testcyclus , en dus wordt de testcyclus “uitgekleed”
  - Controle van nationale producenten door nationale instituten is geen garantie voor strikte controle

Fig. 1-4

NO_x emissions over the NEDC and WLTC cycles for Euro 6 diesel cars

http://goo.gl/Uqsenm



Bron: ICCT pocket book 2015

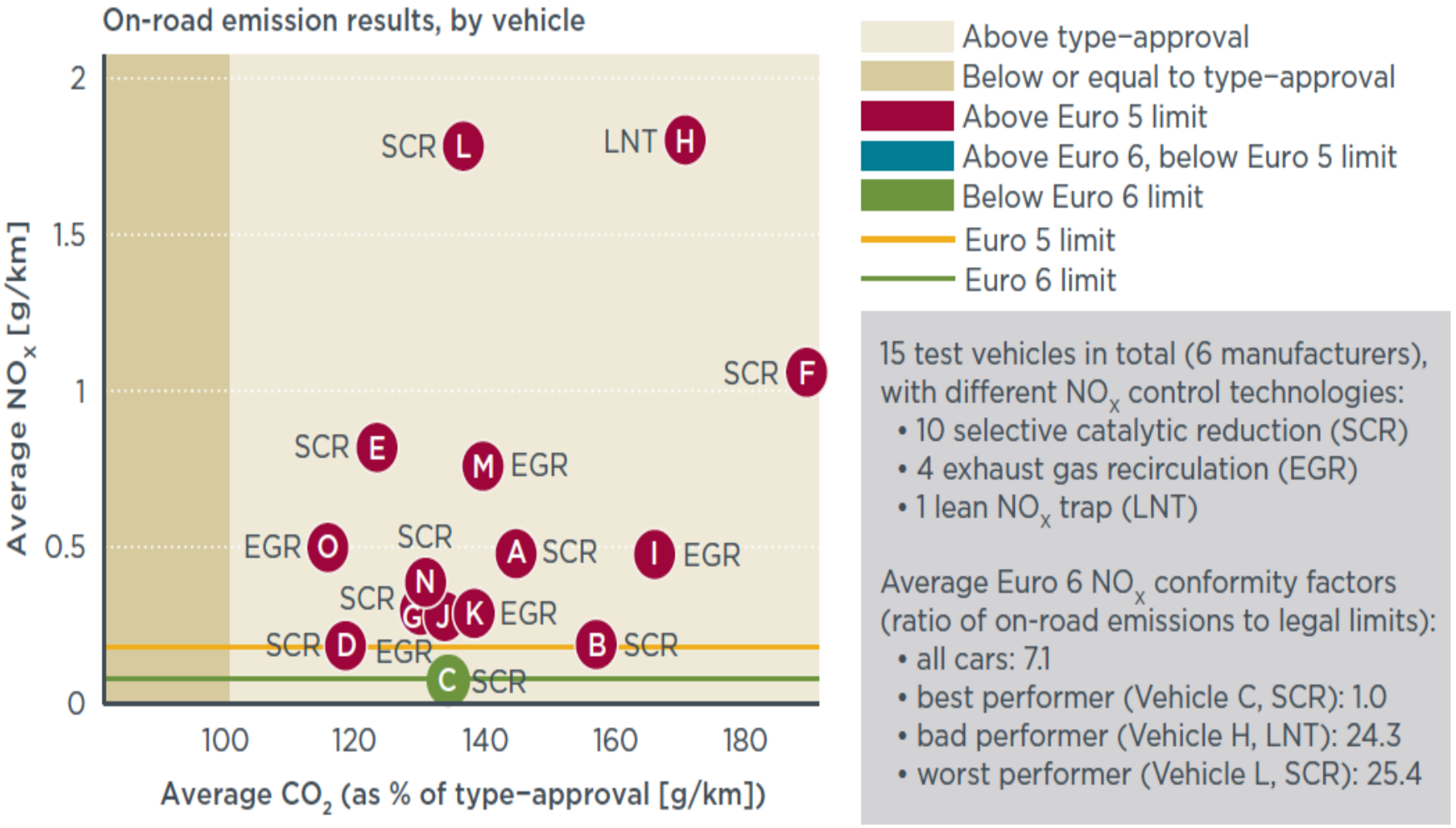


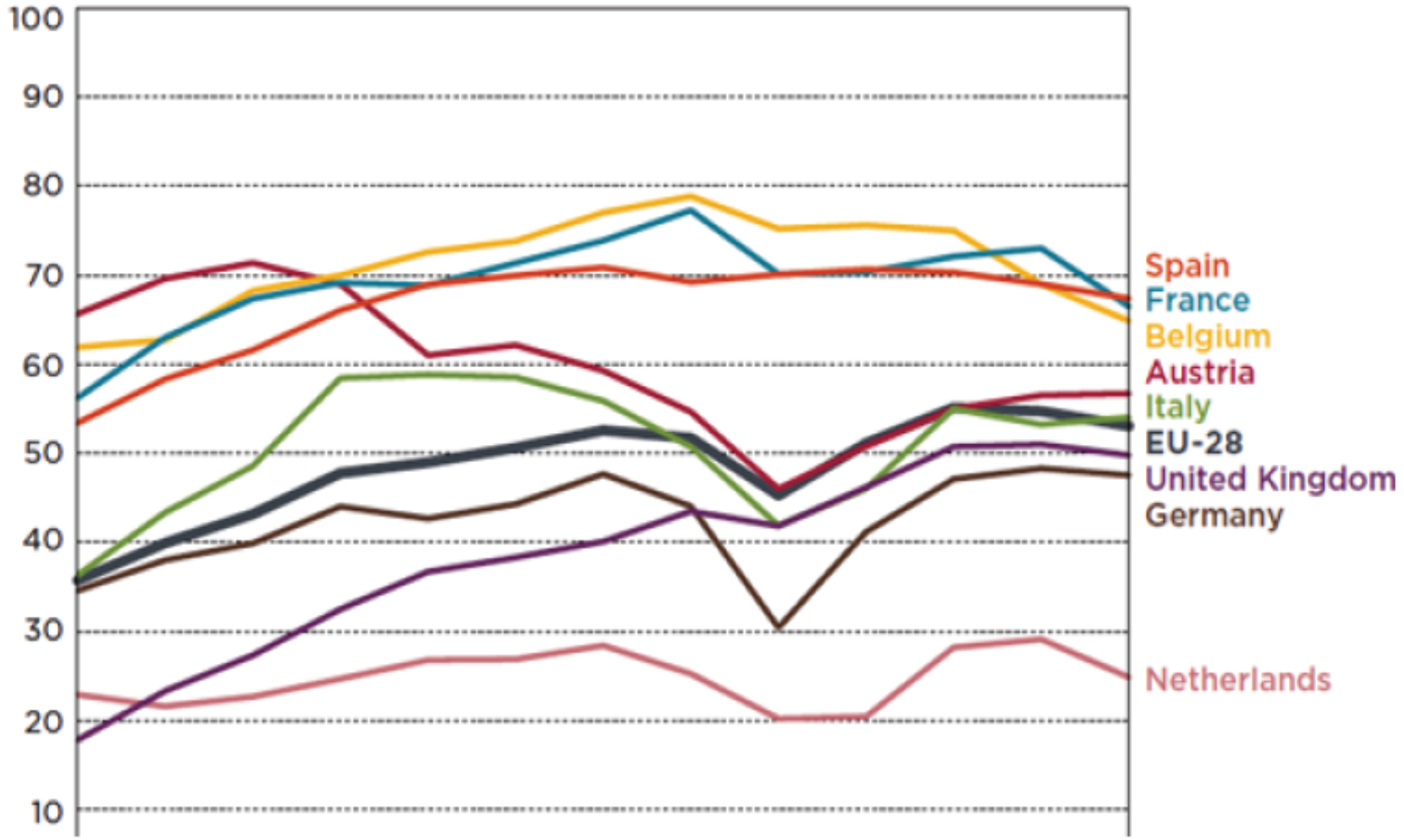
Figure 1. On-road emissions of nitrogen oxides (NO_x) from 15 Euro 6-equivalent diesel passenger cars, as measured by portable emissions measurement systems (PEMS)

Bron: ICCT_pems-study_diesel-cars_2014_factsheet _EN-2

inhoud

- Evolutie normering
- Diesel-gate probleem
- Waarom zoveel diesels?
- Wat is er belangrijk in het sturen van auto-aankoop en autogebruik?
- Hoe sturen en controleren?

Figuur 4: Aandeel van diesel in nieuwe wagens (2001-2013)



Bron: ICCT

Waarom zoveel diesels?

- Diesel versus benzine
  - Diesel is duurder bij aankoop
  - Diesel verbruikt minder liter brandstof
    - Heeft klein voordeel inzake broeikasgas-uitstoot
    - Heeft groot nadeel inzake traditionele uitstoot
  - Diesel is minder belast
- Dit verschil bestaat al 20 jaar en de Belgische overheid heeft hier nooit iets aan gedaan
    - Wij pleiten sinds 2001 voor een correctie: sterk ontmoedigen van diesel door hogere accijnzen, hogere voertuigbelastingen
- Sterker nog: in 2007 heeft ze aankoop diesel aangemoedigd omdat het iets minder broeikasgassen uitstoot
- Deze regering heeft eindelijk beslist accijnzen voor diesel te verhogen

Nood aan betere basis van belastingen op autogebruik

- Belastingen moeten in verhouding staan met externe kosten van autogebruik (de kosten voor de gemeenschap waarmee de consument geen rekening houdt)
- Nu doen we dit niet
  - Wij belasten hoofzakelijk brandstofgebruik
  - Omdat dit technisch de eenvoudigste belasting is
  - Resultaat is dat consument “kostprijs van brandstof voor hem/haar” zo laag mogelijk wil krijgen door energiezuiniger auto te kopen, diesel te kopen, etc.
  - Overheid gaat daarin mee
  - Wat we echt willen is iets anders: minder autogebruik
- Nu maken we dezelfde fout als voor dieselauto’s:
  - We geven een groot belastingvoordeel aan elektrische auto’s en diesel leasing auto’s omdat ze minder CO2 uitstoten
  - Dit is niet nodig: CO2 is al belast aan 200 à 300 Euro/ ton CO2

Tabel 1: Vergelijking van gemiddelde externe kosten en belastingen per voertuigkilometer voor verschillende soorten aandrijving - een voorbeeld[16,17]

Op jaarbasis - 10.000km	Benzine	Diesel	Elektrisch
(1) lokale pollutie	€40	€70 (€350)	€0
(2) broeikasgassen	€35	€34	€0
(3) andere externe kosten	€294	€294	€294
(4) accijns-opbrengst op brandstof	€369	€214	€0
Netto subsidie = (1)+(2)+(3)-(4)	€0	€184 (€464)	€294

Samenvatting

- Er is geen goede reden geweest om het gebruik van dieselauto's minder te belasten dan benzinewagens; nochtans gebeurt dat al meer dan 20 jaar.
- Combinatie van een groot park aan dieselauto's en gebrekkige opvolging van normering zorgde voor een groot Diesel-gate probleem in België
- Striktere opvolging van normering (Europees) zal dieselauto's properder maken
- Er is ook geen goede reden om het gebruik van elektrische auto's onbelast te laten; ze veroorzaken evengoed files en ongevallen als de andere auto's.
- Lage emissiezones invoeren in de grote agglomeraties (Antwerpen) wordt moeilijk wanneer meer dan de helft van het wagenpark bestaat uit dieselauto's.
- Het is tijd voor een cordontol of rekeningrijden rond de grote agglomeraties zodat files en vervuiling tezamen kunnen aangepakt worden.

KU LEUVEN

FACULTEIT ECONOMIE EN BEDRIJFSWETENSCHAPPEN

LEUVENSE ECONOMISCHE STANDPUNTEN
2015/152

Bruno De Borger
bruno.deborger@uantwerpen.be

Lotte Ovaere
lotte.ovaere@kuleuven.be

Stef Proost
stef.proost@kuleuven.be

30 oktober 2015

Diesel-gate ... maar wat loopt er echt fout?



SAMENVATTING

- Er is geen goede reden geweest om het gebruik van dieselauto's minder te belasten dan benzinewagens; nochtans gebeurt dat al meer dan 20 jaar.
- Er is ook geen goede reden om het gebruik van elektrische auto's onbelast te laten; ze veroorzaken evengoed files en ongevallen als de andere auto's.
- Lage emissiezones invoeren in de grote agglomeraties wordt moeilijk wanneer meer dan de helft van het wagenpark bestaat uit dieselauto's.
- Het is tijd voor een cordontol of rekeningrijden rond de grote agglomeraties zodat files en vervuiling tezamen kunnen aangepakt worden.

Bruno De Borger
bruno.deborger@uantwerpen.be
Lotte Ovaere
lotte.ovaere@kuleuven.be
Stef Proost
stef.proost@kuleuven.be

Diesel-gate ... maar wat loopt er echt fout?

30 oktober 2015

INLEIDING

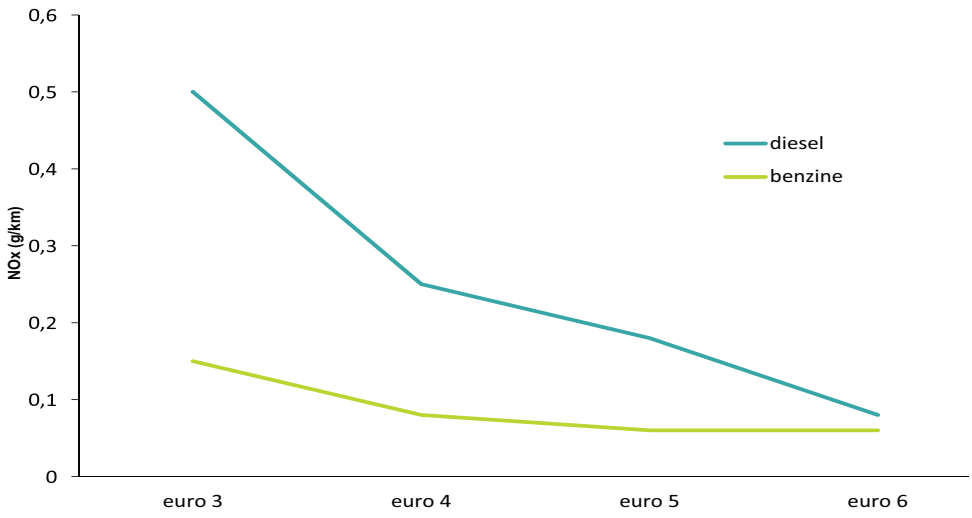
In dit Leuvens Economisch Standpunt belichten we de achtergronden van diesel-gate. Hoe erg is het? Hoe is het kunnen gebeuren? En hoe moet het nu verder? We tonen aan dat de oorsprong van diesel-gate ligt in het te grote belang dat gehecht werd aan de uitstoot van broeikasgassen, en dat het foutief belasten van verschillende brandstoffen een even grote vergissing is als het onderschatten van de uitstoot van lokale polluenten. We bepleiten dan ook niet alleen de afbouw van de bevoordeling van dieselauto's, maar ook het terugdraaien van de promotie van elektrische wagens en een beleid dat sterker focust op het beperken van lokale luchtverontreiniging en files.

DIESEL-GATE EN DE UITSTOOTNORMEN OP AUTO'S

"Diesel-gate" verwijst naar de ontdekking in de Verenigde Staten (VS), midden september 2015, dat nieuwe dieselauto's van het merk Volkswagen (VW) in reële omstandigheden veel slechter presteerden op vlak van uitstoot dan op de testbank. De oorzaak was dat VW bewust de software manipuleerde die de werking van de motor controleert. Intussen is men ook in de EU gaan beseffen dat er een groot verschil is tussen de emissienormen voor auto's en de reële uitstoot. Dit verschil is deels het gevolg van de wijze waarop de inspectie van de EU-emissieregulering – die gedelegeerd is naar de lidstaten – is georganiseerd. Of nieuwe wagens aan de emissienormen voldoen, wordt in de EU in principe enkel getest op de testbank onder geoptimaliseerde omstandigheden, die ver afstaan van de reële rij-omstandigheden. De beperkte tests waarover informatie beschikbaar is, geven een gemiddelde reële uitstoot die voor één van de polluenten (NOx) ongeveer 7 maal hoger is dan de norm[1]. In de VS is er, in tegenstelling tot in de EU, wel een federale controle mogelijk in reële omstandigheden. Daar wordt het verschil tussen de werkelijke en de door de constructeurs aangegeven uitstoot dus als frauduleus omschreven.

Auto's moeten aan verschillende EU-uitstootnormen voldoen. We maken een onderscheid tussen lokale polluenten zoals CO, HC, NMHC, NO_x en PM[2] enerzijds, en de uitstoot van broeikasgassen, hoofdzakelijk CO_2, anderzijds. Lokale polluenten zijn een directe bedreiging voor de gezondheid in de zone waar de auto wordt gebruikt. Daarom gelden de uitstootnormen voor elke auto afzonderlijk. Dat is niet het geval voor broeikasgassen. Enkel de totale uitstoot van broeikasgassen in de wereld draagt bij tot het klimaatprobleem. Wie de uitstoot veroorzaakt of waar deze plaatsvindt, speelt geen rol. Daarom geldt de maximale uitstootnorm in de EU niet voor elke auto

Figuur 1: NO_x-uitstootnorm in de EU voor personenwagens



1 ICCT (2013) European vehicle market statistics.
2 Deze polluenten staan voor koolstofmonoxide, koolwaterstoffen, niet methaan houdende koolwaterstoffen, stikstofoxides en deeltjes. Deze vormen op zich of in combinatie een gevaar voor de gezondheid. In het EU-handboek over externe kosten van transport wordt de schadelijkheid van diverse polluenten beknopt besproken, zie hiervoor European Commission (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport. Final Report for the European Commission: DG Move. Ricardo-AEA/R/ED57769. London, UK: Ricardo-AEA (https://www.ifr.uni-kiel.de/de/forschung/handbook-external-costs-transport-2014.pdf).

3 We beperken ons tot het belichten van één polluent (NOx). Er zijn normen voor alle polluenten, maar NOx wordt aanzien als een belangrijke en schadelijke polluent waarvoor bovendien relatief veel meetresultaten beschikbaar zijn.
4 Het gaat hier om een grove schatting omdat er geen gestandaardiseerde condities zijn voor een reële test.
5 Voor de meeste andere polluenten is er bij diesel, en bij benzinewagens, wel een belangrijke vooruitgang geboekt.
6 ICCT (2014) European vehicle market statistics, Pocketbook 2014.

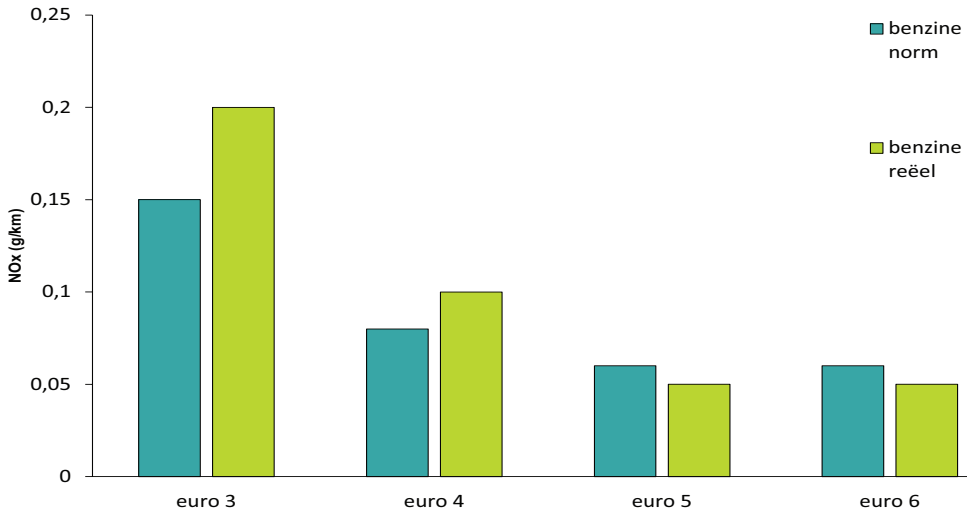
afzonderlijk, maar enkel voor het gemiddelde van de nieuwe auto's die door de constructeur op de markt worden gebracht.

De normen voor lokale pollutie zijn de laatste 20 jaar stelselmatig verstrengd. Zo werd Euro 3 verplicht in 2000, Euro 4 in 2005, Euro 5 in 2008 en Euro 6 in 2014. Figuur 1 toont deze geleidelijke aanscherping van de uitstootnormen voor NO_x voor benzine- en dieselwagens[3]. Figuur 1 toont ook hoe de normen voor dieselwagens recent (vanaf Euro 6) bijna even strikt zijn geworden als voor benzinewagens.

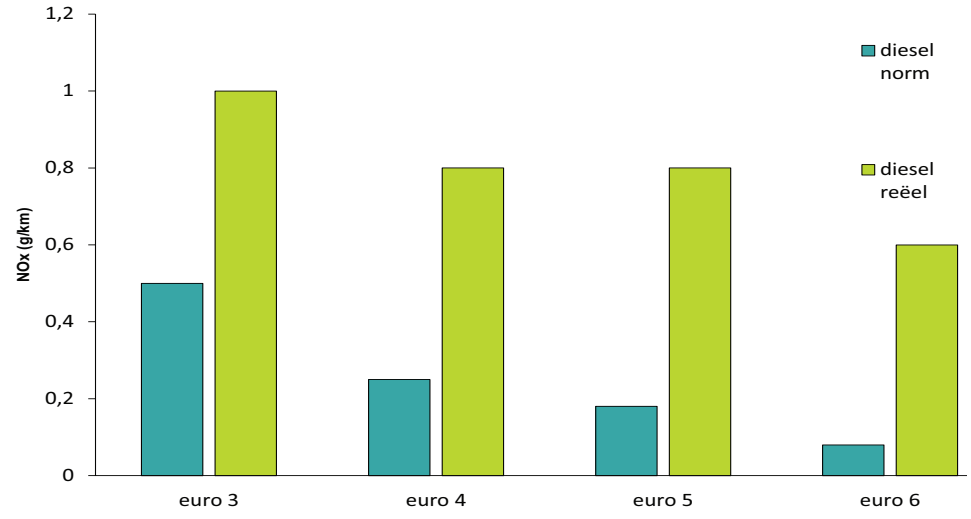
Figuren 2 en 3 geven een schatting van het verschil tussen de uitstoot in reële omstandigheden en de toegestane norm. Dit verschil blijkt veel groter voor diesel- dan voor benzinewagens[4]. Zoals aangegeven op de figuren werd de vergelijking gemaakt voor auto's die uitgerust zijn om de steeds striktere normen (Euro 3, 4, 5 en 6) te halen. We stellen vast dat voor dieselauto's de reële vooruitgang (voor NO_x) beperkt is, en dat ze de verstrenging van de normen bijna niet volgt[5].

Ook voor de uitstoot van broeikasgassen werden de uitstootnormen gaandeweg verstrengd. In 2015 bedraagt de norm voor nieuwe auto's 130 gram CO_2 per voertuigkilometer (vkm); en deze daalt tot 95 gram CO_2 per vkm in 2020. Geen enkele autoconstructeur die auto's verkoopt in de EU mag deze gemiddelde uitstootnorm overschrijden. Hoewel enkel testen voor beperkte steekproeven beschikbaar zijn, lijkt ook hier de reële uitstoot hoger te liggen dan de toegestane norm. Ze wijzen op een uitstoot die 20 à 45% hoger is dan de norm. Bovendien is het verschil toegenomen naarmate de normen scherper werden[6].

Figuur 2: Norm versus gemeten emissies voor benzinewagens (NO_xg/km)



Figuur 3: Norm versus gemeten emissies voor dieselwagens (NO_xg/km)



HOE IS HET ZOVER KUNNEN KOMEN?

Het opleggen van normen op de uitstoot van lokale polluenten wordt hoofdzakelijk gedreven door voortschrijdend inzicht in de schade van deze lokale vervuiling. Net zoals we voor roken en alcohol zijn gaan beseffen dat de schade veel hoger is dan initieel ingeschat, is dit ook gebeurd voor de emissies van auto's. Het verband tussen deze emissies en de uiteindelijke gezondheidsschade is complex. Ze is het resultaat van verschillende onderliggende relaties die elk op zich maar een beperkte betrouwbaarheid hebben[7]. Maar de uiteindelijke evidentie blijft overtuigend: de uitstoot van vooral dieselauto's in stedelijke gebieden is een bedreiging voor de gezondheid.

"Strengere normen op dieselwagens zouden vooral Europese autoconstructeurs treffen, wat verklaart waarom ze er maar met vertraging zijn gekomen."

Uit figuur 1 blijkt dat de NO_x-normen waaraan constructeurs moeten voldoen tot voor kort (tot de invoering van Euro 6) opmerkelijk minder streng waren voor diesel- dan voor benzinewagens. Dit was een onrechtstreeks gevolg van de ongelijke fiscale behandeling van benzine en diesel in Europa, waar benzine in zowat alle lidstaten zwaarder belast werd dan diesel. De belasting op diesel werd laag gehouden omdat deze brandstof ook door vrachtwagens gebruikt wordt. Deze kunnen eender waar tanken zodat belastingconcurrentie tussen verschillende landen van de EU het veel duurder maken van diesel belet. Het gevolg was dat EU-autoconstructeurs een concurrentieel voordeel voor dieselwagens hebben ontwikkeld t.o.v. Japanse en Amerikaanse autoproducenten zodat de meeste dieselwagens van Europese makelij waren. Strengere normen op dieselwagens zouden dus vooral Europese autoconstructeurs treffen, wat verklaart waarom ze er maar met vertraging zijn gekomen. Voldoen aan strengere uitstootnormen maakt de auto duurder, wat vooral een probleem is voor de kleinere wagens waar de prijs een grote rol speelt. In het segment van de grotere dieselauto's is het halen van de strengere norm minder een probleem.

Wat CO_2 betreft, is het vooral de groeiende bewustwording van de ernst van het klimaatvraagstuk die geleid heeft tot het verstrengen van de normen. Een essentieel verschil met de uitstoot van lokale polluenten is echter dat er al een belangrijke belasting wordt geheven op de emissies van CO_2. Omdat deze emissies zeer nauw samenhangen met het brandstofverbruik, kan men brandstofbelastingen beschouwen als een feitelijke belasting op de CO_2-uitstoot. Omgerekend per ton CO_2 bedraagt deze belasting €200 tot €300. Ter vergelijking, de prijs die de grote vervuilers moeten betalen voor het recht om een ton CO_2 uit te stoten varieert tussen €5 en €30/ton CO_2. We zouden dus beter wat meer inspanningen vragen aan de grote vervuilers (die deelnemen aan de emissiehandel) dan aan de transportsector. Dit zou per bespaarde ton CO_2, €200 tot bijna €300 goedkoper uitkomen.

De lidstaten van de EU hebben op een verschillende manier ingespeeld op de toegenomen bewustwording van de schadelijke gevolgen van emissies en de ontwikkeling van de normen. Veel landen hebben in de periode 2007-2013 vooral ingezet op de vermindering van de emissies van broeikasgassen, en veel minder op het beperken van lokale polluenten. Omdat diesel-, hybride- en puur elektrische wagens, in vergelijking met een benzine versie, meestal minder CO_2 uitstoten, heeft dergelijk beleid geleid tot een verhoging van het aandeel van vooral dieselauto's, en in mindere mate van elektrische wagens. Figuur 4 geeft een idee van de evolutie van het aandeel diesels voor verschillende landen in de EU. België was en is daar één van de koplopers.

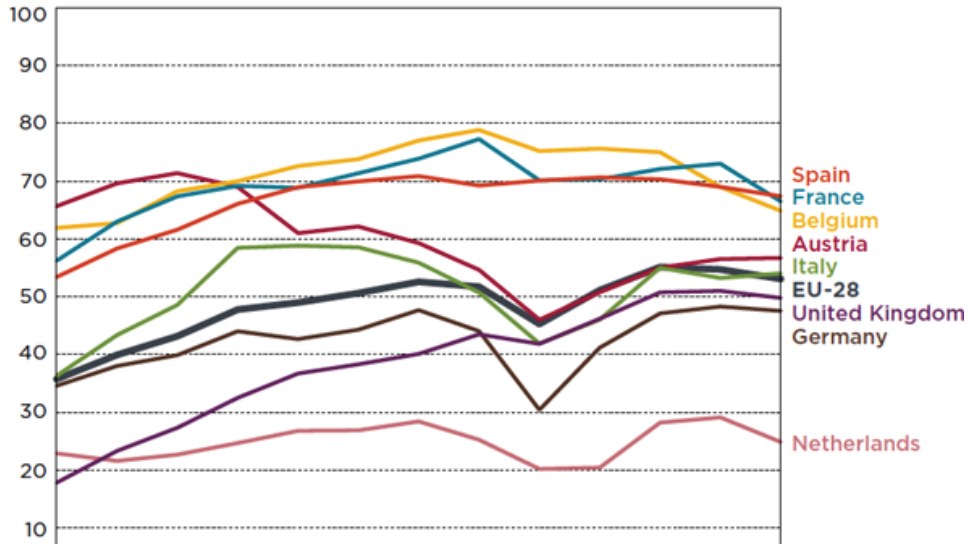
"We zouden beter wat meer inspanningen vragen aan de grote vervuilers dan aan de transportsector. Dit zou per bespaarde ton CO_2, €200 tot bijna €300 goedkoper uitkomen."

Een beleid gericht op het verminderen van CO_2 leidt echter niet altijd tot een sterke verlaging van deze uitstoot[8]. Daarenboven zorgde het meestal wel voor een flink verlies aan belastinginkomsten. Daardoor wordt het stimuleren van dieselwagens of elektrische auto's een zeer dure manier om CO_2-uitstoot te verminderen. We maken dit duidelijk met een voorbeeld. Om de klimaatopwarming tegen te gaan werd in Noorwegen (en ook in Nederland) overgeschakeld van een progressieve belasting op de waarde van de auto naar een progressieve belasting op de uitstoot van CO_2. Op een luxeauto (type Tesla) betaalde men vroeger in Noorwegen 100% belasting op de aankoopwaarde, dus ongeveer €70.000. Bij de overstap naar een progressieve belasting op CO_2, viel deze belasting helemaal weg. Als we een jaarlijkse kilometrage van 10.000 kilometer

7 Emissies worden na uitstoot door de wind en weersomstandigheden in de lucht verdeeld en gedeeltelijk ook scheikundig getransformeerd, om uiteindelijk te leiden tot concentraties van vervuilende stoffen in de dichte (enkele meters) of verdere omgeving (paar honderd km). Het berekenen van deze transformaties en verspreiding wordt gedaan met behulp van diffusiemodellen (zie IRCEL). Het effect van een bepaalde concentratie aan polluenten op de gezondheid is dan weer een epidemiologisch vraagstuk waar effecten van blootstelling onder meer afhangen van de gezondheidstoestand en leeftijd van het slachtoffer. Tenslotte moet elk van de gezondheidseffecten ook nog in monetaire termen worden uitgedrukt om de kost van deze schade te kunnen vergelijken over verschillende voertuigen.

8 Zie De Borger B., Proost S. (2015) Tax and regulatory policies for European transport - Getting there, but in the slow lane, CES Discussion Paper, http://feb.kuleuven.be/drc/Economics/research/dps-papers/dps15/dps1511.pdf. Er zijn verschillende redenen waarom de daling van de uitstoot minder groot is dan men initieel zou verwachten. Zo zet het 'rebound' effect mensen aan meer kilometers af te leggen. De daling van de prijs per kilometer – die het gevolg is van een overschakeling van een benzinewagen naar bijvoorbeeld een dieselwagen – stimuleert het autogebruik. Hierdoor neemt de uitstoot opnieuw toe.

Figuur 4: Aandeel van diesel in nieuwe wagens (2001-2013)



Bron: ICCT

hanteren, dan geeft dit een uitstootvermindering van zowat 1,4 ton per jaar in vergelijking met een benzinewagen[9].

"Het is deze meerkost van een elektrische auto die de echte kostprijs is van het verminderen van de CO_2-uitstoot."

Dit betekent dus dat de vermindering in CO_2-uitstoot (en uitstoot van lokale polluenten) tot stand kwam aan een kost van €6.250/ton[10]. De verlaging van de aankoopbelastingen voor een elektrische auto zorgde er dus voor dat een veel duurdere elektrische wagen goedkoper wordt dan een vergelijkbare benzinewagen. Het is deze meerkost van een elektrische auto die de echte kostprijs is van het verminderen van de CO_2-uitstoot. De consument die de elektrische auto aanschaft, denkt natuurlijk niet aan deze meerkost voor het land, die uiteindelijk betaald zal worden door andere belastingen te verhogen (ten belope van €70.000). Voor het land is een elektrische auto promoten een wel zeer dure manier om de CO_2-uitstoot terug te dringen[11]. Je kan hier ook een parallel trekken tussen de promotie van elektrische auto's en de promotie van zonnepanelen met de groene stroomcertificaten. Zolang de echte factuur kon vooruitgeschoven worden, is dit een goede maatregel voor de consumenten en voor de politici. Nu de factuur eindelijk duidelijk wordt, ziet iedereen het absurde van de overdreven steun in[12]. Het gebruik van elektrische auto's onbelast laten, leidt tot een wagenpark dat teveel gebruikt wordt.

In België nam het stimuleren van de lage uitstoot van dieselauto's verschillende vormen aan. Op federaal niveau bestond er van 2007 tot 2010 een eco-premie van 3% tot 15% van de aankoopwaarde die dieselauto's de facto goedkoper maakte dan benzinewagens. Binnen een leasingovereenkomst en als bedrijfsauto blijft het ook na 2010 voordelig om een dieselmodel aan te schaffen, omdat de fiscale aftrekbaarheid groter is bij een lagere CO_2- uitstoot. In Vlaanderen wordt sinds 2012 de BIV (Belasting op Inverkeerstelling) gebaseerd op de Eco- score, een index die voor 50% gebaseerd is op de uitstoot van broeikasgassen. Positief is dat deze index rekening houdt met de hogere reële uitstoot van dieselauto's. De jaarlijkse verkeersbelasting ligt ook hoger voor een dieselauto, zodat voor lage afgelegde afstanden de dieselversie duurder uitvalt. Recent is door de Vlaamse regering voorgesteld om de BIV voor dieselauto's te verhogen en die voor elektrische wagens te verlagen. Toch is de conclusie van voorgaande discussie dat ook in ons land te eenzijdig werd ingezet op een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Dieselwagens werden in het verleden sterk fiscaal begunstigd t.o.v. benzinewagens en dit had een dubbele kostprijs: de lokale vervuiling steeg en er werden veel minder belastingen betaald op autogebruik. Een dieselwagen kopen i.p.v. een benzinewagen kwam dus neer op het betalen van minder gebruiksbelastingen om meer lokale vervuiling te veroorzaken en een minieme uitstootvermindering van CO_2 te realiseren. En dit was – ondanks de lagere uitstoot van CO_2 – nadelig voor het milieu.

9 Uitstoot van een benzinewagen die 6 liter/100 km gebruikt en 10.000 km per jaar rijdt = 6x2,344 kg CO_2 / literx100= 1,4 ton CO_2 per jaar.

10 €70.000/ (8 jaar met 1,4 ton CO_2 jaar). Dit is een grove schatting, omdat er geen rekening gehouden werd met het verlies aan accijns- en tolopbrengsten, en ook niet met het voordeel door vermindering van lokale pollutie.

11 Het voorgaande is uiteraard een extreem voorbeeld. Hetzelfde principe geldt echter ook in ons land, waar vooral dieselwagens fiscaal werden gestimuleerd. Mayeres en Proost (2013, The taxation of diesel cars in Belgium – revisited, Energy Policy, 54) berekenden dat de vervanging van benzine- door dieselwagens neerkwam op een kost van €500 tot €1.000 per uitgespaarde ton CO_2.

12 De minimumprijs van de groene stroomcertificaten zorgde voor de gegarandeerde opbrengst voor de eigenaars van zonnepanelen. Deze moesten opgekocht worden door de distributie-ondernemingen van elektriciteit maar hun tarieven lieten dit niet toe en dus werd deze schuld vooruit geschoven. Hoe groene stroom subsidies een politiek evenwicht konden vormen wordt geanalyseerd in Ovaere L., Proost S. (2015), Buying Votes with Discriminative Support for Renewable-Energy Technologies, Reflets et Perspectives, 1 Tome LIV

13 We hebben de accijnsopbrengst zonder de BTW-opbrengst genomen omwille van twee redenen. Ten eerste blijft een particulier de BTW betalen, ook als hij zijn autogebruik vermindert en zijn inkomen aan andere goederen besteedt. Ten tweede wordt er geen BTW betaald door bedrijfs- en leasevoertuigen.
14 Een elektrische auto op batterijen heeft geen verbrandingsproces in de auto nodig om energie op te wekken en dus is er geen lokale uitstoot van schadelijke verbrandingsgassen.
15 Zie voetnoot 15 voor de redenering.

EEN VERGELIJKING VAN DE EXTERNE KOSTEN VAN HET GEBRUIK VAN VERSCHILLENDE AUTOBRANDSTOFFEN

Om de voor- en nadelen van verschillende soorten aandrijving (benzine, diesel, elektriciteit) te vergelijken, moet men met verschillende factoren rekening houden. We illustreren dit aan de hand van een eenvoudig voorbeeld. Beschouw een kleine wagen die 10.000 km per jaar rijdt en waarvan drie versies bestaan. We nemen aan dat de benzineversie 6l/100km verbruikt en het dieselequivalent 5l/100km; daarnaast bekijken we een puur elektrische versie die de stroom uit het net haalt.

"Dieselwagens werden in het verleden sterk fiscaal begunstigd t.o.v. benzinewagens en dit had een dubbele kostprijs: de lokale vervuiling steeg en er werden veel minder belastingen betaald op autogebruik."

Tabel 1 toont de "gemiddelde" externe kosten en de belastingopbrengsten voor de drie versies van deze kleine wagen. De externe kosten zijn die kosten die het autogebruik met zich meebrengt voor de gemeenschap en waarmee de individuele automobilist geen rekening houdt bij het nemen van zijn vervoerbeslissingen. Hierbij maken we een onderscheid tussen externe kosten van lokale vervuiling, de externe kost door uitstoot van broeikasgassen, en de andere externe kosten (hoofdzakelijk van congestie en ongevallen); deze laatste zijn identiek voor de drie voertuigtypes. Om de interpretatie van de tabel te vereenvoudigen hebben we verondersteld dat de externe kosten van congestie en ongevalsrisico's gemiddeld gelijk zijn aan de accijnsopbrengst van een benzinewagen[13]. Gemiddelde externe congestie- en ongevalskosten zijn moeilijk in te schatten, omdat deze kosten zeer sterk afhangen van waar en wanneer de wagen wordt gebruikt. Ze kunnen in de stad het tienvoudige bedragen van dit gemiddelde. Hier ramen we ze op een zeer voorzichtige €294 per 10.000 km. We kiezen dit cijfer omdat we in dat geval voor een benzinewagen juist op een netto-subsidie (zie hieronder) uitkomen van nul. Maar deze veronderstelling heeft geen invloed op de vergelijking tussen de drie types van aandrijving.

Tabel 1 geeft aan dat de bestaande fiscale behandeling van verschillende vormen van aandrijving niet strookt met de relatieve externe kosten. We verwachten namelijk dat een autogebruiker bij het gebruik van zijn wagen de externe kosten die dit gebruik meebrengt, betaalt. Het is dus wenselijk dat men verschillen in externe kosten ook terugvindt in de accijnzen en andere gebruiksbelastingen. Bij een benzinewagen is dit hier het geval omdat we accijnzen gelijk gesteld hebben aan de totale externe kosten. Voor benzinewagens is er dus, in dit voorbeeld en gemiddeld genomen, geen netto subsidie voor het autogebruik. Maar bij een dieselauto zien we wel een netto subsidie. Een dieselauto heeft een klein voordeel t.o.v. een benzinewagen op het vlak van de uitstoot van broeikasgassen, maar een duidelijk nadeel op het vlak van lokale pollutie. Dit nadeel wordt veel groter wanneer de reële, en niet de opgegeven uitstoot, wordt opgenomen in de berekening. Voor diesel geven we tussen haakjes daarom ook de berekening met een vijfmaal grotere uitstoot (€350 i.p.v. €70 op jaarbasis). Tenslotte betaalt een dieselauto ook veel minder accijnzen. De elektrische auto die brandstof haalt uit het net zorgt voor weinig of geen lokale uitstoot[14] en genereert ook geen uitstoot van broeikasgassen[15] maar brengt evengoed file- en ongevalskosten mee. Tenslotte betaalt een elektrische auto helemaal geen accijnzen.

"Onder de gemaakte hypothesen betaalt de benzinewagen nog de externe kosten die het gebruik veroorzaakt. Voor de diesel- en elektrische auto is dit voorlopig niet het geval."

De boodschap van tabel 1 is duidelijk. Onder de gemaakte hypothesen betaalt de benzinewagen nog de externe kosten die het gebruik veroorzaakt. Voor de diesel- en elektrische auto is dit voorlopig niet het geval. Bij dieselauto's is het omdat ze minder accijnzen betalen en een grotere milieukost hebben. De elektrische auto's hebben wel lagere milieukosten maar hun gebruiker wordt niet geconfronteerd met de hoge file en ongevalskosten die ze veroorzaken.

Het voorgaande voorbeeld is uiteraard sterk vereenvoudigd. Het houdt bijvoorbeeld geen rekening met verschillen in vaste belastingen op autobezit, wat niet zo erg is omdat de accijnzen hier vooral het gebruik moeten sturen. Ook corrigeert het niet voor verschillen in afgelegde afstanden tussen wagens die rijden op verschillende brandstoffen. Het illustreert wel dat de huidige verschillen in de belasting per kilometer niet in lijn liggen met de externe kosten, en dat een fiscale hervorming voor de verschillende brandstoffen zich daarom opdringt. De gemiddelde externe kost voor

Tabel 1: Vergelijking van gemiddelde externe kosten en belastingen per voertuigkilometer voor verschillende soorten aandrijving - een voorbeeld[16,17]

Op jaarbasis - 10.000km	Benzine	Diesel	Elektrisch
(1) lokale pollutie	€40	€70 (€350)	€0
(2) broeikasgassen	€35	€34	€0
(3) andere externe kosten	€294	€294	€294
(4) accijns-opbrengst op brandstof	€369	€214	€0
Netto subsidie = (1)+(2)+(3)-(4)	€0	€184 (€464)	€294

autogebruik per type brandstof is daarbij een nuttige leidraad om de optimale belastingen op motorbrandstoffen te berekenen. In het volgende hoofdstuk gaan we daar verder op in.

Het is echter evident dat ook andere maatregelen dan aanpassingen aan de brandstofbelastingen noodzakelijk zijn: de gemiddelde externe kosten verbergen grote verschillen in functie van plaats en tijd. Zo hangt de lokale schade door pollutie sterk samen met de densiteit van de bevolking, zodat men hot spots krijgt in grote steden. Ook de externe congestiekosten zijn vooral hoog in de spits en in stedelijke gebieden. Een extra kilometer op de Ring van Antwerpen of Brussel om 8u 's morgens is op het vlak van vervuiling en externe congestiekosten (het tijdsverlies dat mijn voertuig meebrengt voor andere weggebruikers) vele malen groter dan de gemiddelde externe kost. Er is dus ook nood aan bijkomende beleidsmaatregelen om de mobiliteit in de stad en daarbuiten te sturen (vormen van rekeningrijden, lage emissiezones, beter functionerend openbaar vervoer, enz.). In dit standpunt gaan we hier niet verder op in. We concentreren ons op het beleid ten aanzien van brandstofgebruik in het autoverkeer.

HOE VERSCHILLENDE BRANDSTOFFEN BELASTEN?

Om te beoordelen hoe verschillende brandstoffen dienen te worden belast (benzine en diesel per liter, elektriciteit per kWh of per vkm), moet men rekening houden met de externe kosten: hun bijdrage tot lokale vervuiling, hun uitstoot van broeikasgassen, en hun bijdrage tot andere externe kosten (congestie en ongevallen). Daarnaast heeft de overheid ook eventueel een opbrengstmotief voor het heffen van brandstofbelastingen bovenop de externe kosten.

Indien de overheid de fiscaliteit inzet om het gedrag van automobilisten te sturen en de vervuiling en andere externe effecten tegen te gaan, en ze voorlopig afziet van betere instrumenten zoals rekeningrijden en lokale emissiezones, dan heeft dit duidelijke gevolgen voor het te volgen beleid betreffende brandstof belastingen. In wat volgt illustreren we eerst de grote principes voor benzineauto's, vervolgens passen we dezelfde principes toe op diesel en andere brandstoffen.

Recent onderzoek[18] stelt volgende algemene benadering voor om de benzinebelasting per liter te bepalen:

Brandstofbelasting/liter=
schade broeikasgassen/liter
+ schade lokale vervuiling/liter
+ γ (marginale externe kosten van
+ congestie en ongevallen, per voertuigkm)(km/liter)
+ extra bijdrage belastingsopbrengsten

De eerste component is de schade die benzine per liter aanricht in de vorm van bijkomende uitstoot van broeikasgassen. De emissies van (hoofdzakelijk) CO_2 zijn per liter relatief eenvoudig te bepalen, omdat ze proportioneel zijn met het verbruik en het soort van brandstof. Bovendien hangt de kost van de opgelegde schade niet af van tijdstip en locatie waar de benzine wordt gebruikt. Voor een liter benzine is dit €0,06/liter wanneer we rekenen aan €25/ ton CO_2[19]. De tweede component betreft de kost per liter door lokale vervuiling. Deze hangt uiteraard wel sterk af van plaats en tijdstip van verbruik; gemiddeld zou deze voor België kunnen neerkomen op €0,07/liter[20] (zie tabel 1). De derde component maakt een correctie voor de invloed van de belasting op andere externe kosten die afhangen van de afgelegde afstand, zoals congestie en ongevallen. Omdat de prijselasticiteit van de vraag naar autogebruik niet nul is, zal de brandstofbelasting de afgelegde afstand verminderen en een besparing opleveren in andere externe kosten. Deze component heeft tot doel het autogebruik te verminderen, en niet de brandstofefficiëntie te verbeteren. Wanneer we voor γ een waarde van 0,5 aannemen (zodat de helft van het effect van een brandstofprijsverhoging op het brandstofgebruik bestaat uit een vermindering van gereden kilometers en voor de helft uit een vermindering van het brandstofgebruik per kilometer), krijgt men, voor de externe kosten in tabel 1, een accijns op benzine van €0,375/ liter[21]. Toepassing van het zelfde principe geeft een accijns per liter diesel van

16 De gemiddelde lokale pollutiekost werd berekend op basis van het handboek voor externe kosten van de EU (stedelijke gebieden). Deze zijn gebaseerd op de normen voor de uitstoot, maar tussen haakjes geven we voor diesel ook het cijfer dat overeen komt met een reële uitstoot die 5 maal groter is dan de norm. Voor de kostprijs van broeikasgasuitstoot gebruiken we de richtprijs voor CO_2-certificaten, wat neerkomt op €25/ ton CO_2-equivalent. Het cijfer "0" voor de broeikasgasuitstoot voor elektrische auto's betekent niet dat de broeikasgasuitstoot in de productie van elektriciteit (die natuurlijk positief is, zelfs indien het grotendeels hernieuwbare elektriciteit is) niet in rekening zou gebracht worden. (). Maar omdat er een absoluut plafond is op de totale emissies van CO_2 bij de grote vervuilers (waaronder elektriciteitsproducenten), zal de extra broeikasgasuitstoot bij het gebruik van een elektrische auto gecompenseerd worden door andere elektriciteitscentrales die minder mogen uitstoten. De kostprijs van de CO_2 vermindering zit dus reeds in de prijs van elektriciteit en is gelijk aan de kostprijs van een emissierecht (€5 à €30 / ton CO_2). De andere externe kosten (congestie, ongevallen) van autogebruik hangen niet af van de brandstofsoort en we veronderstellen dat ze gemiddeld gelijk zijn aan de brandstofbelasting die betaald wordt bij een benzinewagen.

17 De aangekondigde verhoging van de dieselaccijnzen zouden de accijnsbelasting op diesel verhogen met in totaal €700 in dit voorbeeld (+€7 per tankbeurt van 50 liter; er is 500 liter diesel nodig voor een jaar. als men 10.000 km aflegt per jaar)

18 Parry, I. Heine, D., Lis, E., en Li, S. (2014) Getting Energy Prices Right – from Principle to Practice, IMF. We hebben dit principe aangepast om lokale vervuiling expliciet op te nemen. Zie ook De Borger B., Proost S. (2015) Tax and regulatory policies for European transport - Getting there, but in the slow lane, CES Discussion Paper, http://feb.kuleuven.be/drc/Economics/research/dps-papers/dps15/dps1511.pdf.

19 Dit komt overeen met 2,344 kg broeikasgassen per liter maal €25/ ton broeikasgas.

20 De basis is hier het EU handboek voor externe kosten. Daarin geeft men een schatting per voertuigkilometer; deze wordt dan omgerekend naar een externe kost per liter door gebruik te maken van het gemiddeld brandstofgebruik.

21 €0,375/liter = €0,06/ liter + €0,07/ liter + (0.5)(€0,0294/vkm)(16,66 km/ liter).
22 Zie onder meer De Borger, B. en Mayeres, I. (2007) Optimal taxation of car ownership, car use and public transport: insights derived from a discrete choice numerical optimization model, European Economic Review 51, 1177-1204.
23 Zie Proost, S. (2015) Hoe duurzaam is duurzaam transport? LES 146. https://lirias.kuleuven.be/bitstream/123456789/487294/1/S+14_146Proostduurzaamtransport_edit2.pdf
24 Harding, M. (2014) The Diesel Differential: Differences in the Tax Treatment of Gasoline and Diesel for Road Use, OECD Taxation Working Papers, No. 21, OECD Publishing. http://dx.doi.org/10.1787/5jz14cd7hk6b-en

€0,504/liter tot wel €1,064/liter (indien men de hoge inschatting van de gezondheidsschade gebruikt).

Bovenop de belasting gelijk aan de externe kosten, kan men nog een supplement toevoegen om de totale belastingopbrengst op autogebruik te verhogen. Dit is de vierde component van de optimale belastingformule.

Voorgaande formule laat niet toe zonder verder onderzoek de exacte hoogte van de brandstofbelasting te bepalen, maar ze geeft wel een goede leidraad om na te gaan in welke mate verschillende brandstoffen anders moeten worden belast. Ze geven aan dat er twee goede argumenten zijn om de belasting per liter hoger te stellen voor diesel dan voor benzine, precies het omgekeerde van de huidige situatie. Ten eerste zijn zowel de klimaatschade als de gezondheidsschade per liter hoger voor diesel dan voor benzine. Ten tweede rijdt een dieselwagen zo'n 20% meer kilometers per liter dan een benzinewagen. Dat betekent dat men een hogere belasting op diesel nodig heeft om dezelfde afstands-gerelateerde externe effecten te compenseren. Zo is bijvoorbeeld de congestiekost per kilometer dezelfde voor benzine en diesel, maar omdat de belasting per liter wordt betaald en niet per kilometer, moet diesel zwaarder worden belast.

Enkel inzetten op de vermindering van broeikasgassen geeft aanleiding tot keuzes van bedrijven en overheden die maatschappelijk schadelijk zijn en leiden tot onverantwoord wagengebruik.

Dit principe in praktijk omzetten is moeilijk, omdat ook vrachtwagens diesel gebruiken en de overheid – om geen concurrentieverlies te lijden t.o.v. het buitenland – liever diesel niet te zwaar belast. Precies daarom is de dieselbelasting een soort compromis en kan de te lage belasting worden gecorrigeerd door een hogere aankoop- en jaarlijkse verkeersbelasting. Dit is duidelijk wel veel minder efficiënt, omdat dieselgebruik onder-belast blijft[22].

Er is weinig reden om andere principes toe te passen op elektrische voertuigen of biobrandstoffen. De enige uitzondering betreft het bestaan van leereffecten Daardoor zou de gemiddelde kost van een elektrische wagen bijvoorbeeld nog kunnen dalen als de autoindustrie een groter globaal volume aan dergelijke wagens kan produceren. Helaas is dit argument voor België niet overtuigend. De eventuele beslissing van de Belgische overheid om elektrische wagens fiscaal te stimuleren heeft een onbeduidend effect op de gemiddelde kostprijs, omdat de Belgische vraag te verwaarlozen is op wereldvlak. Houden we geen rekening met eventuele leereffecten dan geeft toepassing van dezelfde principes als voorheen (zie tabel 1) een (nieuw op te leggen) accijns op elektrische wagens van €294 per 10.000 gereden voertuigkilometer.

BELEIDSVOORSTELLEN

De recente geschiedenis leert ons dat enkel inzetten op de vermindering van broeikasgassen aanleiding geeft tot keuzes van bedrijven (diesel-gate) en overheden (teveel inzetten op dieselwagens en nu op elektrische wagens) die maatschappelijk schadelijk zijn en leiden tot onverantwoord wagengebruik. Daarnaast kan men ook twijfelen aan het netto-effect van een vermindering van het oliegebruik in de EU op de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen[23].

Het is natuurlijk juist dat de bewustwording van de omvang van de gezondheidsschade van het gebruik van dieselauto's een geleidelijk proces geweest is. Maar deze schade is nu toch al enige tijd bekend. Wat minder te verantwoorden is, is dat onze overheden de laatste 20 jaar een belastingvoordeel voor gebruik van diesel t.o.v. benzine aanvaard hebben. Het wekt dan ook verbazing dat de opeenvolgende ministers van financiën, van verkeer en van milieu deze onderbelasting van dieselauto's (gerekend per km) zolang hebben laten voortbestaan. Door de grotere uitstoot van lokale polluenten zoals fijn stof, was dit niet alleen een slechte zaak voor het milieu. Volgens de OESO werden hierdoor ook miljarden Euro's aan belastingopbrengsten gemist[24].

De voorziene hervorming van de fiscaliteit ten aanzien van dieselwagens (o.m. verhoging van de accijnzen op diesel) zal ervoor zorgen dat dieselauto's in aanschaf en in gebruik minder interessant worden. De verhoging van de accijnzen heeft ook het voordeel dat de bedrijfsauto's en leasingauto's worden getroffen. Dit lijkt een eerste (maar nog onvoldoende) stap in het corrigeren van zware vergissingen uit het verleden. We moeten streven naar een belasting die per kilometer en dus ook per liter hoger ligt voor diesel dan voor benzine.

We mogen bovendien niet opnieuw dezelfde fout maken door nu ook het gebruik van elektrische auto's te sterk aan te moedigen. Vervanging van benzineauto's door elektrische voertuigen heeft inderdaad wel een beperkt milieuvoordeel. Maar het verlies van belastingopbrengsten dat gepaard gaat met de omschakeling naar elektrische voertuigen impliceert dat deze milieuverbetering tot stand komt tegen een veel

te hoge kost. Laat ons niet dezelfde fout maken als Noorwegen en Nederland. Het marktaandeel van elektrische auto's is daar weliswaar hoog (resp. 14,6% en 5,5%[25]), maar wel ten koste van een massale belastingvermindering[26] die vooral het bedrijf Tesla gelukkig heeft gemaakt en op termijn budgettair onhoudbaar is.

In Antwerpen werd gedacht aan lage emissiezones waar de meest vervuilende wagens volledig geweerd worden. Maar dat wordt nu moeilijk wanneer meer dan de helft uit vervuilende diesels (oude en nieuwe) blijkt te bestaan.

Het steeds zuiniger worden van diesel- en benzineauto's impliceert dat brandstofbelastingen er in de toekomst minder en minder zullen in slagen om het autogebruik te beperken en te sturen. Voor vrachtwagens hebben we in België al de overstap gemaakt naar kilometerbelastingen, zij het zonder tijds- en plaats-differentiatie. Vroeg of laat is er ook voor het personenvervoer nood aan andere vormen van sturende belastingen: kilometerheffingen die plaats- en tijdgebonden zijn, cordonprijzen in steden, etc.

Voorlopig zitten we dus de volgende 5 à 10 jaar, door de sterk onderschatte uitstoot van dieselwagens, nog met een slechte luchtkwaliteit in de grote agglomeraties waar ze de meeste schade toebrengen. In Antwerpen werd gedacht aan lage emissiezones[27] waar de meest vervuilende wagens volledig geweerd worden. Maar dat wordt nu moeilijk wanneer meer dan de helft uit vervuilende diesels (oude en nieuwe) blijkt te bestaan. Dan is de tijd rijp voor het invoeren van een cordontol of rekeningrijden rond Antwerpen en Brussel waar alle wagens op het spitsuur extra belast worden, en de grootste vervuilers nog wat meer.

25 ICCT (2014) European vehicle market statistics
26 In Noorwegen kwamen er naast de vrijstelling van de aankoopbelasting en van de BTW nog tal van andere voordelen bij voor een elektrische auto: geen tolgeld, gebruik van busbanen en gratis parkeren.
27 De Borger, B., Proost, S. (2013). Traffic externalities in cities: the economics of speed bumps, low emission zones and city bypasses. Journal of Urban Economics, 76, 53-70.

FACULTEIT ECONOMIE EN
BEDRIJFSWETENSCHAPPEN
Centrum voor economische studiën
Naamsestraat 69
3000 LEUVEN, Belgium



Bruno De Borger is als gewoon hoogleraar verbonden aan de faculteit TEW van Universiteit Antwerpen. Zijn onderzoek handelt over prijszetting, regulering en investeringen in de transportsector.



Lotte Ovaere is doctor in de milieu- en energie-economie. Ze doceert milieueconomie aan de KU Leuven, en is lector-onderzoeker duurzaamheid aan de UC Leuven-Limburg.



Stef Proost is gewoon hoogleraar aan de KU Leuven. Hij doceert transport, energie en milieu-ekonomie en doet onderzoek rond belastingen en investeringen in de transport en energiesector.

De “Leuvense Economische Standpunten” worden opgevat als een vrije wetenschappelijke tribune waarin de stafleden van de Faculteit Economie en Bedrijfswetenschappen opiniërende studies en essays publiceren. De opzet bestaat erin om op bevattelijke wijze een reeks van inzichtverhelderende en beleidsoriënterende economische standpunten te brengen. Ze vormen een paar met de verkorte versie LES(S), waarin we een langere wetenschappelijke paper of publicatie met beleidsrelevante resultaten samenvatten.

Dergelijke reeks zal uiteraard verschillende opinies en denkstromingen brengen. Leuvense Economische Standpunten vertolken alleen de visie van de auteur. Zij kunnen niet doorgaan als de visie van een instelling.

U kan een elektronische versie van de LES terugvinden op de website van de faculteit: www.econ.kuleuven.be/onderzoek.htm

Reacties op de Leuvens Economische Standpunten zijn altijd welkom bij ces@kuleuven.be

LID VAN ASSOCIATIE KU LEUVEN

v.u.: Professor André Decoster, Faculteit Economie en Bedrijfswetenschappen, KU Leuven, Naamsestraat 69, 3000 Leuven

Vrije Universiteit Brussel

Hoorzitting
Bijzondere commissie “Dieselgate”

Prof. Dr. ir. Joeri Van Mierlo
22/01/2016



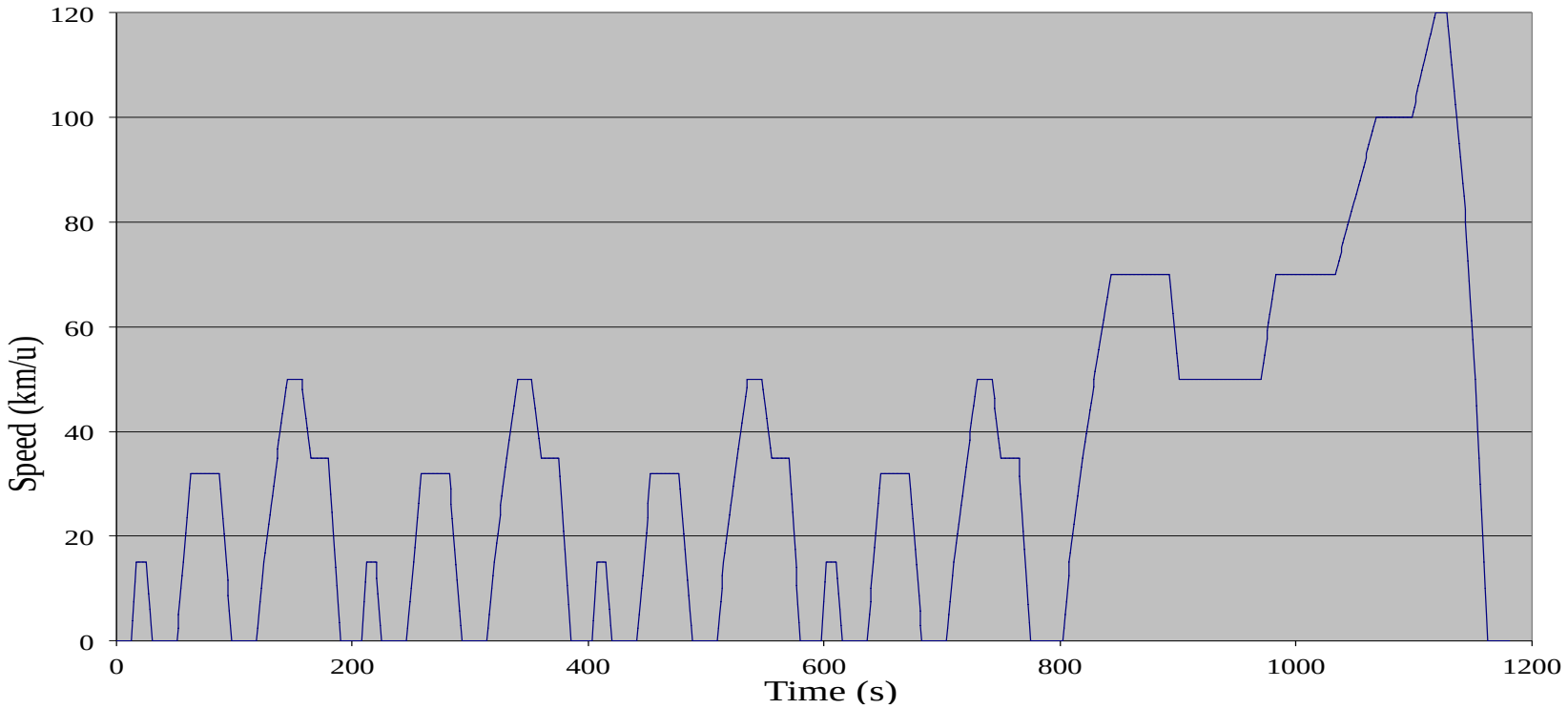
- Volkswagen - Software
- Diesel - Homologatie





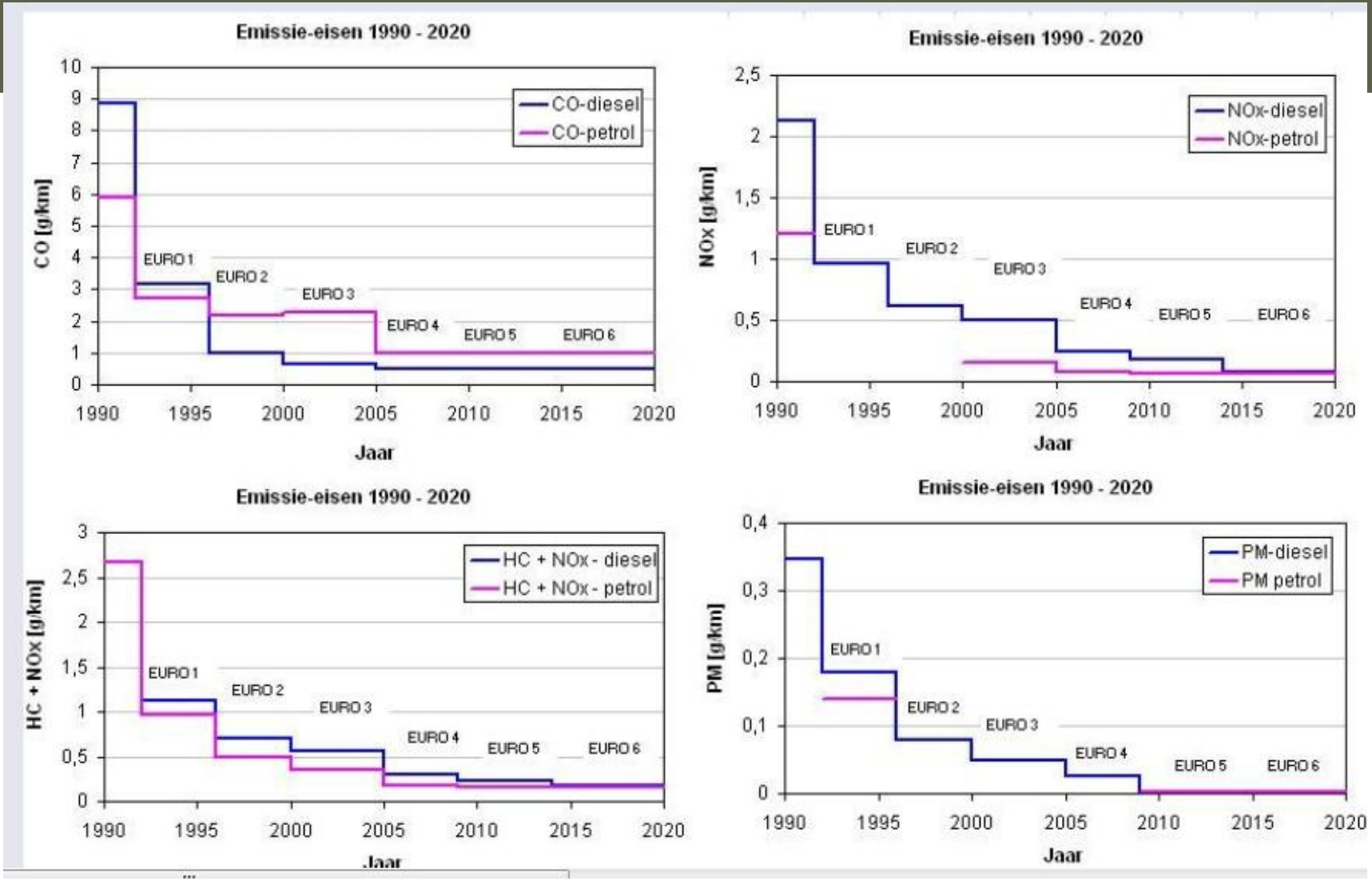
Passenger cars

NEDC = “NEW” European Drive Cycle



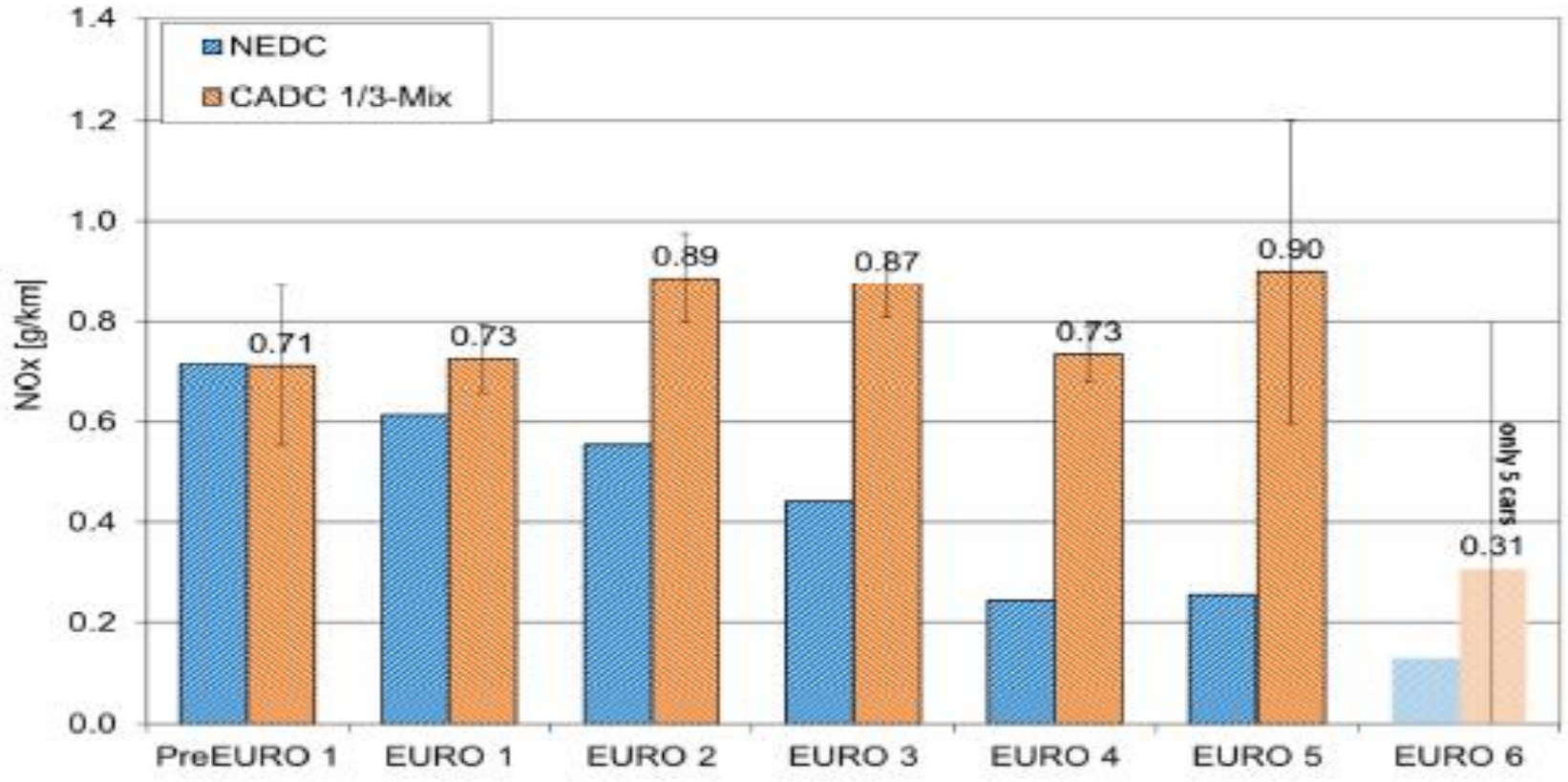
11,007 km; 33,6 km/u

EU emission limits



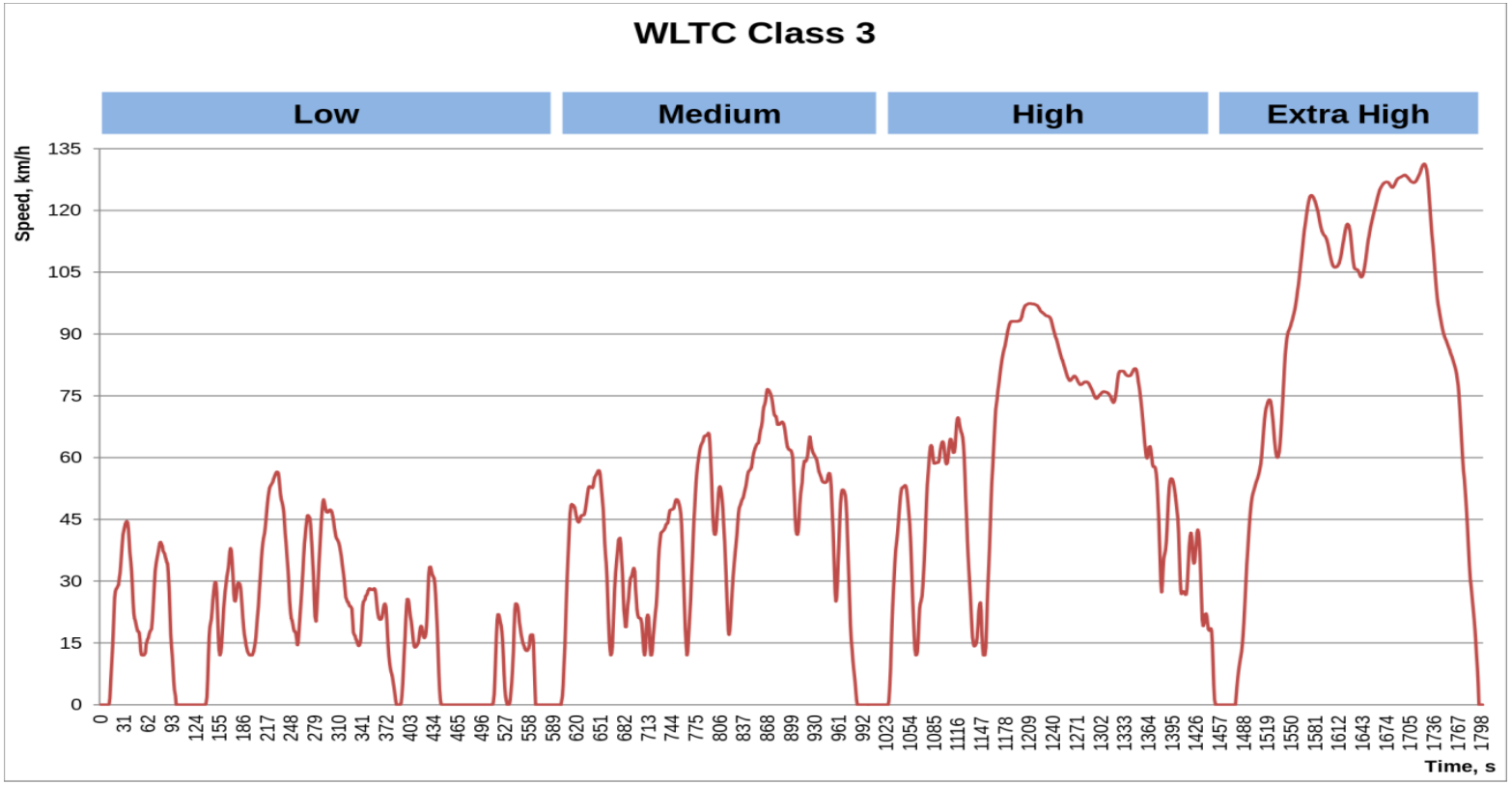
Source: Smokers, TNO

The NO_x reduction according to NEDC tests over the Euro standards (blue) and the real emission (CADC in orange)



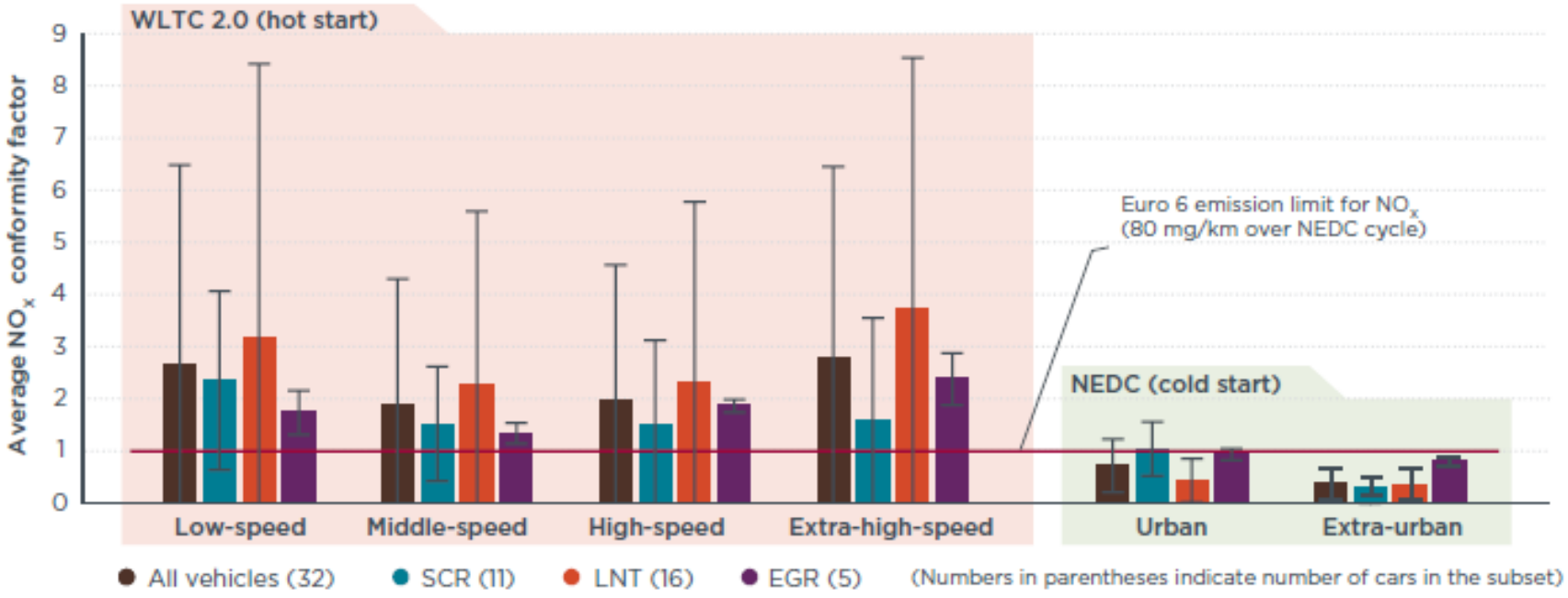
(Katsis P. 2012)

- In EU vanaf Euro 6c (2017) introductie **WLTP**
  (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures)



- **Real Driving Emissions (RDE):** Praktijktests met draagbare emissiemeetsystemen of **PEMS**

WLTC tests met 32 Euro 6 diesels

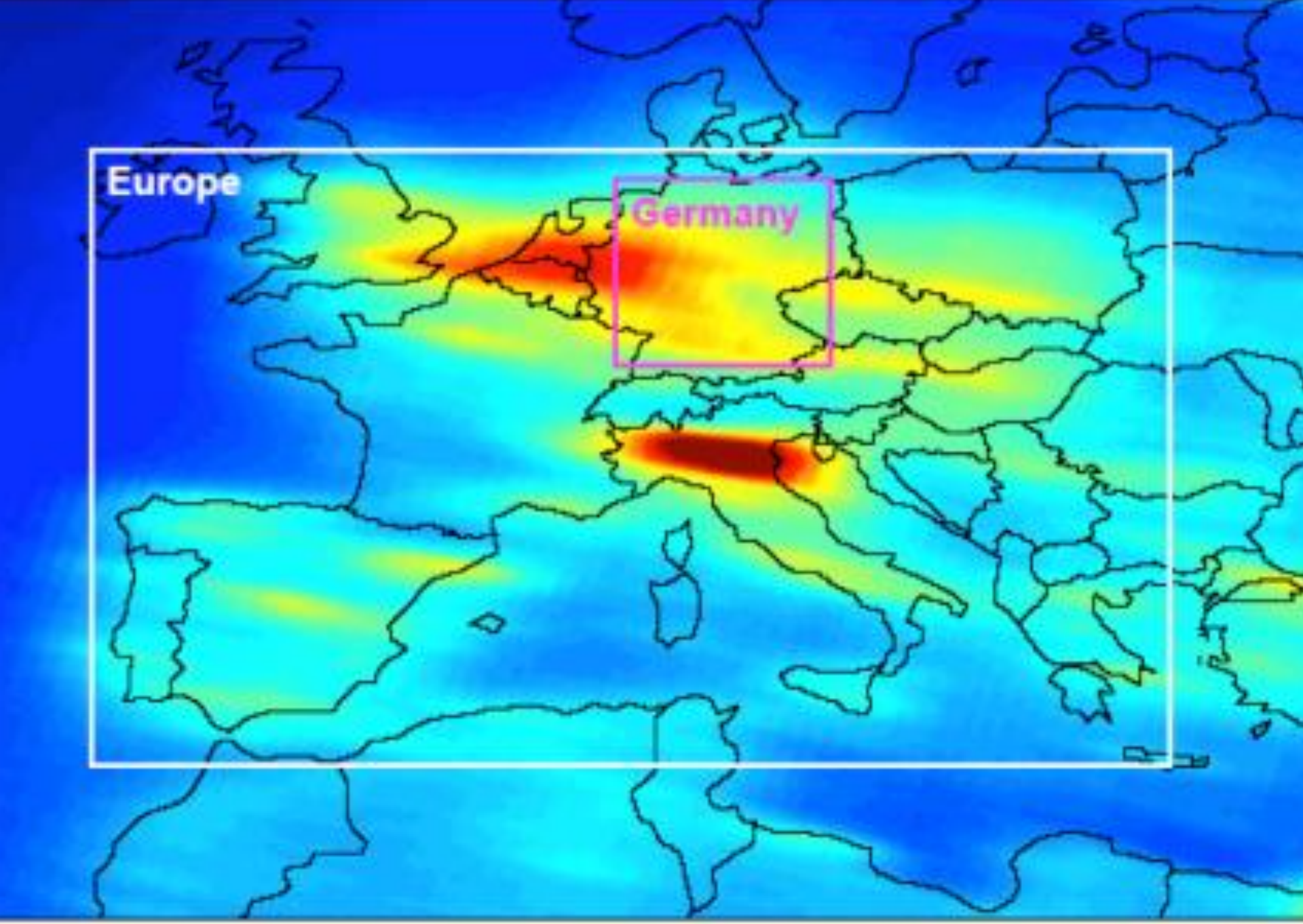


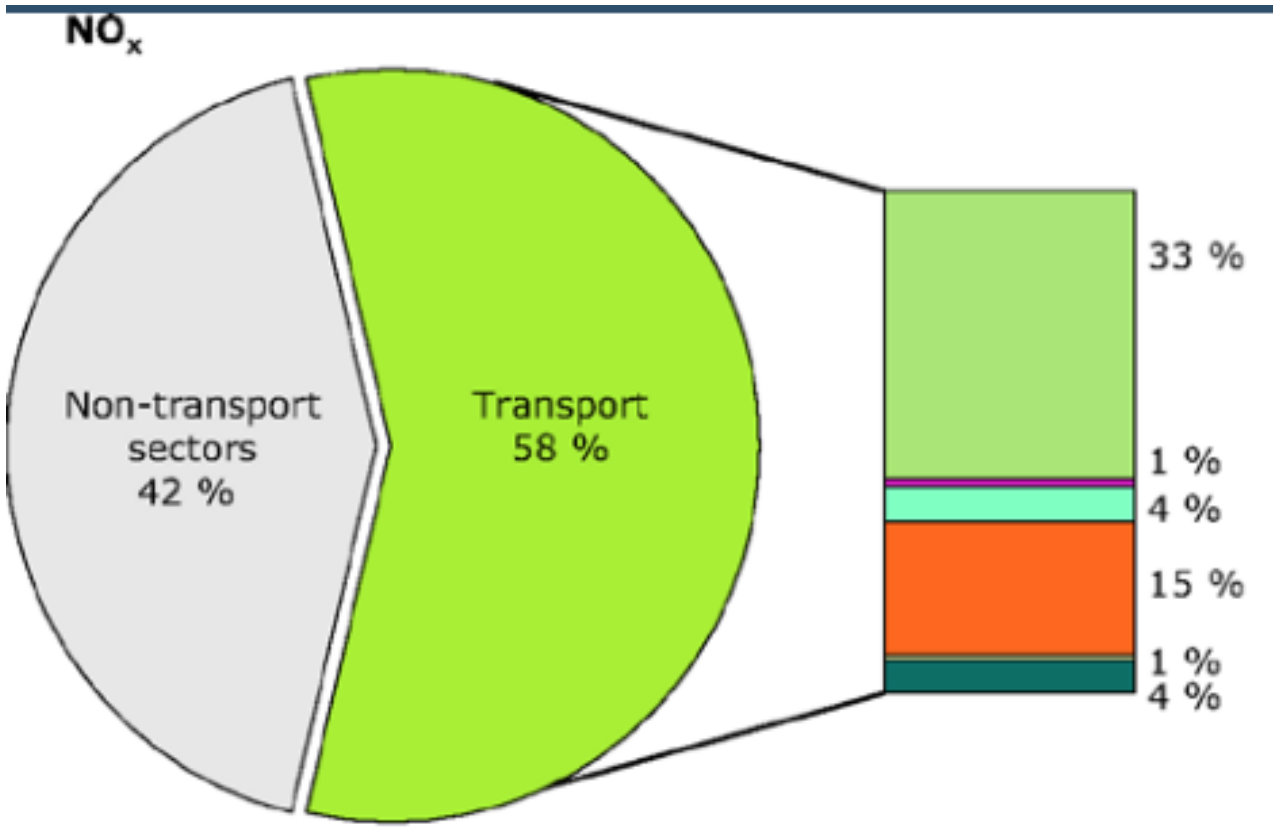
Bron: ICCT (2015)

58% NOx



Joris Besseling

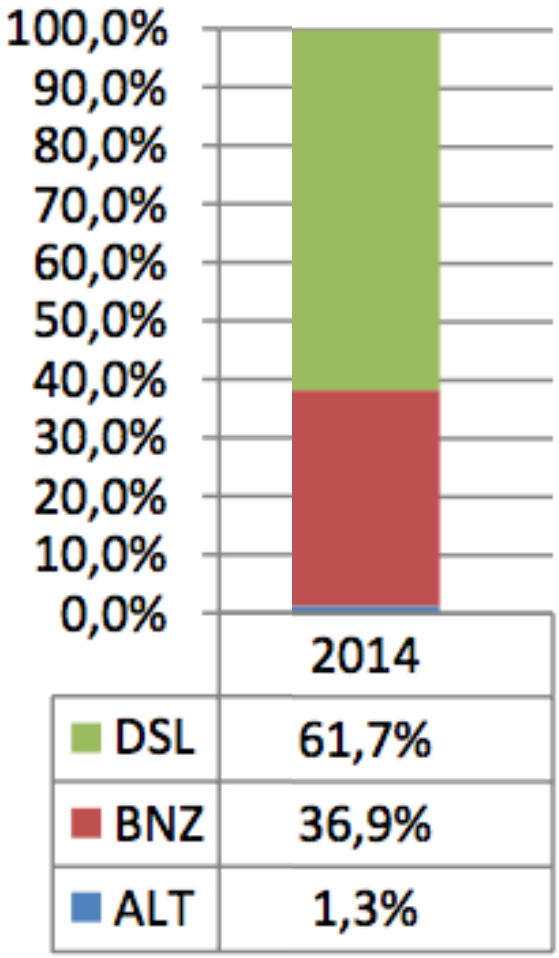

Europe
Germany



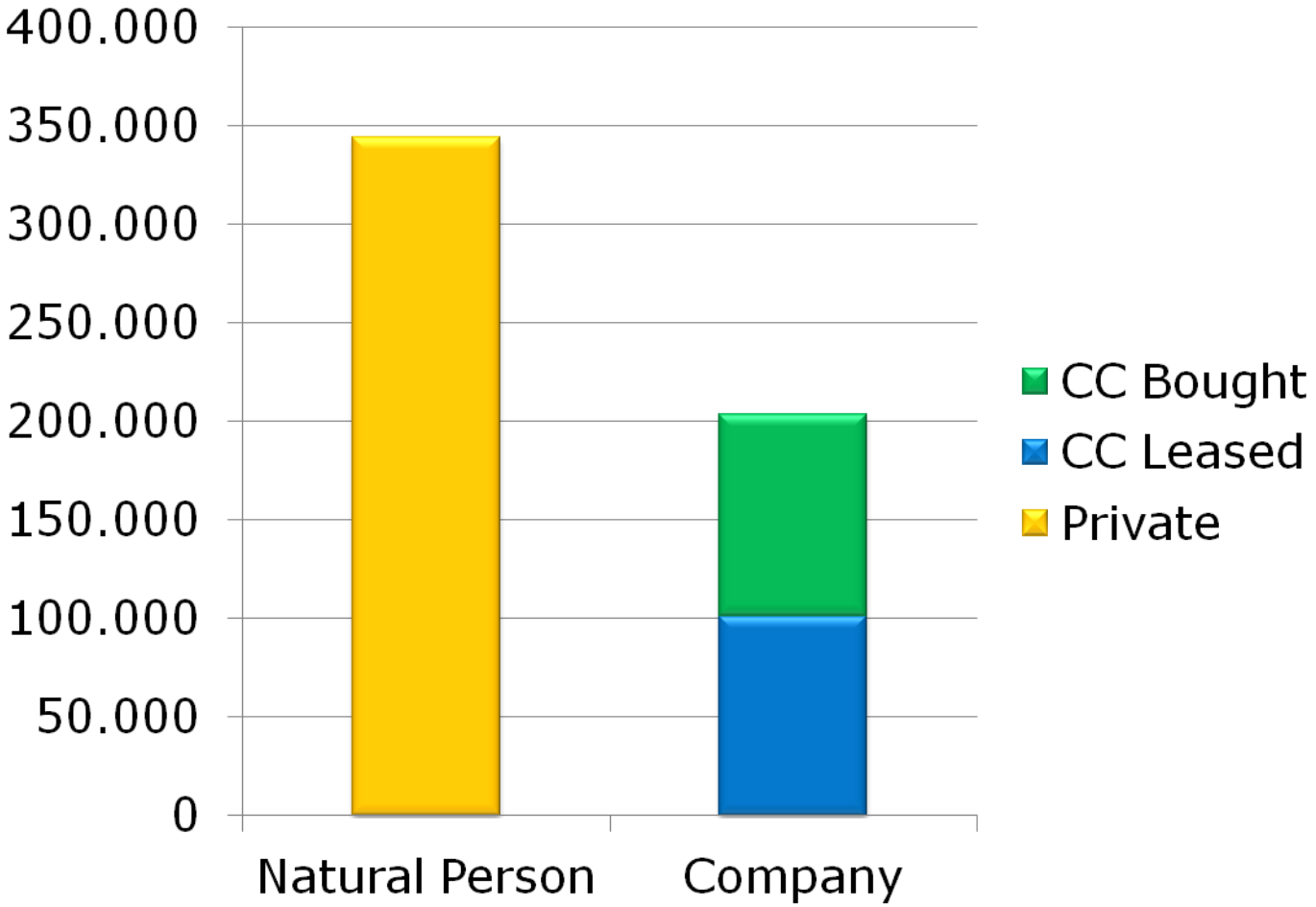
Non-transport sectors
Transport
Road transport exhaust
Road transport non-exhaust
Railways
Domestic shipping
International shipping
Domestic aviation
International aviation

Source: National emissions reported to the Convention on Long-range Transboundary Air Pollution 2010 emissions (EEA-32)

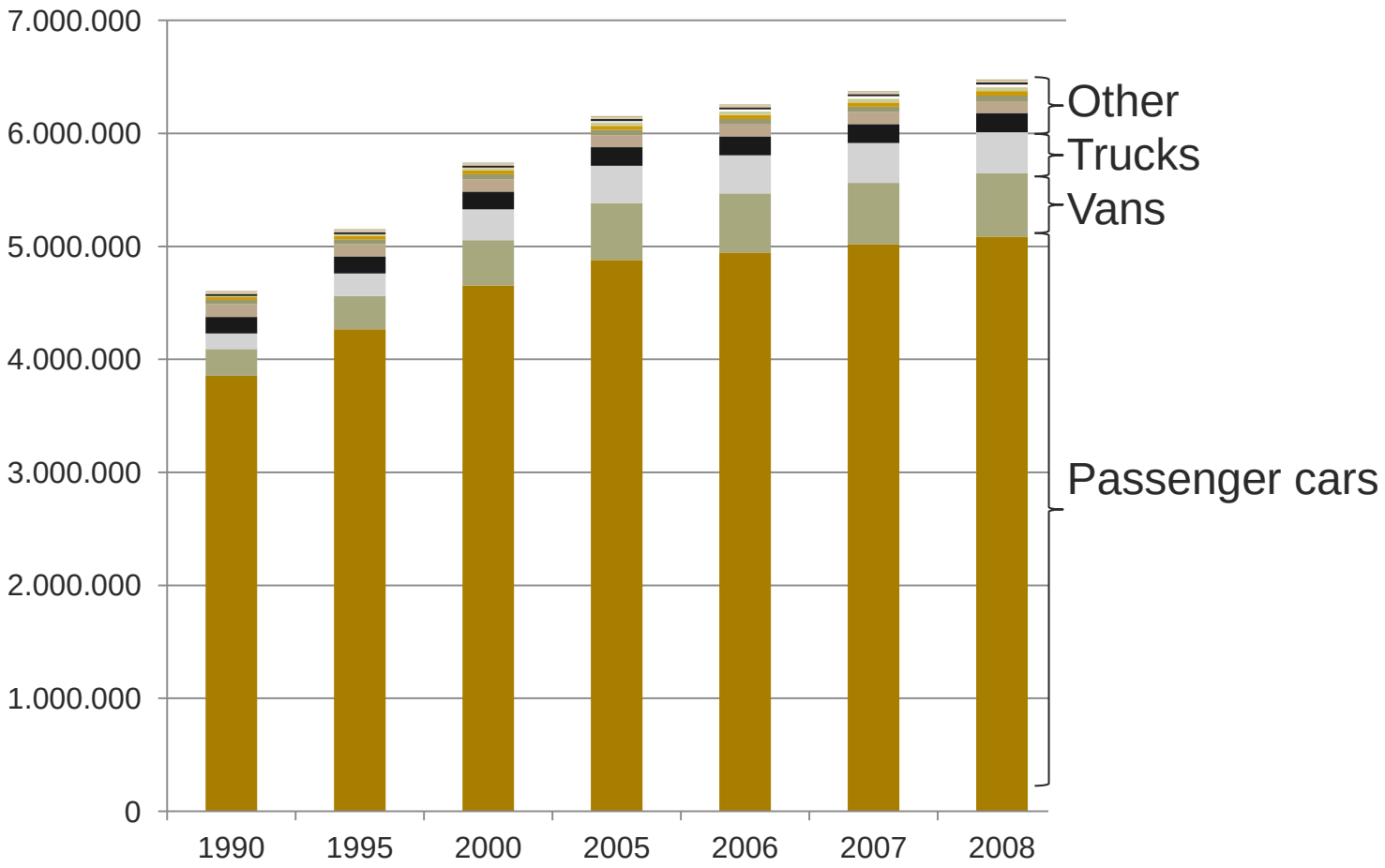
Diesel versus Benzine



Car Registration

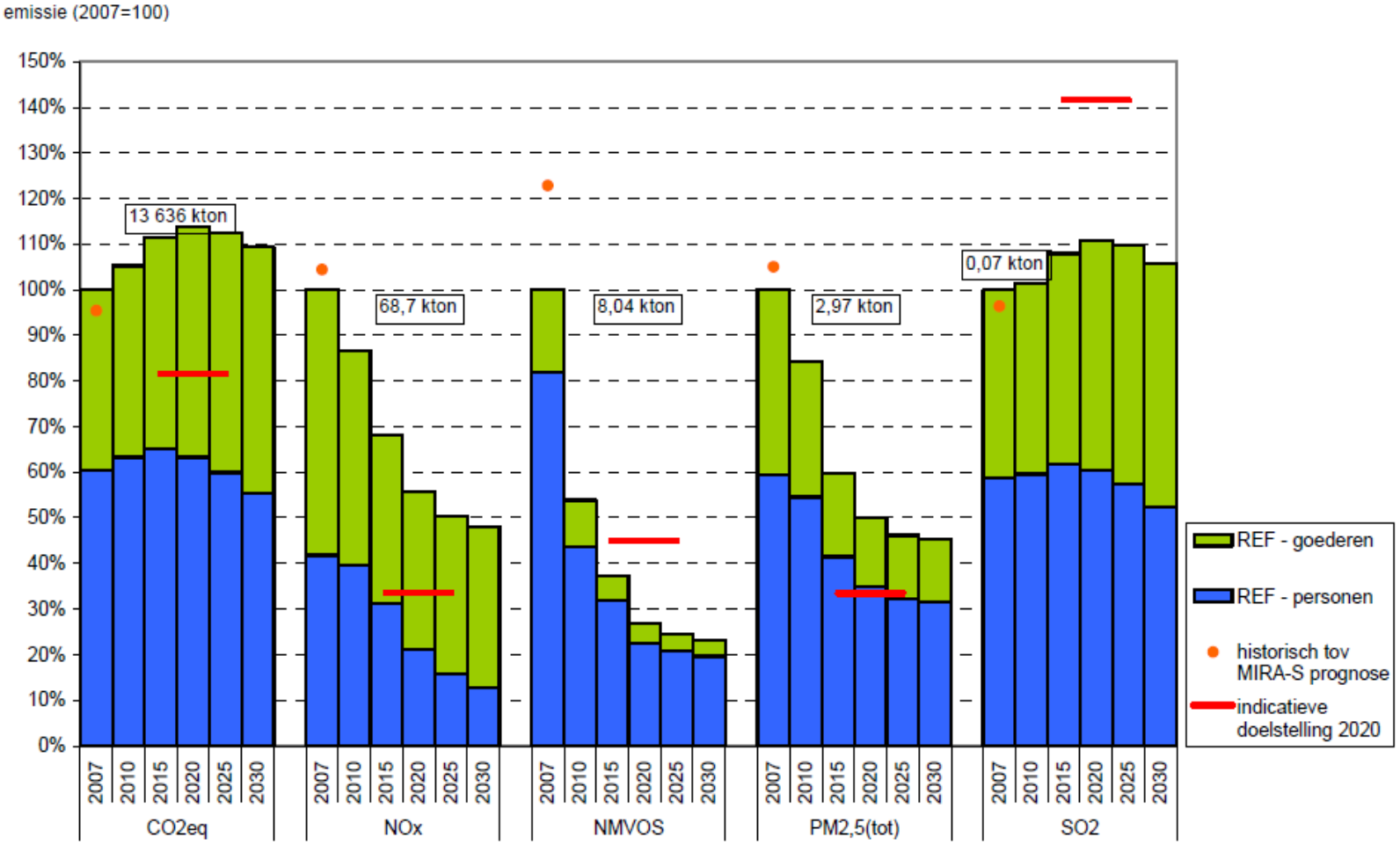


Vehicle Fleet (Belgium)



Bron: Febiac

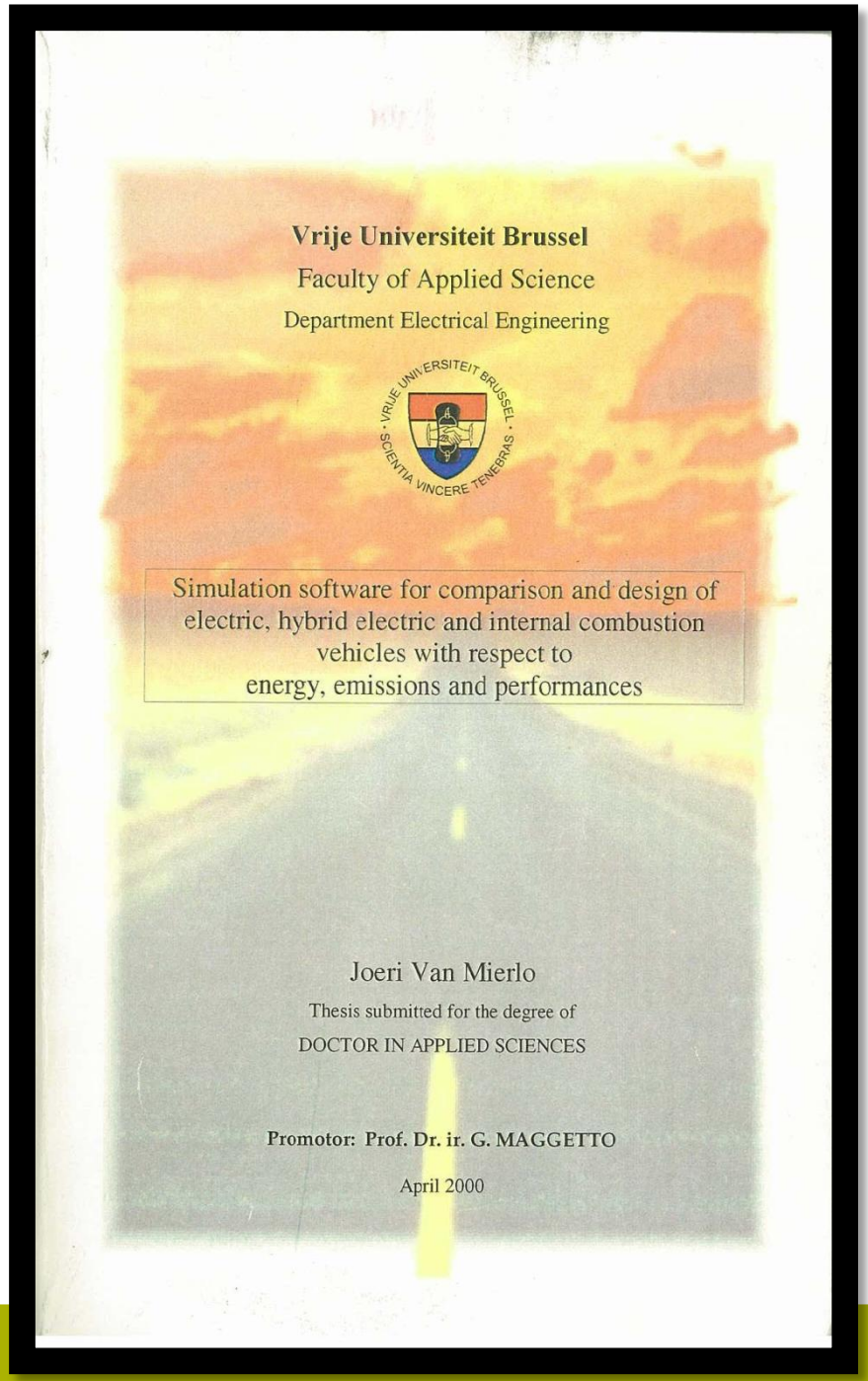
Evolution of emissions of transport (Flanders – 2007=100%)



Niets nieuw


IK BEN
ROB


ecoscore


Vrije Universiteit Brussel
Faculty of Applied Science
Department Electrical Engineering
VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL
SCIENTIA VINCERE TENEBRAS
Simulation software for comparison and design of electric, hybrid electric and internal combustion vehicles with respect to energy, emissions and performances
Joeri Van Mierlo
Thesis submitted for the degree of
DOCTOR IN APPLIED SCIENCES
Promotor: Prof. Dr. ir. G. MAGGETTO
April 2000

Vrije Universiteit Brussel

Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre

+60 interdisciplanar research team
Sustainable Mobility and Logistics
long track record in **Electric Vehciles**



Strong foundations





Vrije Universiteit Brussel

mobi

How Green are Clean vehicles?







Bert Kaufmann



Life Cycle Assessment



Raw materials



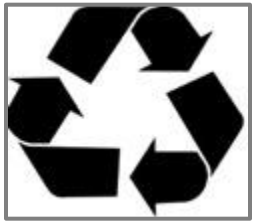
Refining and transport



Distribution



Usage



Waste



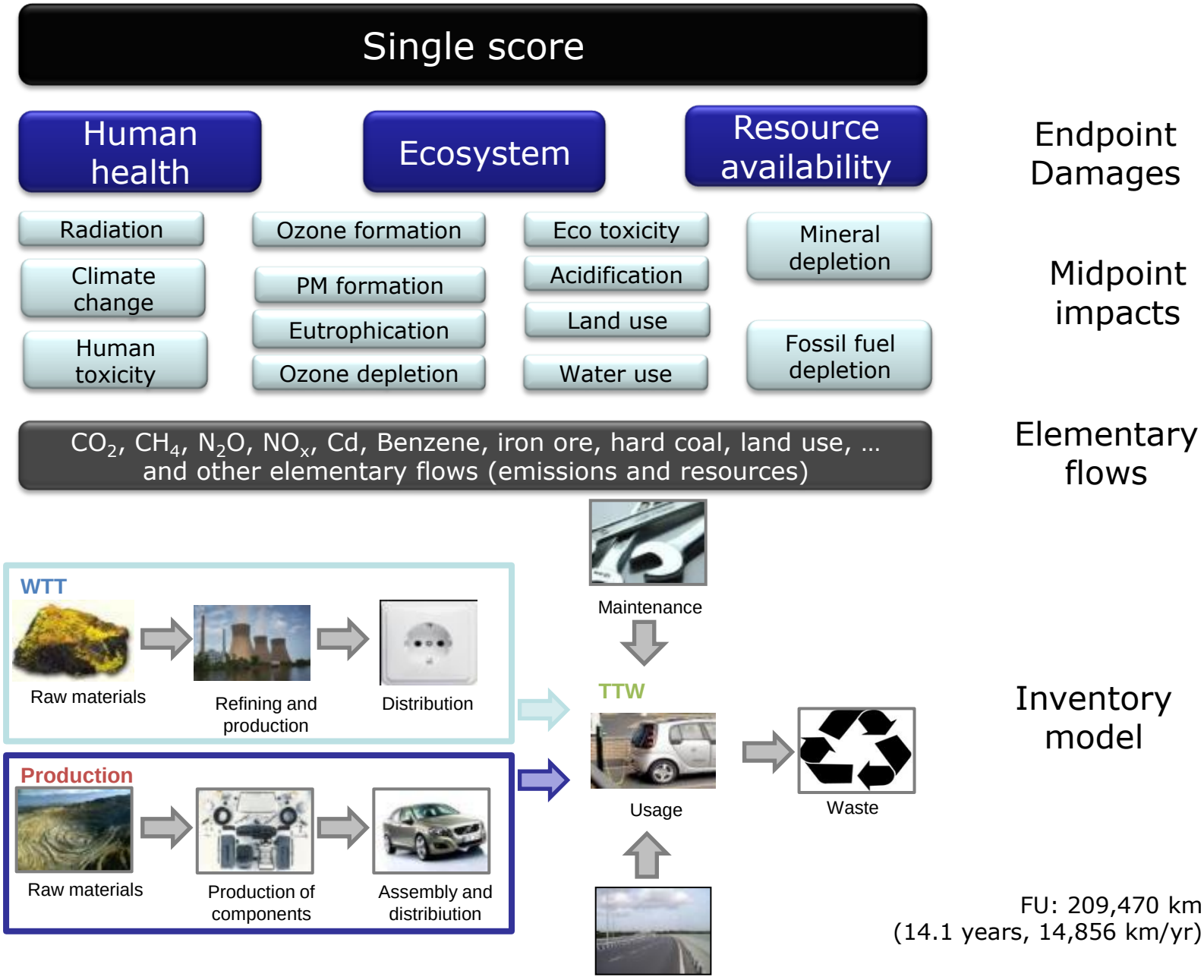
Raw materials



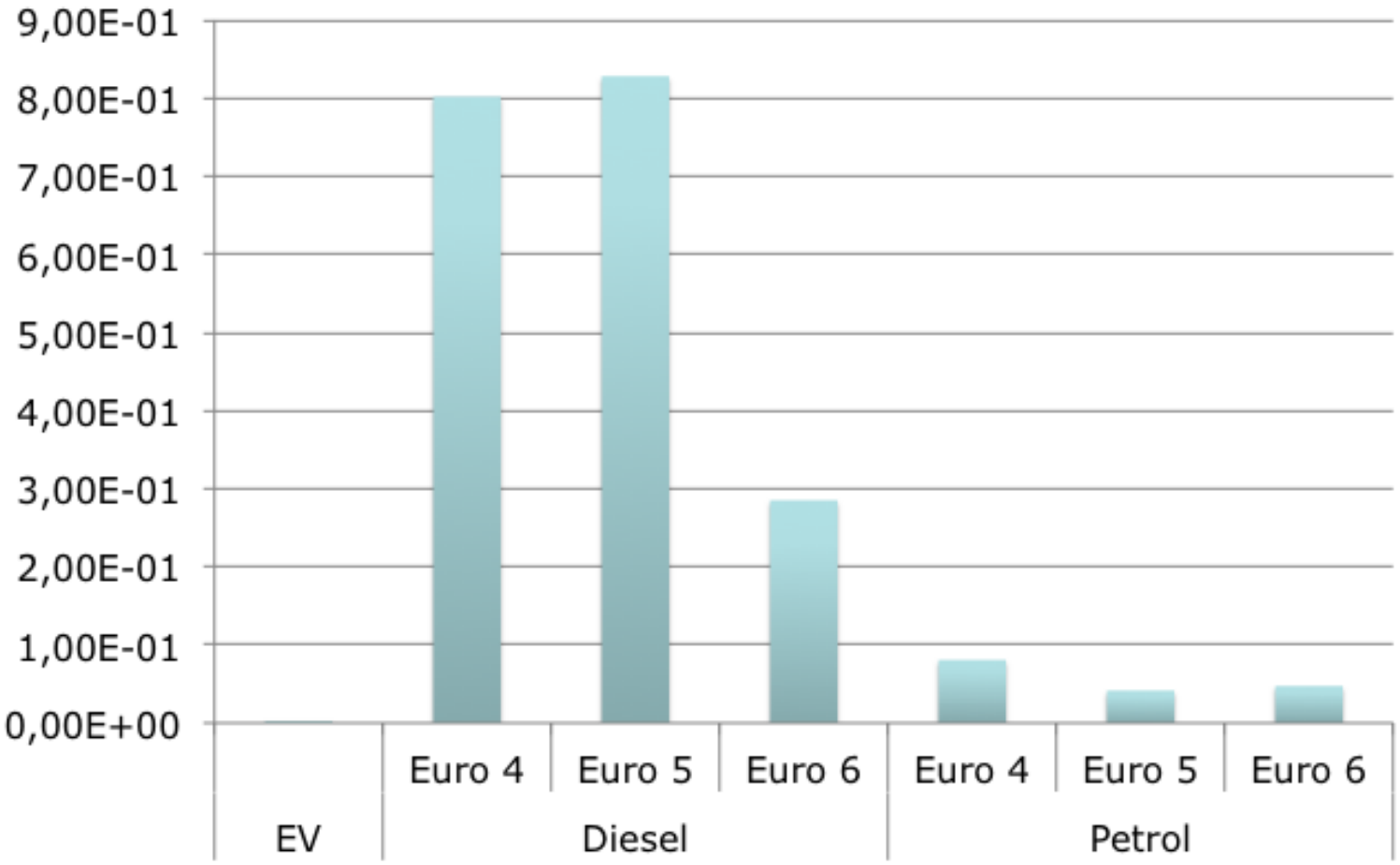
Production of components



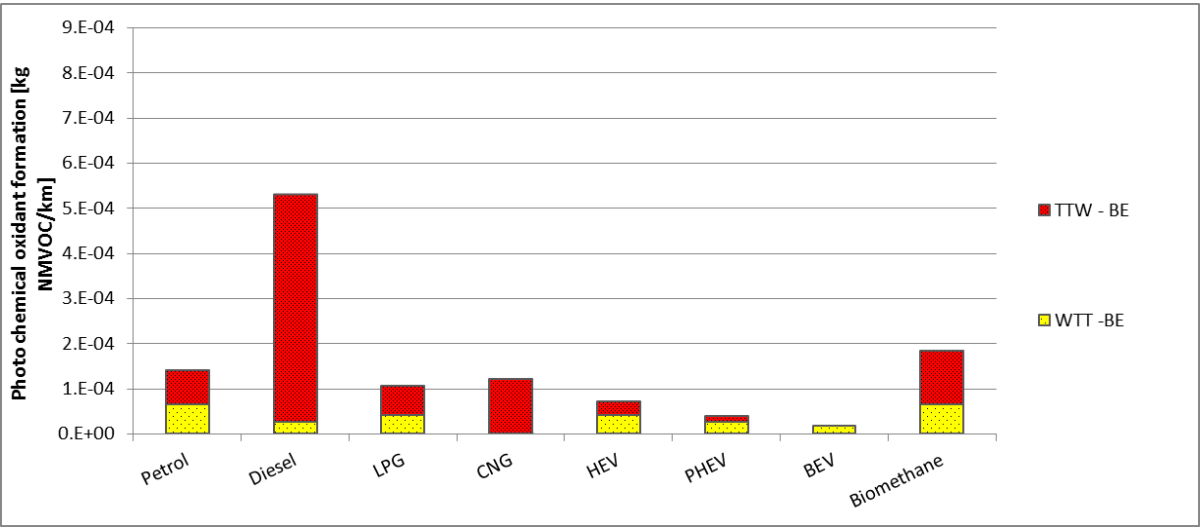
Assembly and distribiution

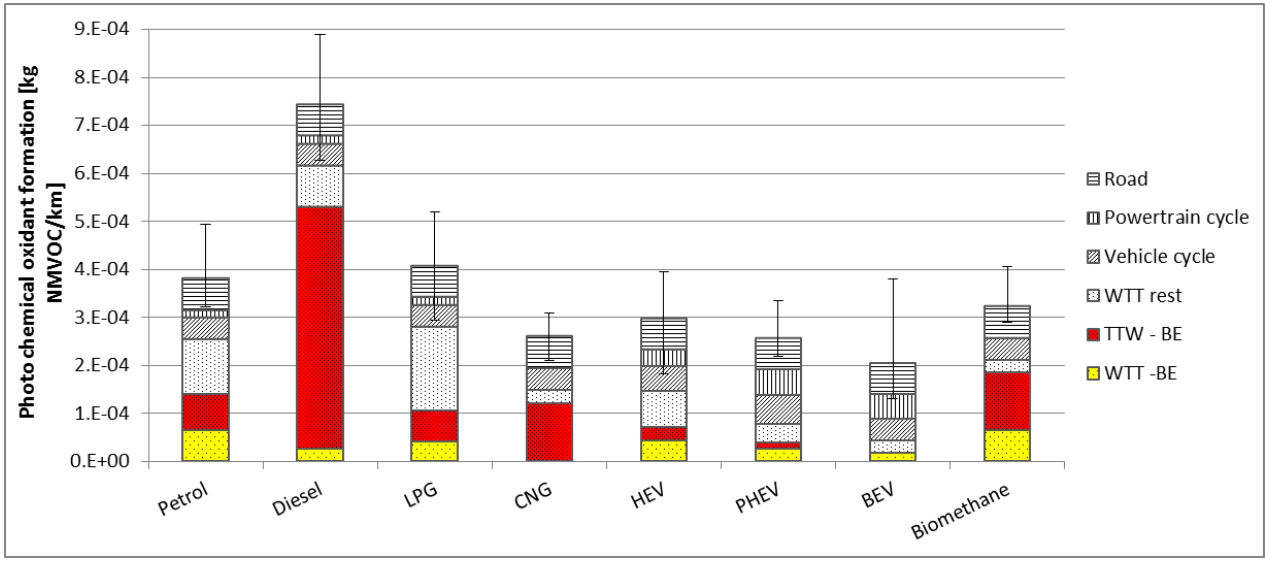

Single score
Human health
Ecosystem
Resource availability
Endpoint Damages
Radiation
Climate change
Human toxicity
Ozone formation
PM formation
Eutrophication
Ozone depletion
Eco toxicity
Acidification
Land use
Water use
Mineral depletion
Fossil fuel depletion
Midpoint impacts
CO_2, CH_4, N_2O, NO_x, Cd, Benzene, iron ore, hard coal, land use, …
and other elementary flows (emissions and resources)
Elementary flows
WTT
Raw materials
Refining and production
Distribution
Production
Raw materials
Production of components
Assembly and distribiution
Maintenance
TTW
Usage
Waste
Road infrastructure
Inventory model
FU: 209,470 km
(14.1 years, 14,856 km/yr)

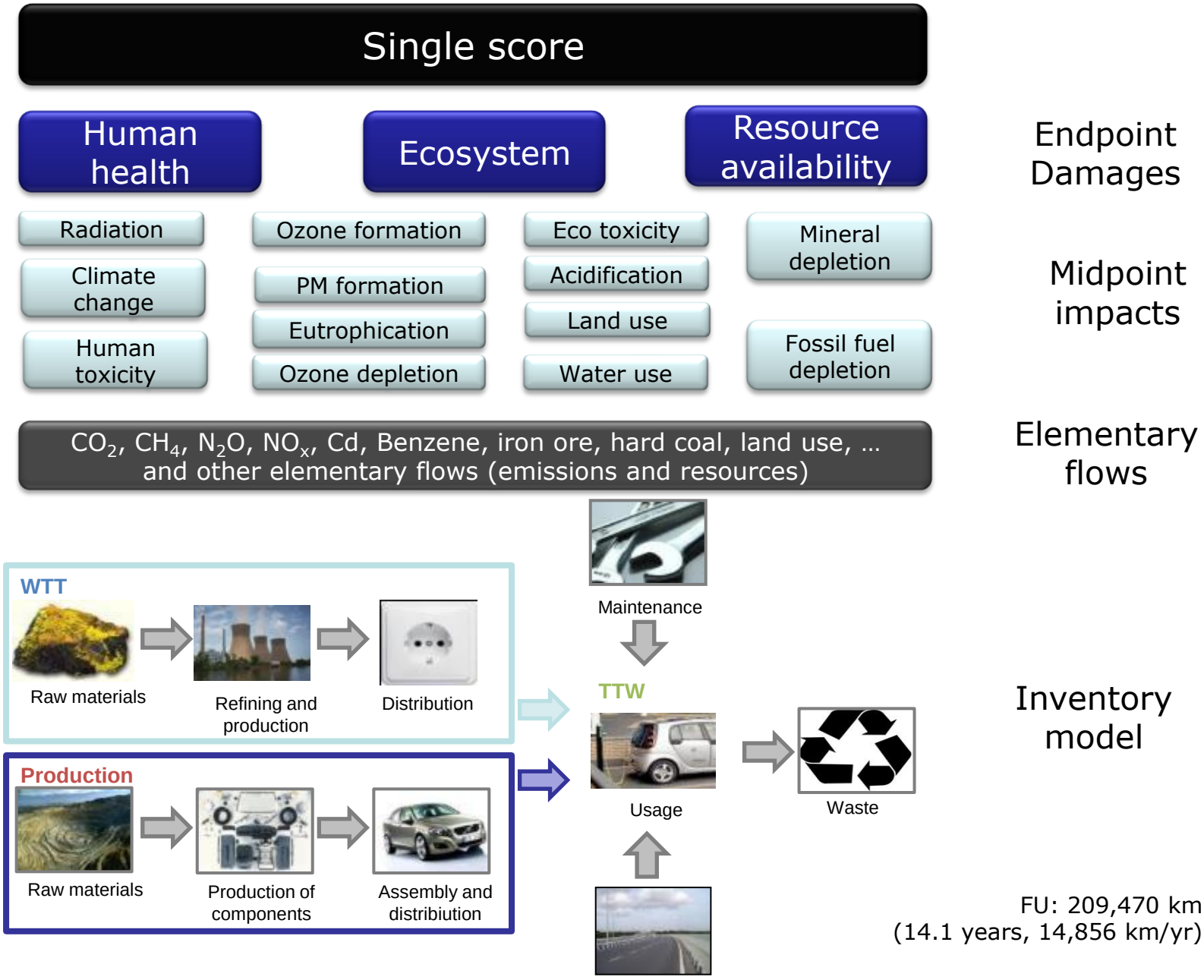
Well-to-wheel NOx emissions (g/km)



Luchtkwaliteit






Single score
Human health
Ecosystem
Resource availability
Endpoint Damages
Radiation
Climate change
Human toxicity
Ozone formation
PM formation
Eutrophication
Ozone depletion
Eco toxicity
Acidification
Land use
Water use
Mineral depletion
Fossil fuel depletion
Midpoint impacts
CO_2, CH_4, N_2O, NO_x, Cd, Benzene, iron ore, hard coal, land use, …
and other elementary flows (emissions and resources)
Elementary flows
WTT
Raw materials
Refining and production
Distribution
Production
Raw materials
Production of components
Assembly and distribiution
Maintenance
TTW
Usage
Waste
Road infrastructure
Inventory model
FU: 209,470 km
(14.1 years, 14,856 km/yr)

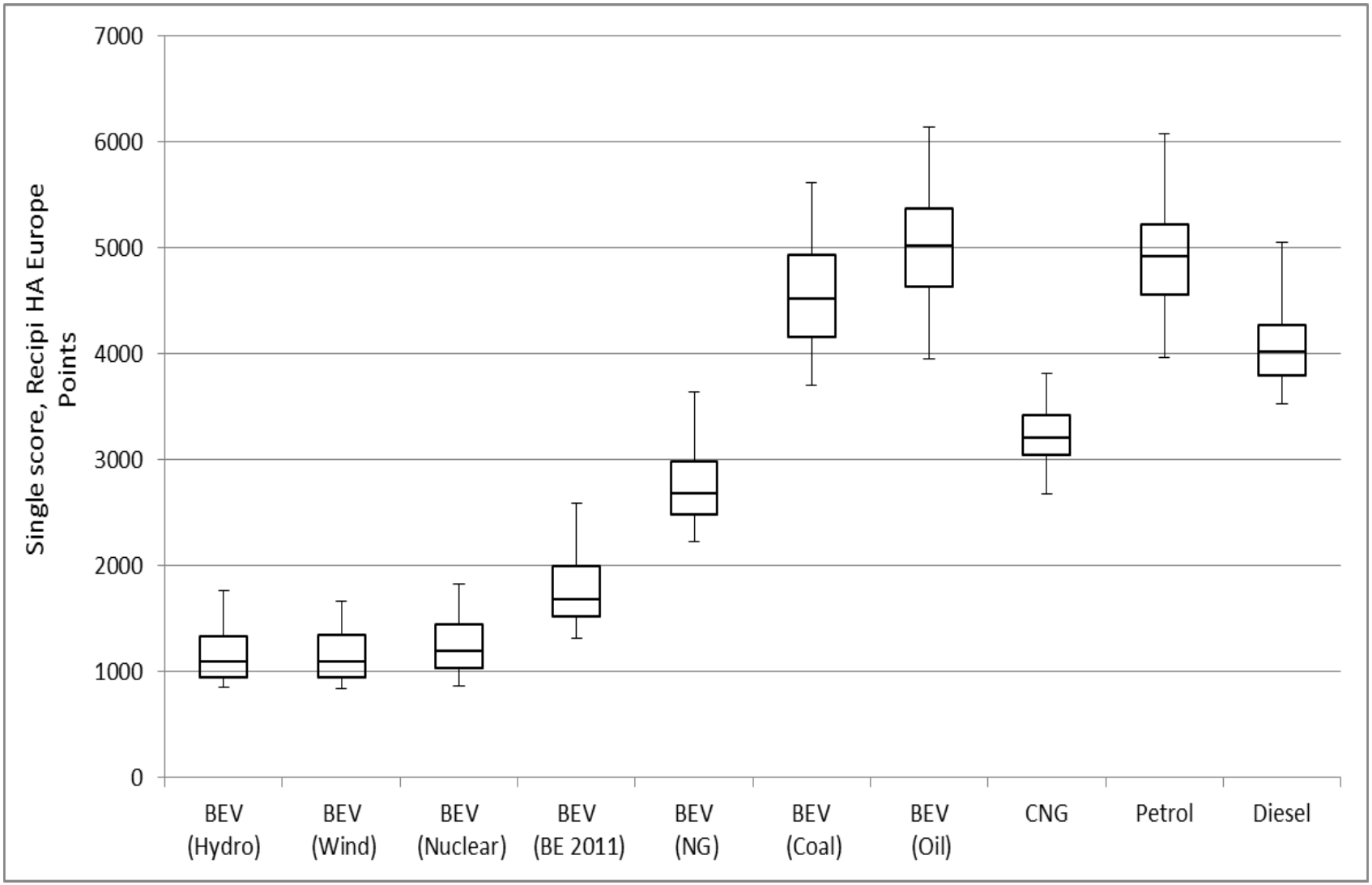
Vrije
Universiteit
Brussel

mobi




© 2013 Anne Gosewehr
Anne Gosewehr

Wat is de invloed van Elektriciteitsproductie?



Vrije Universiteit Brussel

mobi

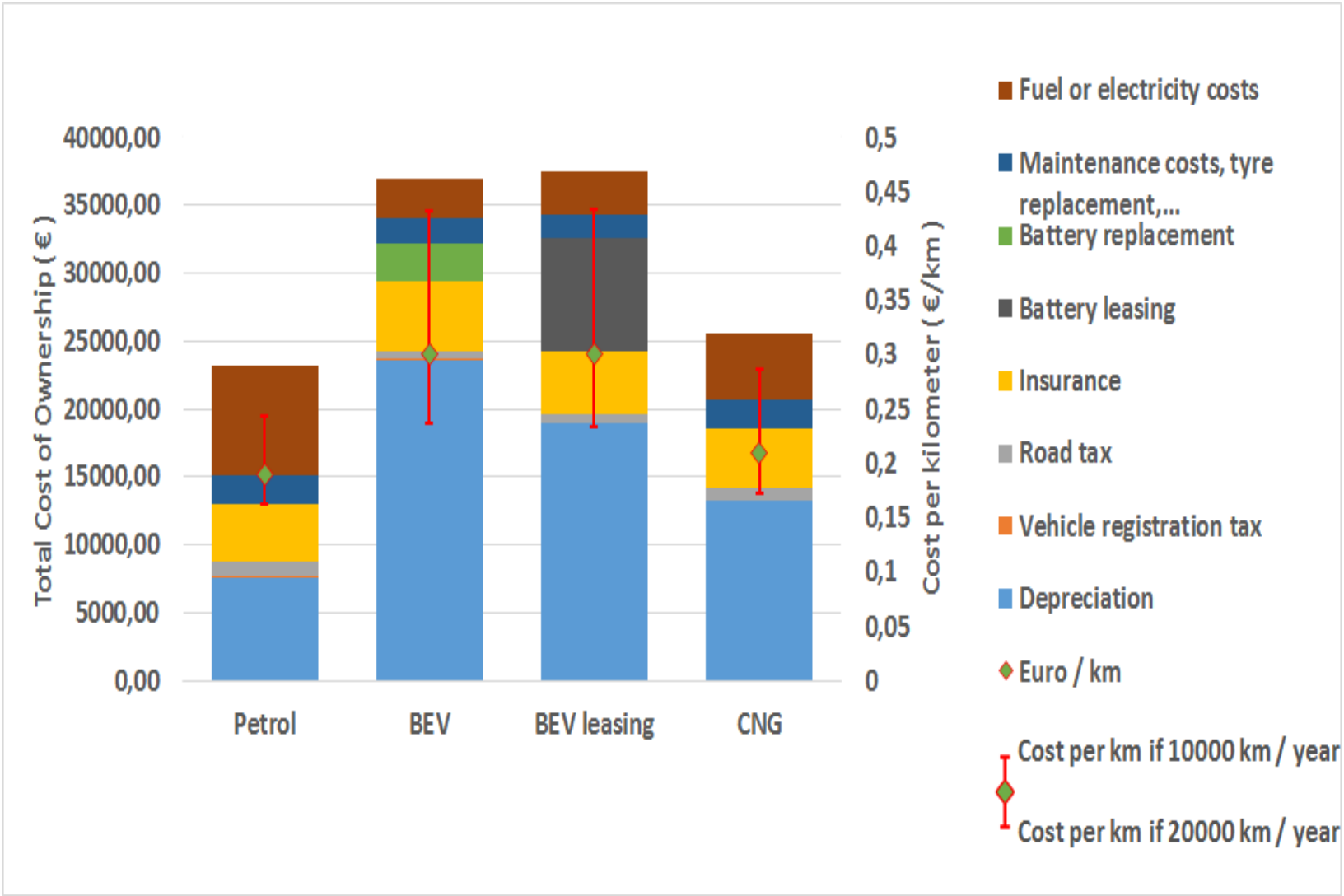
How affordable are Clean Vehicles?



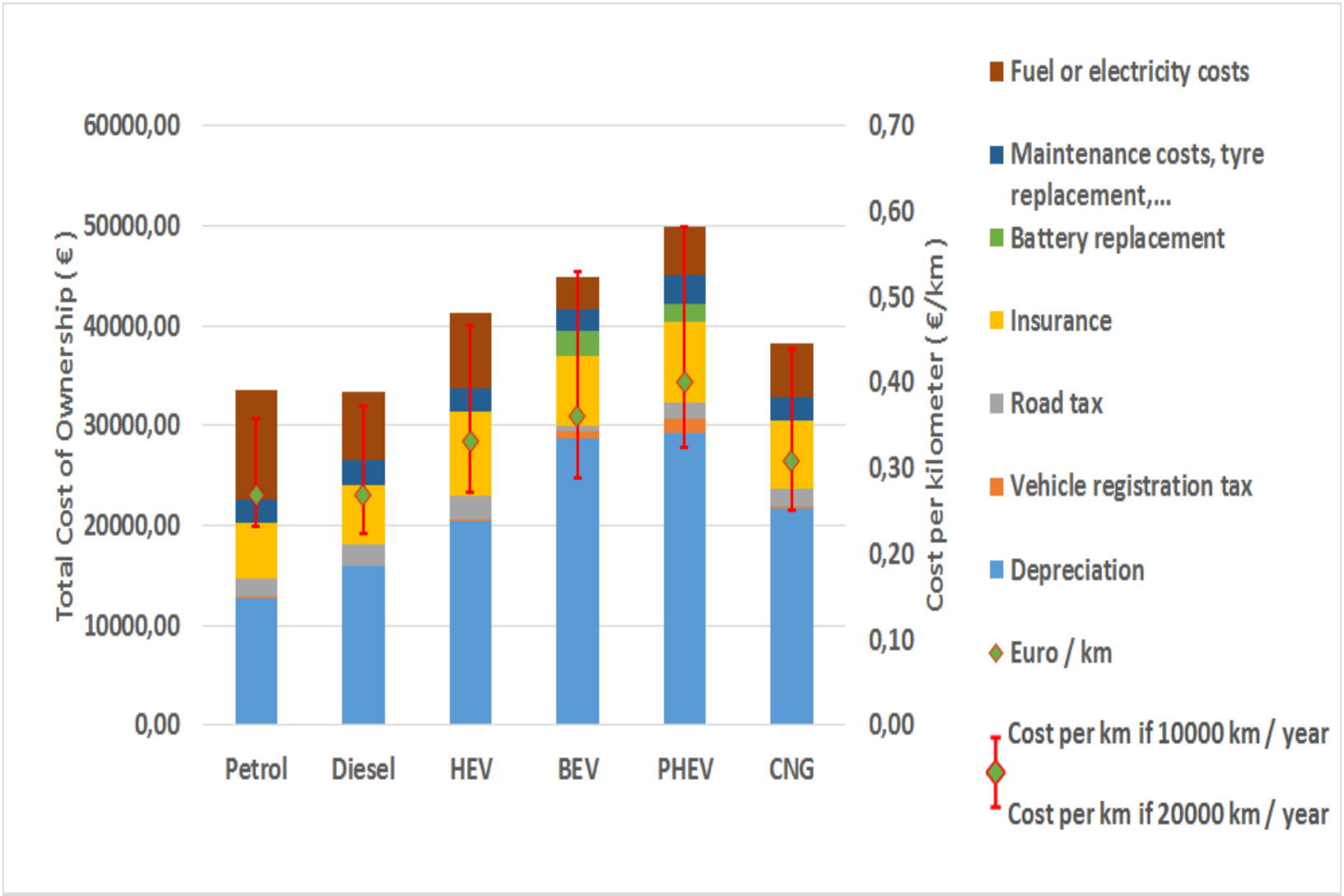
TCO methodology

Financial costs	Fuel operating costs	Non-fuel operating costs
❖ Purchase price	❖ Fuel cost (electricity)	❖ Taxation
❖ Registration tax	❖ Taxes on fuel	❖ Insurance
❖ Governmental supports		❖ Technical control
❖ Opportunity cost		❖ Tyres
❖ Depreciation cost		❖ Maintenance

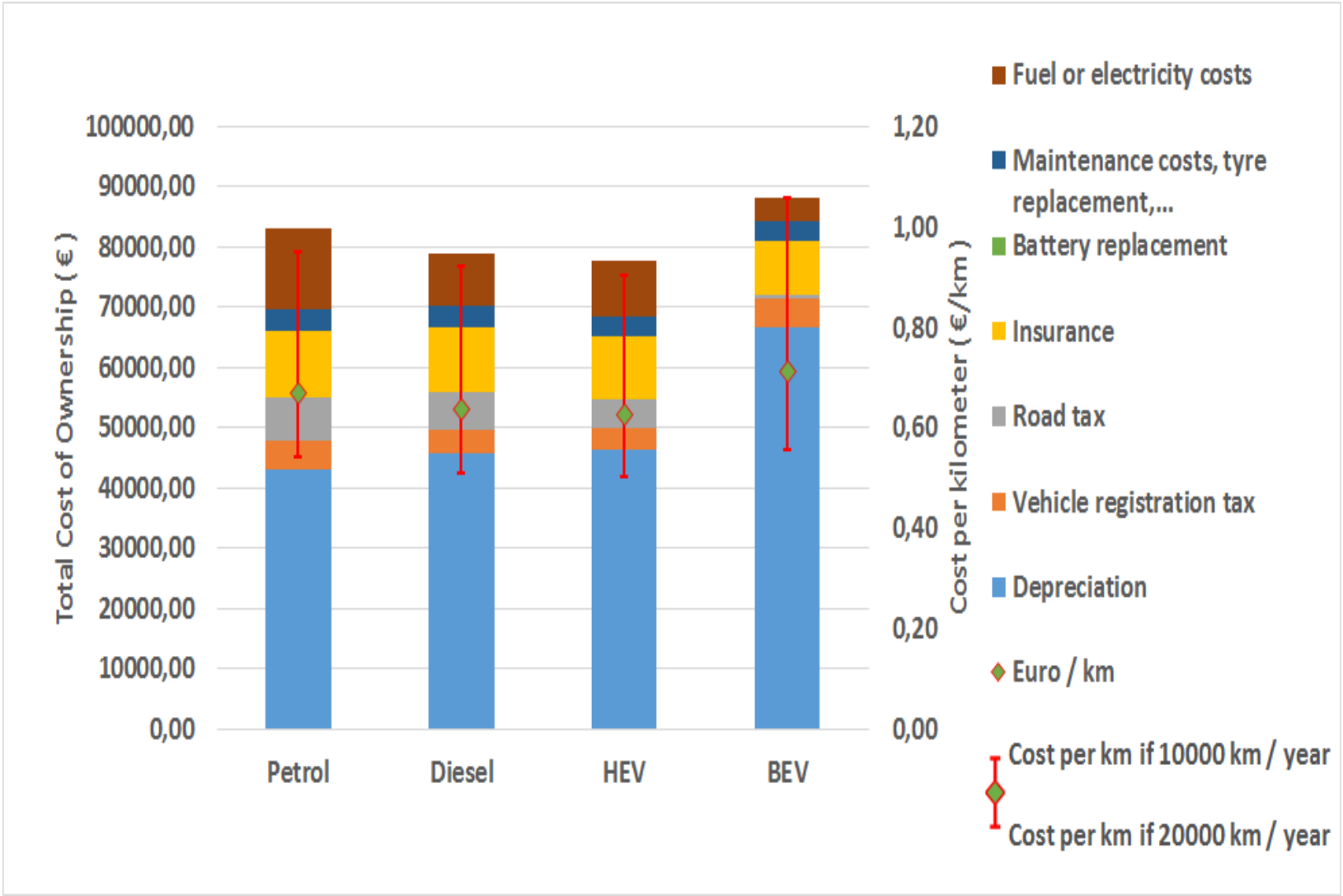
Passenger cars – city cars



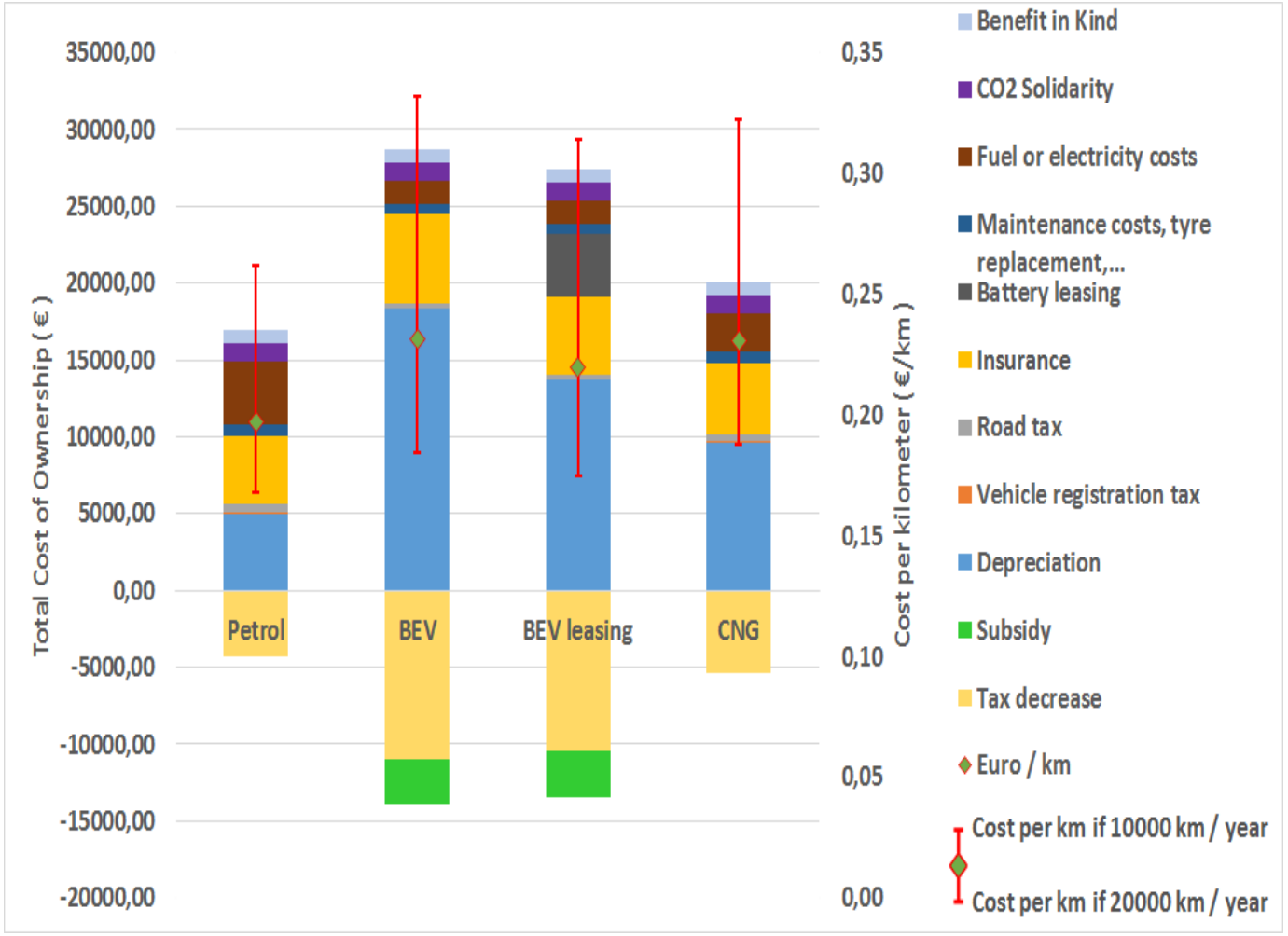
Passenger cars – medium cars



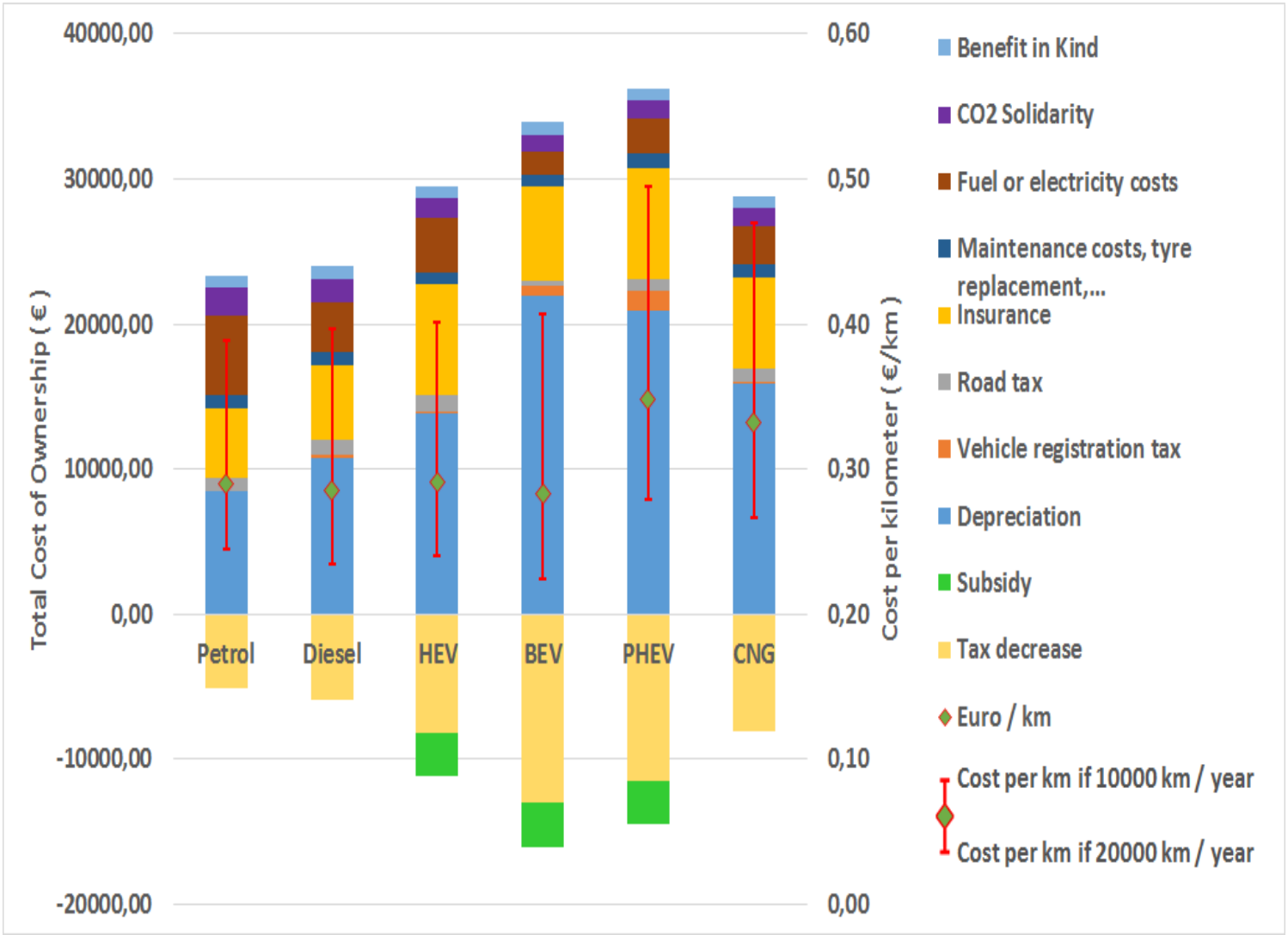
Passenger cars – premium cars



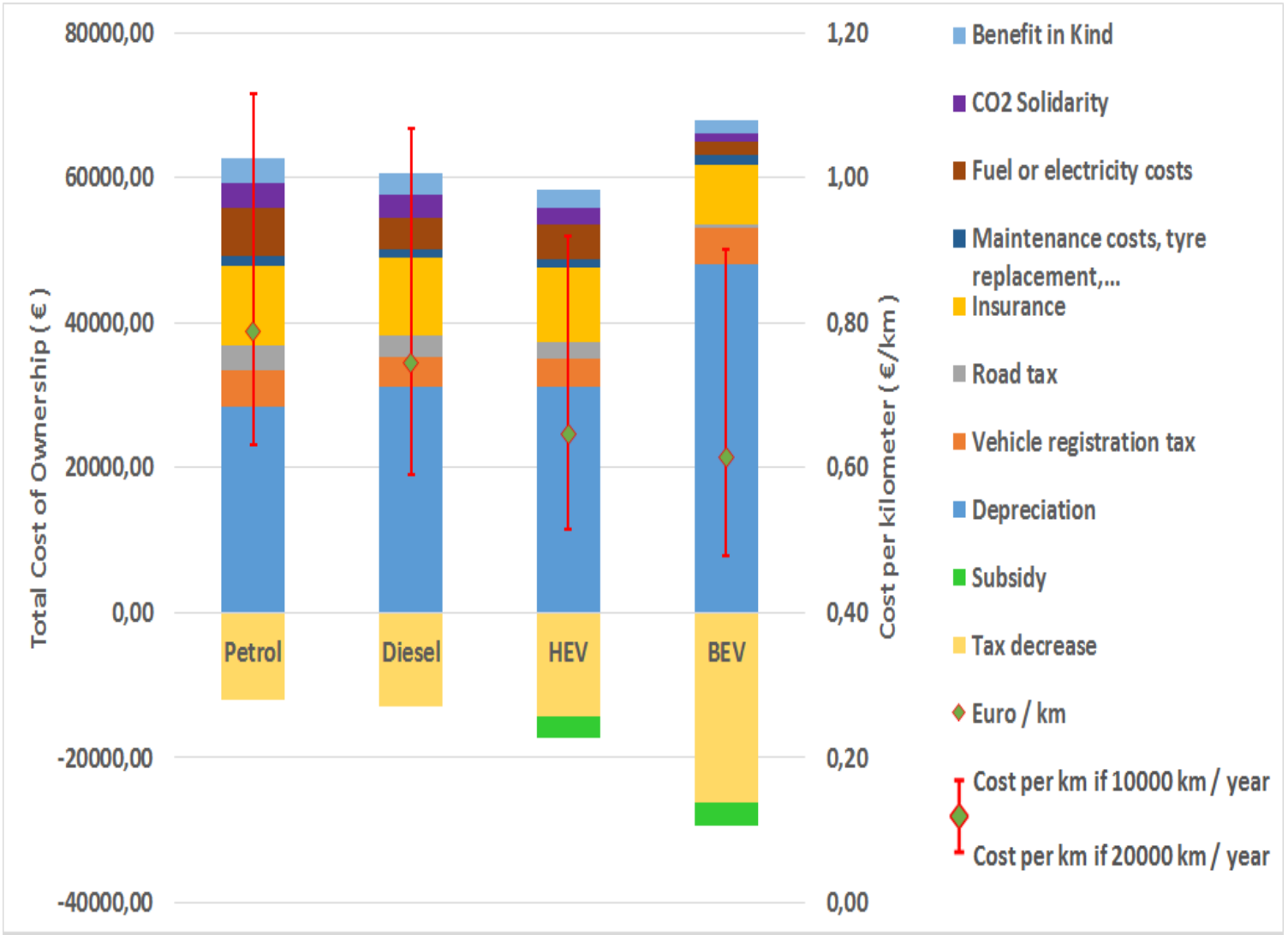
Company cars – city cars



Company cars – medium cars

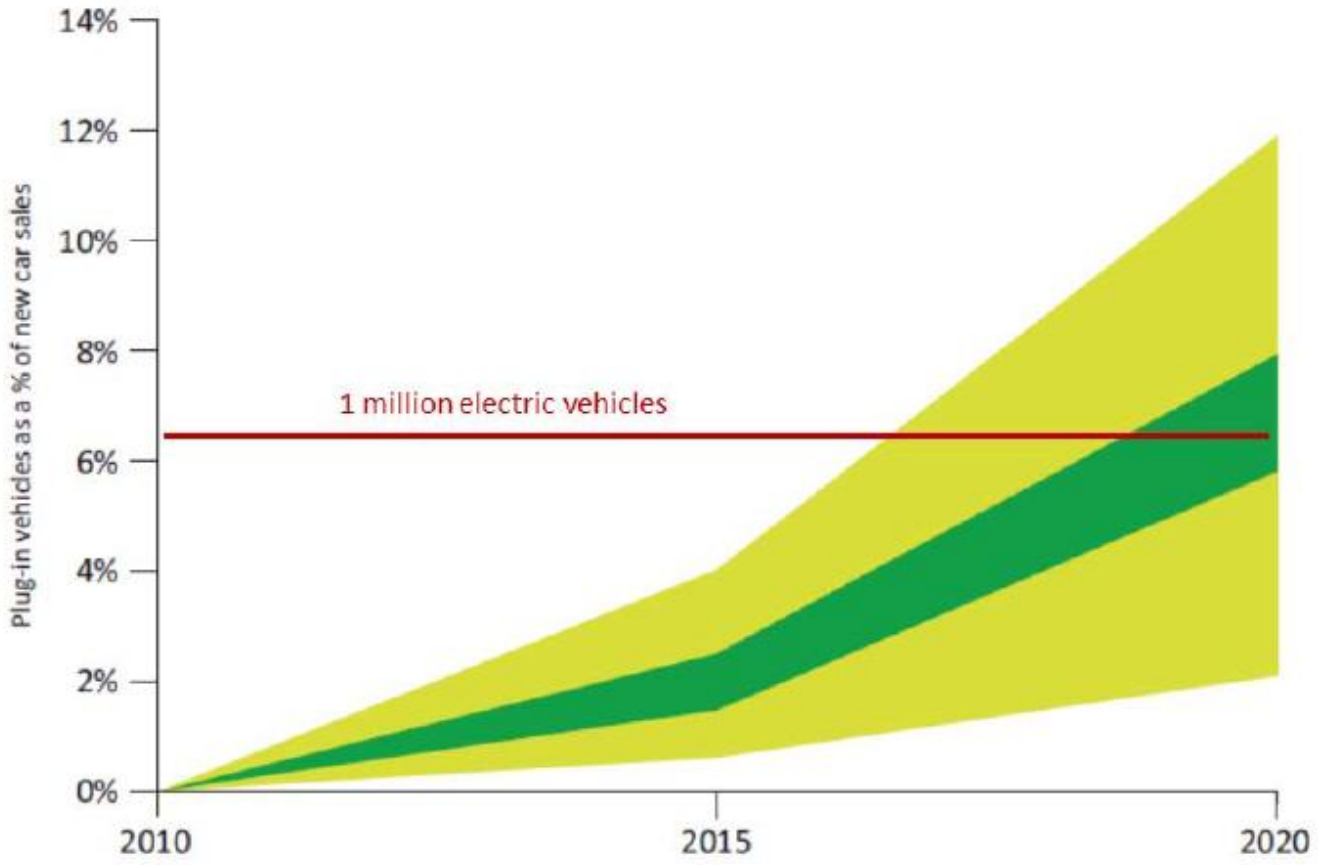


Company cars – premium cars



EC forecast

To reach 4 million In fleet by 2020



Source: IMPACT ASSESSMENT - Proposal for a Directive on the deployment of alternative fuels infrastructure {COM(2013) 18}

Relieved barriers: Supply side(3)
EV vehicle models d.d. 31/12/14



Source: AVERE (2014)

Top 3 Barriers for EVs



High purchase cost



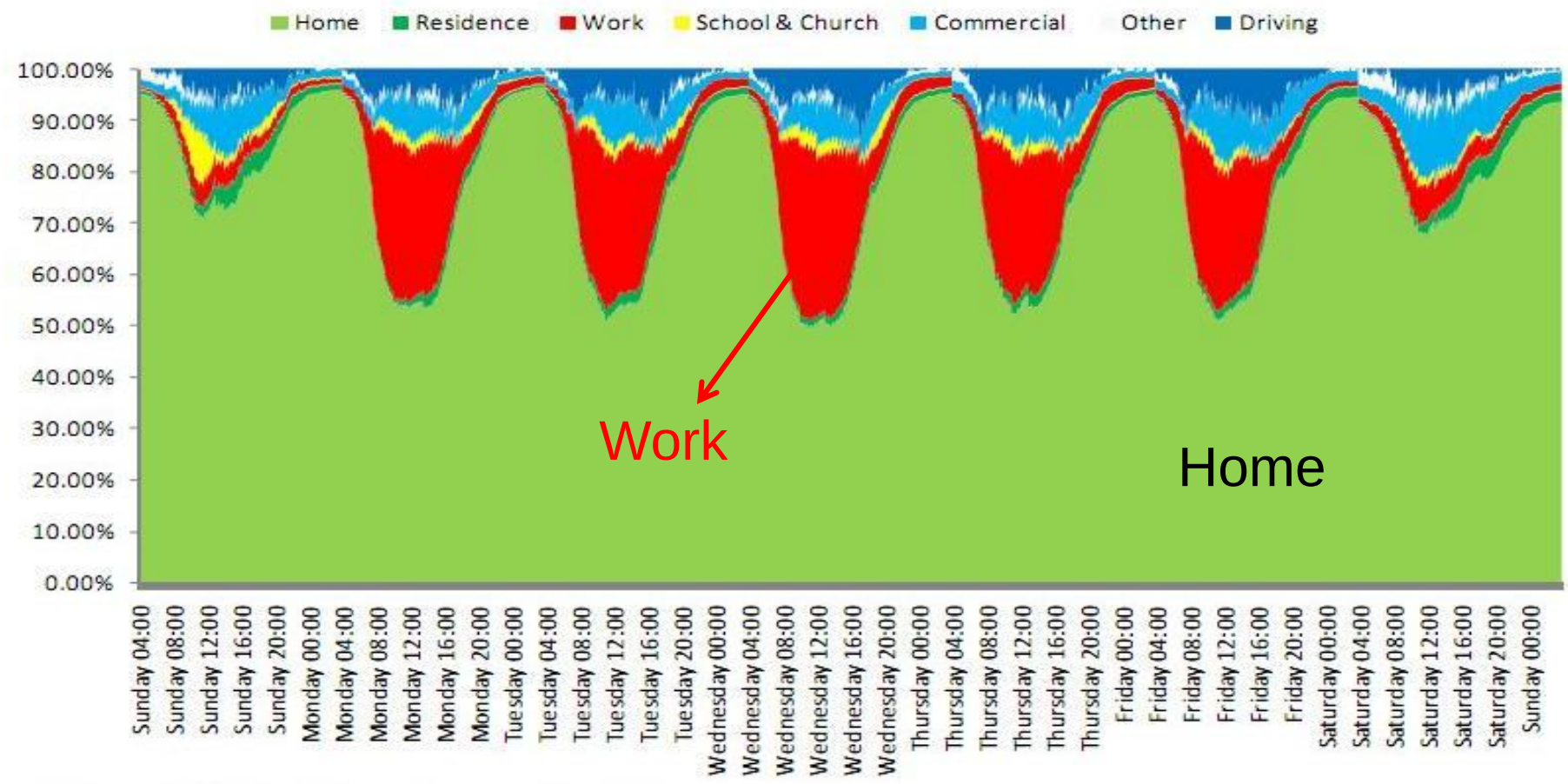
Limited driving range



Limited charging infrastructure

Infrastructure needs

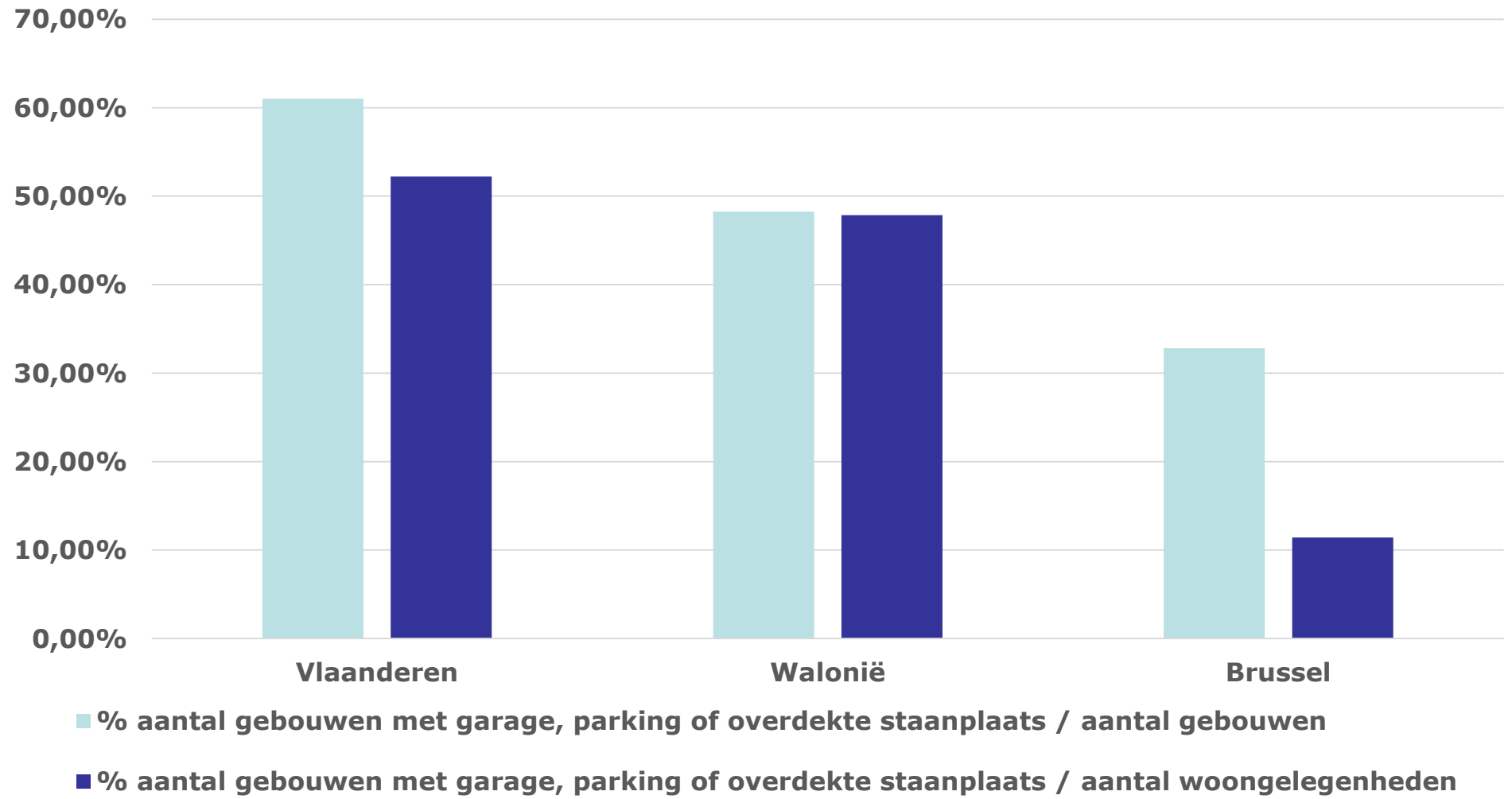
Where is your car during one week?



Source of Data - 2001 National Household Travel Survey ;
GM Data Analysis (Tate/Savagian) - SAE paper 2009-01-1311

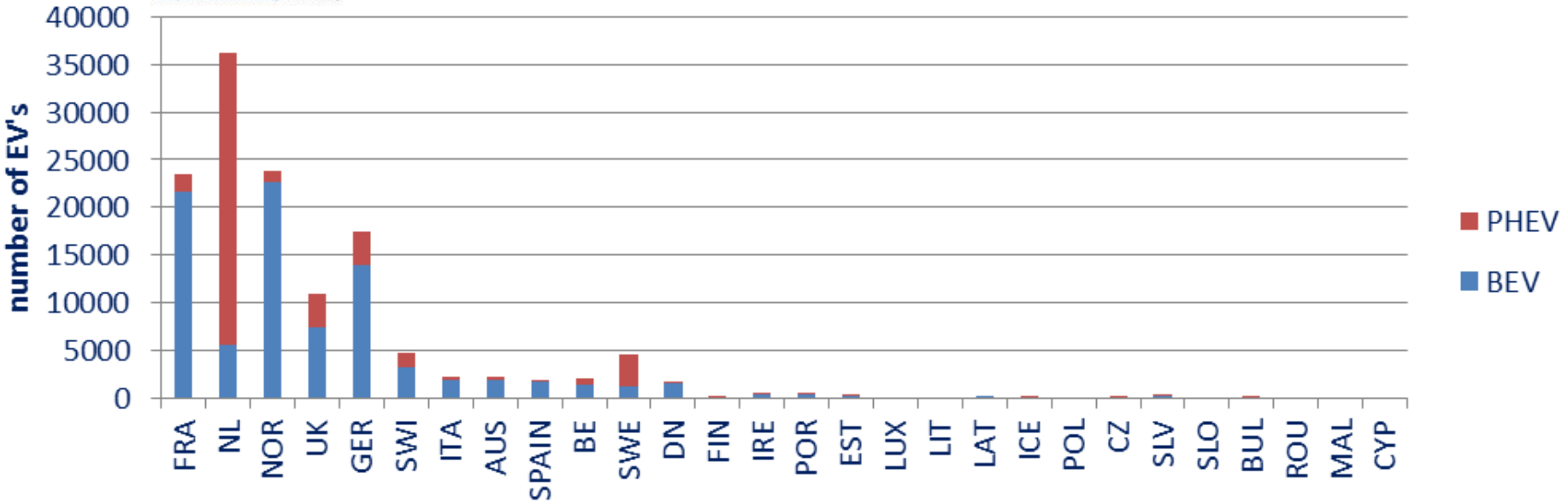


Garage en parking gelegenheden in België



Bron: FOD Economie

BEV and PHEV passenger new car registrations Europe, status Q2 2014



1 miljard Euro per dag




New Job
Just Ahead

1 mln. additional jobs in 2030 in EU
2 mln. additional jobs in 2050 in EU



Source: Fuelling EUROPE'S Future, 2013



Prof. Joeri Van Mierlo
Phone +32 2 629 28 03
Email joeri.van.mierlo@vub.ac.be
Office Building Z (ZE109)

Pleinlaan 2, 1050 Brussels
mobi.vub.ac.be
twitter.com/MOBI_VUB



BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

MAANDAG 15 FEBRUARI 2016

Namiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

LUNDI 15 FEVRIER 2016

Après-midi

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 14.06 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.06 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Échange de vues avec
- M. Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur;
- Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique;
- Mme Marie-Christine Marghem, ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable.
Gedachtewisseling met
- de heer Kris Peeters, vice-eerste minister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel;
- mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid;
- mevrouw Marie-Christine Marghem, minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling.

La **présidente**: Très chers collègues, bienvenue cet après-midi à notre dernière séance d'auditions. Après cet ensemble d'auditions que nous avons eues ces dernières semaines et derniers mois, nous avons le plaisir d'accueillir nos ministres respectifs. Merci, monsieur et mesdames les ministres, d'être présents cet après-midi.

En ce qui concerne l'ordre des travaux, nous procéderons à l'audition de M. le ministre Peeters, ensuite la ministre Marghem et la ministre De Block. Il y aura évidemment un exposé de points de vue, comme nous l'avions convenu. Ensuite, nous procéderons à la séance des questions pour les ministres de sorte à pouvoir libérer les ministres respectivement après leur audition.

Puis, à la fin des auditions, je demanderai aux commissaires de bien vouloir encore rester présents en suffisance afin de déterminer la suite de nos travaux en ce qui concerne les recommandations et tout le travail qui aura trait à la finalisation de notre commission spéciale.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je voulais être certain de bien avoir compris: nous procédons à l'audition ministre par ministre et les questions sont posées par ministre?

La **présidente**: Oui, c'est cela.

S'il n'y a pas d'autre demande, nous allons procéder ainsi. Je souhaite la bienvenue au ministre Peeters. Monsieur le ministre, je vous passe tout de suite la parole pour cet échange de points de vue.

Kris Peeters, ministre: Merci, madame la présidente. Comme d'habitude, j'ai préparé un petit *slideshow*. Je l'ai préparé en français pour les francophones et je donnerai les explications en néerlandais. Mais je peux aussi donner les *slides* en néerlandais. Le plus facile est de travailler avec des *slides* pour animer les questions et la discussion.

Eerste punt: de conformiteit van wagens en een zoektocht naar evenwicht en vertrouwen.

Misschien toch een kleine toelichting: de conformiteit slaat op het feit dat wij een antwoord moeten geven op de vraag, ten eerste, of de auto dezelfde is als degene die in de brochure wordt gepromoot en, ten tweede, of de auto nog dezelfde blijft na de update. Dat zijn twee relevante vragen vanuit mijn bevoegdheid.

Een zoektocht naar evenwicht: ik denk dat het een ambitieuze doelstelling kan en moet zijn om een evenwicht te zoeken tussen de uitstootwaarde, de bescherming van het milieu, de bescherming van de consumenten en de belasting van de fabrikanten.

Dat zijn natuurlijk bevoegdheden die over verschillende ministers zijn verspreid. Mijn collega's zullen daar later ook nog op terugkomen. Ik denk dat dit de politieke uitdaging moet zijn: die zoektocht naar een evenwicht in deze problematiek.

Er zijn drie delen die ik samen met jullie wil overlopen.

Het eerste deel slaat op de historiek. Het tweede deel behandelt *les actions entreprises*, de ondernomen acties, en het derde deel handelt over de opvolging, *le suivi*.

Wat de historiek betreft, had ik op 7 oktober 2015 de gelegenheid om hier voor de commissie reeds een toelichting te geven. Ik wil nog even in herinnering brengen dat het voor Volkswagen allemaal gestart is op 18 september 2015. Dieselgate is begonnen in de USA, waar werd vastgesteld dat er een manipulatie van de NO_X-uitstoot bestond in de Volkswagen Group. Intelligente software detecteert testomstandigheden en past de motorsturing aan voor betere testresultaten. Dat werd toen vastgesteld en de VW Group heeft die manipulatie toen ook toegegeven. Daarover hebben wij op 7 oktober reeds tekst en uitleg gegeven.

Wat is er gebeurd na 7 oktober 2015, à partir de la présentation du 7 octobre 2015?

De CO_2-uitstoot werd daaraan toegevoegd. De manipulatie van de CO_2-uitstoot werd ontdekt tijdens intern onderzoek naar de manipulatie van de NO_X-uitstoot. Het is wel belangrijk daaraan toe te voegen dat bleek dat de uitstootwaarde toch nog binnen de foutenmarge viel en er dus geen *recall* nodig is voor de CO_2-uitstoot.

Er zijn daarna nog andere merken aan het dossier toegevoegd, zowel wat de CO_2- als de NO_X-uitstoot betreft. Onderzoeken door verschillende organisaties tonen aan dat metingen in reële rijomstandigheden veel hogere uitstootwaarden opleveren dan volgens de officiële testmethode. Een aantal andere modellen van automerken zijn daarin echte uitschieters geweest. In sommige gevallen was de werkelijke uitstoot tot 25 maal de officiële NO_X-uitstoot. Ik breng in herinnering dat bijvoorbeeld de Renault Espace en ook de Opel Zafira hierbij vermeld werden. Dus zowel Renault als Opel is op basis van deze specifieke dossiers in de pers ook aan het dossier toegevoegd.

Het volgende punt betreft de acties die ondertussen werden ondernomen. Ik wil die even opsommen.

Analyse juridique du SPF Économie: wij hebben aan de FOD Economie gevraagd om een juridische analyse te maken van de mogelijkheden vanuit de FOD Economie. Dat waren er vier.

Pratiques du marché déloyales à l'égard du consommateur.

De oneerlijke handelspraktijken jegens de consument. Misleidende handelspraktijk, gelet op de onjuiste informatie die de consument heeft ontvangen en die beslissend kan geweest zijn voor de aankoop van wagens. Dat was het eerste element dat in die juridische analyse naar voren is gekomen.

Het tweede punt, application des règles en matière de garantie, de toepassing van de regels inzake garantie. U weet dat er een wettelijke garantie is van twee jaar. Er is het probleem van de niet-conforme levering, zoals blijkt uit informatie die ter beschikking werd gesteld aan de consument en de officiële waarden inzake uitstoot opgenomen in de brochures en de publiciteit. Dat is het tweede juridische instrument dat werd onderzocht.

Het derde juridisch instrument dat werd onderzocht, betreft de oneerlijke marktpraktijken jegens andere partijen dan consumenten, de B2B *(business to business)*. Het betreft een met eerlijke marktpraktijken strijdige daad, waardoor een onderneming de beroepsbelangen van een of meer andere ondernemingen schaadt of kan schaden.

Het laatste element dat in de juridische analyse aan bod is gekomen, op onze vraag afgeleverd door de FOD Economie, is de mogelijkheid tot collectieve vordering.

Les possibilités d'actions collectives. Les infractions offrent la possibilité de procéder à une action collective.

Dat waren de vier elementen die in de juridische nota van de FOD Economie aan bod zijn gekomen.

Welke acties werden daarrond verder ondernomen? Een onderzoek door de Economische Inspectie in het dossier VW heeft geleid tot het overmaken van het dossier aan het parket. Het parket is daar nu verder onderzoek aan het doen.

Wat het dossier Opel betreft, is op 22 januari 2016 een opdracht gegeven aan de Economische Inspectie en dat onderzoek loopt nog.

In het dossier Renault zijn nog geen acties ondernomen. U kunt misschien de vraag stellen: waarom een onderzoek voor Opel en niet voor Renault? U weet dat ik graag vragen vooraf detecteer en daarop reeds een antwoord formuleer. Het antwoord is dat Renault heeft gemeld dat ze updates doen om de uitstoot te verlagen, hoewel zij wettelijk in orde zijn. U weet dat voor Opel twee anonieme verklaringen in de media zijn gekomen over een geheime update. Wij hebben aan de Economische Inspectie gevraagd om de juistheid van die beweringen te onderzoeken. Dat onderzoek loopt nog altijd.

Wij hebben ook Europese acties ondernomen.

Actions européennes: concertation au sein de l'Union européenne.

Ten eerste is er een briefwisseling met de Europese commissaris geweest, waarin gevraagd is naar een bespreking op Europees niveau, in het Consumer Policy Network en het Consumer Protection Cooperation Network.

Op de beslissing van de Europese Commissie met betrekking tot de *real driving emissions* kom ik straks terug met een *slide*. Ook mijn collega, minister Marghem, zal daarop nog terugkomen. Er werd beslist om een conformiteitsfactor ten opzichte van de emissies in te voeren, maximum 210 procent vanaf 2017 en maximum 150 procent vanaf 2020. Het ontwerpbesluit van de Commissie houdt ook een toezicht in op de testlabo's en homologatie-instanties.

Wat de limieten betreft van de NEDC of New European Driving Cycle – *new* is heel relatief, want die dateert van twintig jaar geleden – ziet u dat de werkelijke waarden voor de Euro 6 heel wat hoger waren. Men kan discussiëren over de hoogte.

Het voorstel van de Europese Commissie is om te werken met *real driving emissions* en om daaraan telkens een marge toe te voegen die ik daarstraks heb toegelicht, met name 210 procent vanaf 2017 en 150 procent in de tweede fase, vanaf 2020. Men kan daarover natuurlijk discussiëren, wat straks wellicht het geval zal zijn. Als men vergelijkt met de werkelijke waarden – de meetwaarden uit de studie van TNO van 2015 – is dat natuurlijk een serieuze verbetering. Als men echter kijkt naar de limieten van NEDC, dan zit men daarboven, maar dat is een theoretisch model en de werkelijkheid moet nu gelijklopen met datgene wat in fase 1 en fase 2 zit.

De NO_X-uitstoot van nieuwe diesels zal sterk dalen de komende jaren als die nieuwe normen worden toegepast.

Het laatste luikje wil ik nog snel overlopen om dan het woord te geven aan collega Marghem.

Le suivi ultérieur, de verdere opvolging. En ce qui concerne Volkswagen, hebben we de opvolging van de terugroepactie die gepland is vanaf maart 2016 per type voertuig. VW verklaart dat de aanpassingen gratis zijn en dat er voor het eerste type voertuigen geen impact is op het vermogen, het verbruik, de CO_2-uitstoot en het geluid. Wij hebben wel een brief geschreven aan de Duitse toezichthouder KBA om absoluut de garantie te krijgen dat dit ook klopt en conform is met wat VW heeft verklaard. Er zal natuurlijk ook een ondersteuning zijn van het parket wanneer dat wordt gevraagd.

Wat Opel betreft, is het onderzoek gestart door de Economische Inspectie en dat is nog altijd aan de gang. Dat onderzoek is geheim. Ik kan daarover dan ook niet veel zeggen, behalve dat ik hoop dat dit snel gefinaliseerd wordt, zodoende dat er ook duidelijkheid komt inzake Opel en wij weten hoe daarmee verder moet worden omgegaan.

En ce qui concerne le secteur, daar is er overleg opgestart met FEBIAC en TRAXIO met de bedoeling om tot een code te komen, *un code de conduite*, een gedragscode, waarbij de kwaliteit van de informatie aan de consument wordt verbeterd en duidelijkheid wordt gecreëerd over aanpassingen op vraag van de consument, waarvoor een werkbon wordt opgemaakt, en aanpassingen op vraag van de fabrikant, waarvoor een informatiedocument wordt opgesteld dat voldoende duidelijk is. Op dit moment wordt er nieuwe software aangeleverd door de hoofdzetel, die rechtstreeks naar de dealer gaat. De dealer moet dat toepassen, maar er is geen of onvoldoende kennis van wat er eigenlijk gewijzigd wordt, noch voor de dealer, noch voor de consument. Dat wensen wij met deze code, zowel voor de consument als voor de dealer, te verduidelijken.

Wat de homologatie betreft, wil ik duidelijk onderstrepen dat de homologatie en conformiteit van de voertuigen met de technische regels tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort. Ik moet hier met vier woorden spreken, vooraleer iemand mij erop zou wijzen dat ik mijn bevoegdheden zwaar overschrijd, wat heel zelden gebeurt. Wat de homologatie betreft, die gebeurt de facto in andere Europese lidstaten, omdat wij weinig producenten van wagens hebben. Als wij er al hebben, zijn de hoofdzetels in andere landen gevestigd.

Bij aanpassingen aan het voertuig op initiatief van de fabrikant is het belangrijk dat de consument ingaat op de uitnodiging. Zo niet, kan dat een impact hebben op de mogelijke aansprakelijkheidsvordering van de consument.

Wat de mogelijke aansprakelijkheid voor niet-conformiteit betreft, is er een onderzoek samen met de collega's bevoegd voor Mobiliteit. Ik denk dat zowel collega Galant op federaal vlak als zeker ook de bevoegde gewestministers een initiatief ter zake kunnen nemen naar de traceerbaarheid van aanpassingen aan voertuigen en de mogelijke controle via de autokeuring of Car-Pass. Die Car-Pass werkt zeer goed in België. Die is ingevoerd naar aanleiding van het terugdraaien van de kilometerteller.

Op Europees niveau willen wij een aantal insteken doen, gelet op de evolutie van de techniek. Er zouden aanpassingen kunnen gebeuren van op afstand, terwijl de auto thuis in de garage staat. Men moet zelfs niet meer naar de dealer gaan. Men past dat aan van op afstand. Daarvoor kan de nodige transparantie niet alleen op nationaal niveau worden geregeld; dat dient op Europees vlak te worden vastgelegd, samen met de controlemogelijkheden van de bevoegde overheden.

Software is een essentieel onderdeel van motoren en wagens, nu en in de toekomst. Veel eigenschappen kunnen geregeld worden via software-updates, onder andere het vermogen, het verbruik en de uitstootwaarden. Terugroepacties en software-updates worden door de fabrikant beslist en enkel zij weten precies wat er gebeurt bij de software-update. Daarom hier het voorstel tot nood aan volledige transparantie voor consumenten en toezichthoudende overheden over de aard en de gevolgen van de software-aanpassingen.

Voilà, madame la présidente, quelques *slides* pour stimuler le débat et les questions. Évidemment, les deux autres collègues sont également très compétents en ce qui concerne les matières que j'ai soulignées.

La **présidente**: Chacun pour leur matière, évidemment. Merci d'avoir étayé votre point de vue. Je me retourne vers les collègues pour voir ceux qui veulent poser une question. Je passe la parole à M. Senesael.

Daniel Senesael (PS): Merci madame la présidente, merci monsieur le vice-premier ministre pour votre exposé clair et surtout bien argumenté. Vous me permettrez d'y revenir avec quelques questions plus spécifiques en fonction des auditions nombreuses et bien intéressantes que nous avons déjà eues ici.

On le rappelait: en Belgique, 320 000 véhicules sont concernés par des manipulations de Volkswagen. D'Ieteren a annoncé une action de rappel obligatoire. En tant qu'autorité publique, il faut s'assurer que le logiciel concerné soit bien retiré. Il faut aussi que les performances du véhicule, qu'on parle des puissances, de la consommation ou des émissions, respectent toujours le certificat d'homologation après la remise en conformité.

Le gouvernement va-t-il effectuer des contrôles de type 'avant-après' afin de s'assurer que les rappels sont correctement effectués et que les prestations des véhicules ne sont pas altérées? Vous avez bien parlé du suivi, de l'homologation. Ici, le gouvernement peut-il se donner les moyens d'effectuer ces contrôles?

Je m'adresse plus particulièrement au ministre de la protection des consommateurs. Je voudrais savoir si les consommateurs bénéficieront d'une voiture de remplacement lors du rappel de leur véhicule et si vous allez le demander.

Ensuite, monsieur le ministre, la valeur de revente d'un véhicule sur le marché de l'occasion fait partie des éléments pris en compte par les consommateurs lors de l'achat d'une nouvelle voiture. Si les véhicules VW perdent de la valeur suite au Dieselgate, on pourra clairement établir que les consommateurs subissent un dommage qui leur donne droit à une réparation. Le gouvernement a-t-il les moyens légaux et logistiques d'exercer un monitoring du marché des voitures d'occasion afin de vérifier si les véhicules VW perdent de la valeur suite au Dieselgate?

Aux États-Unis, les propriétaires des véhicules concernés reçoivent mille dollars et trois ans d'assistance gratuite de la part de Volkswagen, en plus du retrait gratuit du logiciel, et cela sans devoir renoncer à leurs droits. Pour les consommateurs européens, VW ne semble rien prévoir en surplus des mises en conformité. Le gouvernement juge-t-il acceptable que VW traite les clients européens, belges de surcroît, différemment des clients américains?

Enfin, monsieur le ministre, cette fraude vient d'une entreprise européenne. Cela a duré plus de cinq ans, de 2009 à 2015. Plus de huit millions de véhicules sont concernés en Europe, mais la mise à jour de l'infraction ne s'est pas faite en Europe mais aux États-Unis. Cette affaire doit également nous interpeller sur les systèmes de contrôle au

niveau européen. Quel sera le message de la Belgique au niveau de l'Union européenne pour renforcer nos moyens de détection et de répression des fraudes industrielles de ce type?

Pour conclure, je pense qu'il est nécessaire de protéger les travailleurs qui dénoncent les illégalités au sein de leur entreprise. C'est très important dans les secteurs industriels qui ont des implications en matière de santé publique. Je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de renforcer la législation pour protéger les travailleurs lanceurs d'alerte? Merci pour vos réponses, monsieur le ministre.

La **présidente**: Merci monsieur Senesael. Je passe la parole à Mme Temmerman.

Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerde en duidelijke uitleg. Ik heb nog enkele vragen.

U hebt er zelf naar verwezen. Op 3 februari heeft de Technical Committee on Motor Vehicles de nieuwe afwijkingsmarges voor de uitstoot goedgekeurd. Verschillende partijen van de regering – zeker Open Vld, ik meen ook MR, en de N-VA – hebben in het Europees Parlement gepleit om daartegen een veto te stellen. Welke houding heeft de regering aangenomen in de Europese Raad bij deze ontwikkeling? Hebben wij daar ook gebruikgemaakt van het veto?

U moet toch toegeven dat die afwijking zeer groot is. Ik heb niet alle hoorzittingen meegemaakt, maar ik heb wel de verslagen gelezen. Als we zien welke gevolgen de uitstoot en de verdieseling van ons wagenpark heeft – in België vooral, maar ook in heel Europa – is het toch zeer merkwaardig dat zo'n grote afwijking wordt toegestaan.

Daarom wil ik u vragen welk standpunt de regering heeft ingenomen.

Daarnaast heb ik nog een aantal andere vragen, mijnheer de minister.

Het is duidelijk dat we een *shift* in de verkeersfiscaliteit moeten bewerkstelligen. De uitstoot van diesel, de luchtverontreiniging veroorzaakt door ons wagenpark en door het aantal verplaatsingen per auto is zeer groot. We zullen daaraan iets moeten doen.

In het regeerakkoord is sprake van het mobiliteitsbudget. Men zou een zekere switch willen bewerkstelligen. De concrete vraag inzake diesel luidt dan of men ook bereid is die switch te doen naar een antidieselbeleid. Men zou fiscaal veeleer de propere wagens en elektrische wagens moeten bevoordelen. Vlaanderen doet dat al voor een stuk. Ik neem aan dat in Wallonië ook zoiets bestaat, maar ik ben daarvan minder op de hoogte. De vraag is of deze regering bereid is om daaraan iets te doen.

Ik heb ook nog een vraag in verband met de lopende procedure. Vlaanderen is, bij monde van minister Schauvliege, tussengekomen in de lopende procedure. Heeft de Belgische regering dat ook gedaan? Als de Belgische regering dat niet heeft gedaan, wat zijn dan de gevolgen voor de consumenten als alleen een van de deelstaten dat heeft gedaan? Heeft dat gevolgen, want eigenlijk worden de regio's op die manier niet echt erkend door Europa?

Is België al dan niet tussengekomen? Als België niet is tussengekomen, welke gevolgen zou dat dan kunnen hebben voor de consumenten?

U hebt heel duidelijk gezegd dat de homologatie eigenlijk in die landen gebeurt waar de wagen oorspronkelijk geproduceerd wordt. Wij hebben er geen in België, wij hebben alleen de assemblage. Ik meen – ik kan mij vergissen – dat Europa ons wel verplicht om een vorm van homologatie-instantie te hebben, een zogenaamde *type approval authority.* U zei dat dit bij ons is geregionaliseerd. Betekent dit dan dat wij er drie hebben? Welke autoriteit is dat in België?

Ik meende ook dat elke staat toch nog de mogelijkheid had om die homologatie nog eens te testen. Wie of welke instantie doet dat in België?

Ten slotte, u hebt verklaard dat Volkswagen duidelijk heeft gezegd dat zij de zaken opnieuw op punt zullen stellen en dat dit geen gevolgen zal hebben voor het verbruik en het vermogen. Hoe gaan we dat testen? Als blijkt dat het toch gevolgen heeft voor het vermogen en het verbruik, op welke manier kan de regering daarop dan reageren?

Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, je remercie M. le ministre pour ses explications et les documents qu'il nous a fournis. J'ai quatre remarques, monsieur le ministre. Eu égard d'abord à la note juridique que vous avez demandée au service du SPF Économie sur un certain nombres d'éléments, notamment les pratiques par rapport aux consommateurs. Et les autres? Qu'en est-il des autres? Je pense aux autres entreprises en l'occurrence. Deuxième élément, par rapport à la garantie légale. Et troisième élément, par rapport à l'action collective. Vous avez évoqué cela dans votre *slide*. C'est une note juridique. J'aurais voulu savoir si on peut bénéficier de cette note juridique pour pouvoir

effectivement examiner ce document. Il s'agit de ma première question.

Ma deuxième question a déjà été posée. Elle concerne la problématique de l'indemnisation. L'indemnisation est évidemment adressée au consommateur qui a acheté un véhicule. Cela, je comprends tout à fait mais je voudrais savoir si on a été plus loin dans la problématique de l'indemnisation au niveau fiscal puisqu'il y a eu des remises ou des effets d'achat au niveau fiscal. Troisième élément, c'est la problématique de l'indemnisation par rapport à la qualité de l'air. Y a-t-il une indemnisation qui est analysée et qui serait prévue eu égard à ce sujet de la qualité de l'air?

Troisième remarque ou question que je souhaiterais évoquer avec vous, c'est le nouveau projet de décision de la Commission. Vous l'avez cité dans votre présentation. J'aurais souhaité savoir quelle est la position que vous allez défendre. Quel est votre point de vue par rapport à cette nouvelle décision en création ou en discussion? Quelle va être votre attitude par rapport à cette nouvelle décision en préparation au niveau de la Commission? Deuxième élément dans cette question: par rapport à cette proposition de décision, allez-vous avoir un partenariat ou une discussion ou une collaboration avec les Régions? On a effectivement évoqué qu'un certain nombre de matières sont régionalisées dans ce secteur, notamment en ce qui concerne les homologations.

Dernière remarque que je voudrais évoquer avec vous, c'est la dernière phrase de votre *slide* où vous dites que vous êtes pour une transparence totale. Je souhaiterais connaître les moyens que vous allez mettre en œuvre pour que cette transparence puisse effectivement se réaliser sur le terrain. Quelles sont les obligations, les contraintes? Y aura-t-il des publications, des vérifications de ces publications? Va-t-il y avoir des sites internet pour suivre l'ensemble des éléments, notamment en ce qui concerne la transparence et tous les composants techniques ou composants concernant NO_X, CO_2, etc?

Je vous remercie pour les réponses que vous voudrez bien m'adresser.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de vicepremier, ik dank u voor uw toelichting bij wat er al is gebeurd en bij de nog lopende zaken.

Ik meen dat we in deze zaak in eerste instantie moeten kijken naar de getroffen consumenten. Dan denk ik dat de consument twee grote vragen heeft. Ten eerste, in hoeverre kan hij verplicht worden om zijn wagen binnen te brengen voor de update? Ten tweede, in hoeverre kan hij erop rekenen dat zijn wagen nadien nog dezelfde prestaties zal leveren als vandaag?

Wat die verplichting betreft, heeft D'Ieteren hier tijdens de hoorzittingen naar voren gebracht dat de consument verplicht kan worden om zijn auto binnen te brengen op basis van een wet van 21 juni 1985. Eerder werd daarover twijfel geuit. Het is toch niet zo evident om een consument zomaar te verplichten. De vraag rijst ook of het wel opportuun is om de consument, die uiteindelijk het slachtoffer is van een bepaalde daad, te verplichten om iets te doen, terwijl hij helemaal geen schuld treft. Hoe kunnen we daarmee best omgaan? Als men eigenaar is van zo'n wagen en men wil die in de toekomst verkopen, zal men die uiteraard best in orde laten brengen. Er is vooral nood aan duidelijkheid en transparantie. Hoe zal geregistreerd worden bij een mogelijke verkoop dat de wagen al dan niet is aangepast, dat de software-update en andere aanpassingen effectief zijn gebeurd?

Dan kom ik tot het tweede element: hoe zal die wagen rijden na de aanpassing van de software en de andere aanpassingen? U hebt aangegeven in uw presentatie dat er geen enkele aanpassing zal zijn op het vlak van geluid, verbruik, vermogen enzovoort. Dat zou ook bevestigd zijn door het KBA. Ik denk het van essentieel belang is – u hebt een schrijven gericht aan het KBA – om dat bevestigd te krijgen. Het is van essentieel belang om dat formeel, vanuit een onafhankelijke instelling, bevestigd te krijgen. De producent kan zoiets wel beweren, maar elke vorm van twijfel moet daar toch weggenomen worden.
Ik denk ook dat we vrij snel geconfronteerd zullen worden met mensen die toch het gevoel hebben dat hun auto anders reageert dan voorheen. Daarom moet een onafhankelijke instantie duidelijk verklaren dat de prestaties hetzelfde zijn gebleven. Dat is belangrijk voor de consument.
Wat de Volkswagen Group en mogelijke ander producenten betreft, heeft de FOD Economie de opdracht gekregen om na te gaan of de praktijken een inbreuk vormen op de wetgeving inzake consumentenbescherming. Als er inbreuken zouden zijn, hebt u ook een optreden van de Economische Inspectie gevraagd. Dat onderzoek loopt, zoals u hebt aangegeven. Kunt u iets meer duiding geven bij de stand van zaken van het onderzoek? Is er al zicht op een timing? Wanneer zal het onderzoek klaar zijn en wanneer zullen mogelijke conclusies naar voren worden gebracht?
Hetzelfde geldt voor Opel België. Er is uiteraard

het geheim van het onderzoek, maar ook hier rijst de vraag of er zicht is op een mogelijke timing. Wanneer zal worden bekendgemaakt wat precies is onderzocht?

Ten slotte, de FOD Economie heeft tijdens de hoorzittingen naar voren gebracht dat er een contact is geweest met Europees commissaris Jourová, waarbij gevraagd werd om de problematiek aan te kaarten bij twee Europese netwerken belast met consumentenbescherming. Hebben bepaalde elementen daar al tot resultaten geleid? Zijn daarin al bepaalde stappen gezet of initiatieven genomen?

Dirk Janssens (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke toelichting. Ik heb een vraag en een opmerking.

De vraag gaat over de terugroepactie vanaf maart 2016. Ik begrijp wel dat u geen koffiedik kan kijken, maar hoe beoordeelt u zelf de door Volkswagen opgezette terugroepactie? Beoordeelt u die actie als voldoende? Welke bijkomende opvolgmaatregelen zal u of uw administratie eventueel nemen om ervoor te zorgen dat deze actie correct verloopt?

Ik vraag dit omdat ik lees: “Indien nodig zal het parket ondersteuning geven.” Wat gaat u daarmee concreet doen? We zitten, enerzijds, met de geheimhouding van het onderzoek, waardoor we niet verder kunnen. Gaat u, anderzijds, pv’s opstellen? Op welke basis gaat u pv’s opstellen? Vandaar mijn concrete vraag.

Daarnaast heb ik een bemerking. Ik lees op pagina 18: “Wat de sector betreft, overleg start met FEBIAC en TRAXIO (…) de kwaliteit van informatie aan de consument wordt verbeterd.” Ik denk dat we er de nadruk op moeten blijven leggen dat het zal moeten gaan om concrete en duidelijke informatie. Het kan niet, zoals we hier al een paar keer hebben gehoord, dat we een informatiebrochure krijgen van veertig of vijftig pagina’s, waaraan de consument helemaal niets heeft.

Johan Klaps (N-VA): Mijnheer de minister, ook namens mijn fractie wens ik u te danken voor de duidelijke toelichting en de *slides*, die het toch wat bevattelijker maken.

Mijnheer de minister, de collega’s hebben het daarstraks al aangehaald. In het Europees Parlement heeft onlangs de stemming plaatsgevonden over de uitstootnormen. Een zeer grote meerderheid van de Belgische Parlementsleden had liever strengere normen gezien. Slechts drie Europese Parlementsleden waren daar tegen. De normen kunnen nu nog vrij ruim worden overschreden. Ik wil daarover uw standpunt vragen, als minister van Economie, maar uiteraard ook als minister van Consumenten. Wat is uw visie op de uitstootnormen? Vindt u zelf dat men streng genoeg is of zou men daarin eventueel verder kunnen gaan?

Mijnheer de minister, u hebt zelf al het verschil aangehaald tussen het Opeldossier en het Renaultdossier. Ik begrijp uiteraard dat die zaken verschillen. In het Opeldossier heeft een journalist een onderzoekje gevoerd, waaruit een resultaat komt – het zou best kunnen kloppen, ik ben geen ingenieur – waartegen vrij stevig actie wordt ondernomen. Renault wordt in Frankrijk door de overheid zelf heel zwaar aangepakt: er wordt een inval gedaan in de hoofdzetel, er worden computers in beslag genomen. Dat doet toch minstens het vermoeden rijzen dat er daar iets mis is.

U zegt daarover: “Ze hebben een verklaring afgelegd dat ze het gaan oplossen, dus we gaan daar niets doen.” Ik zou graag wat meer uitleg krijgen over dat verschil in behandeling.

Europees commissaris Bienkowska heeft een eisenpakket gestuurd naar Volkswagen, met onder andere een eis tot schadevergoeding voor de Europese consumenten. Volkswagen heeft dat tot nu toe altijd vlakaf geweigerd. Men heeft gezegd dat men dat in Europa niet gaat doen. Daar valt het verschil met Amerika wel heel sterk op. In Amerika is er de Clean Air Act. Men zit daar met zeer zware schadevergoedingen, boven de 30 000 dollar per auto, wat tot tientallen miljarden zal leiden. Is er in Europa ook een juridisch argument om gelijkaardige schadevergoedingen op te leggen?

Ook aan de technische kant is het verschil heel groot tussen Amerika en Europa. In Amerika zegt Volkswagen zelf dat het een katalysator gaat inbouwen. Dat is toch een onderdeel dat behoorlijk wat geld kost. En dan nog zegt de overheid dat dit niet voldoende is. In Europa gaat men een filtertje van ‘vijf frank’ installeren en daarmee is het probleem opgelost. Ook de Duitse overheid lijkt daarmee akkoord te gaan. Dat gaat er bij mij niet in. Ik ben geen technicus of een ingenieur, maar als het zo simpel op te lossen is, waarom hebben ze dat dan niet vanaf het begin gedaan? Bovendien volstaat die oplossing voor de Amerikanen blijkbaar totaal niet. Dat is toch een heel grote discrepantie. Wat is uw mening daarover?

Een aspect dat tijdens de hoorzittingen is behandeld, is de elektrificatie van onze voertuigen. Door dit schandaal zal dat proces wellicht wat versnellen. Dat zal ook een heel belangrijk neveneffect hebben. Elektrische auto's hebben weinig of geen onderhoud nodig, ze verslijten niet. Dat betekent dat dit een heel zware impact zal hebben op de hele sector rond de verkoop van auto's, zoals garages. Het hele businessmodel staat daardoor toch wel onder druk. Zijn er al studies die daarvan al enige impact hebben berekend?

Dan is er de vraag naar informatie voor de consument. We horen nu, als leken, voor de eerste keer veel over NO_X spreken. Het ging tot nu toe altijd over CO_2. In reclame voor auto's staat altijd de CO_2-uitstoot vermeld.

De NO_X-waarde ziet men niet staan of men moet echt heel ver gaan zoeken in de technische gegevens. Hebt u er een idee over hoe we die informatiestroom beter kunnen kanaliseren, zodat de consument die parameter, die blijkbaar heel belangrijk is voor de volksgezondheid, mee in overweging kan nemen als hij een auto koopt?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, er zijn al een aantal vragen gesteld die ook bij mij terugkomen, onder andere de vraag naar de stand van zaken omtrent de briefwisseling met de Europese commissaris.

U zegt ook dat u een brief gericht hebt aan de Duitse toezichtsautoriteit KBA om een bevestiging te krijgen over de opvolging van de terugroepactie. Hebt u al een antwoord gekregen? Ik weet natuurlijk niet wanneer u die brief hebt gestuurd, maar we zijn nu toch al een aantal maanden verder. Wat is daar de stand van zaken? Hoeveel rappels hebt u al gestuurd als u nog geen antwoord hebt gekregen?

U geeft een overzicht van een juridische analyse van de FOD Economie rond vier acties. Dat is een analyse. Welke beleidsmaatregelen worden daaraan gekoppeld? Met welke timing? Het zal niet blijven bij deze analyse. Ik lees, bijvoorbeeld, over de mogelijkheid tot collectieve vordering. Hoe zal de consument dat te weten komen? Zal er een beleidsplan komen, een bericht, een brief of een sensibiliseringscampagne, zodat de consumenten ook weten welke acties op welke manier kunnen worden ondernomen? Daar is het toch om te doen. Het gaat toch niet om een analyse op zich, veronderstel ik. Het gaat erom de consument beter te beschermen.

U hebt in januari op het Autosalon de top van Opel ontmoet. U hebt daar heel duidelijk om klaarheid gevraagd. Als minister voor Consumenten vindt u het heel belangrijk dat consumenten met correcte informatie, in vertrouwen een auto kunnen kopen. Dit vertrouwen is geschaad. Welke maatregelen zult u nemen om dat vertrouwen bij de consument opnieuw op te krikken, om ervoor te zorgen dat hij weer in vertrouwen een auto kan kopen.

U spreekt ook over een klacht die nog hangende is bij het parket. Hebt u enig idee wanneer u daarin een uitspraak mag verwachten? Ik weet dat het uw bevoegdheid niet is…

Minister **Kris Peeters** : (…)

Anne Dedry (Ecolo-Groen): De scheiding der machten, inderdaad, maar toch vraag ik u of u enig idee hebt hoelang we daarop moeten wachten.

Ik heb ook een vraag die aansluit bij de vraag van collega Temmerman inzake het overleg met de deelstaten en de acties die zijn opgezet door, onder andere, minister Schauvliege. Hoe verloopt de samenwerking tussen het federaal niveau en de deelstaten in dat verband? Hoe parallel verloopt dit? Hoe stemt u een en ander op elkaar af?

Ten slotte heb ik nog een vraag over de hoogte van de normen. Het is al gezegd door een aantal collega's, maar ik wil nog een stapje verder gaan. De Amerikaanse uitstootnormen liggen nog veel lager dan de Europese. Welk standpunt heeft u of onze regering daarover? Moeten we evolueren naar de lagere Amerikaanse uitstootnormen of vindt u het goed wat nu op dit vlak is beslist?

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, tous les membres de cette commission spéciale sont conscients de l'énormité du scandale qu'il y a derrière les chiffres que vous venez de présenter, l'énormité du scandale du trucage des moteurs Volkswagen, Opel et d'autres marques aussi.

Le nombre de recours déjà introduits en justice est peut-être un des paramètres qui permettent d'en mesurer l'ampleur. Un collègue a aussi rappelé le nombre de victimes (plus de 300 000); et nous aurons certainement des chiffres affinés à l'avenir.

Il faut bien se rendre compte qu'il s'agit d'un des plus gros scandales que nous avons rencontrés ces dernières années en matière de fraude et de non-respect des consommateurs.

De ce point de vue là, ma première réaction, à

entendre votre rapport, est de me dire que les propositions que vous formulez ne sont pas à la hauteur du scandale. On a un peu l'impression que vous nous présentez un état des lieux. C'est probablement comme ça que vous l'avez pris, dans la présentation. Mais nous avons à formuler des recommandations à l'issue de nos travaux.

Je dois vous dire que votre intervention, votre présentation pose davantage de questions qu'elle n'amène d'éclaircissements réels. Je vais développer cela et peut-être pourrez-vous, dans votre réponse, apporter tous ces éléments - je l'espère en tout cas – pour être à la hauteur des enjeux qui sont révélés par ces différentes affaires. Car il y a, bien entendu, différentes affaires.

D'abord, je voudrais vous demander si, comme ministre en charge de la Protection des consommateurs, vous avez l'impression que tout est désormais connu. Est-ce que le périmètre de ce scandale est délimité? Avez-vous entrepris les recherches nécessaires, les inspections utiles, pour vérifier que toutes les marques sont désormais au clair? Je pense à celles qui ont triché et aux autres. Pouvez-vous nous dire si effectivement vous avez initié des inspections suite à l'apparition des scandales Volkswagen, Opel et Renault, chez les autres fabricants?
Je répète donc ma question. Pouvez-vous, aujourd'hui, délimiter le périmètre des problèmes? Ou est-ce que vous êtes en train de subir et que vous n'êtes pas encore à l'abri d'autres découvertes dans le secteur automobile? C'est en effet de ce secteur que la commission s'occupe.
Je m'attendais aussi à avoir, de votre part, une analyse sur ce qui a permis à une telle pratique de subsister aussi longtemps.

Comment se fait-il que cela ait été découvert, presque par hasard, aux États-Unis et que chez nous, tout aurait continué sans poser le moindre problème s'il n'y avait pas eu cette découverte?

Je pense que cela doit nous inciter à revoir de fond en comble le mécanisme d'homologation. Là, dans vos *slides*, les propositions, les recommandations que vous formulez sont relativement légères. D'abord, c'est l'Europe et à l'intérieur de l'Europe, on ne sent pas quelle est l'action de la Belgique. Je ne parle pas ici des normes. Je parle du simple mécanisme d'homologation et de contrôle ultérieur. Les deux dimensions sont importantes: l'homologation, en point de départ, et les contrôles ultérieurs.

On n'a pas l'impression que, fort de ce qu'on a pu découvrir dans le cadre de l'affaire Volkswagen, vous en tiriez toutes les leçons utiles et nécessaires sur l'homologation et le contrôle.

On va vers des contrôles en situation réelle, avec des normes qui sont, au niveau européen, clairement des laissez-passer pour la pollution: 210 % les premières années, 150 % les années suivantes; vous l'avez rappelé vous-même.

Dans votre Powerpoint, à la diapositive n° 12, vous dites que c'est une décision de la Commission. C'est ce que vous écrivez. Eh bien, je veux être certain de cela. Je veux être certain que vous n'avez joué aucun rôle dans cette dimension-là; que vous n'avez ou que le gouvernement – mais je pense que c'est vous qui êtes à la manœuvre en la matière – n'a donné aucun mandat à un représentant ou à un expert belge qui participe à l'élaboration de ces décisions. Et qu'on peut effectivement dire, comme vous l'écrivez, qu'il s'agit d'une décision de la Commission.

Je suis dubitatif; vous le sentez dans ma question. Donc, la question des collègues a été celle de votre action vis-à-vis de la Commission. La mienne est un peu plus large; elle est aussi de savoir si vous n'avez pas mandaté des experts ou quelles sont les positions que les experts belges ont prises. Car, à ma connaissance, ce n'est pas une décision pure de la Commission.

On a le vote au Parlement européen. Et heureusement, comme cela a été rappelé par nombre de collègues, y compris ceux de partis de la majorité, il a été voté contre cette orientation-là. Ceci veut dire que dans nos propres recommandations, on pourra y revenir de manière pertinente et utile.

Mais en amont de cela, j'aimerais mettre en lumière le rôle qui a été le vôtre par rapport à cette décision qui, pour moi, ne reste que temporaire et qui pose en tout cas énormément de problèmes. C'est quelque part un blanc-seing qui est donné.

Si je poursuis dans l'identification du périmètre, j'aimerais revenir sur la diapositive n° 11. Vous dites que le dossier Volkswagen est transmis par l'Inspection au parquet. C'est simplement une transmission. Sauf erreur de ma part, il n'y a pas de plainte pour l'instant.

(…): (…)

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Oui, évidemment, quand on transmet, le parquet doit alors agir ou peut agir. Mais est-ce que vous, comme ministre et comme cela a été fait dans d'autres pays…

Kris Peeters, ministre: (…)

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Oui, mais l'Inspection économique a-t-elle transmis le dossier ou déposé une plainte?

Kris Peeters, ministre: (…)

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): C'est la question de savoir si c'est simplement un acte de transmission ou si c'est un acte actif qui dépose alors effectivement une plainte. Cela, c'est pour Volkswagen.

Pour Opel, pouvez-vous nous donner une idée du calendrier? Vous dites "l'enquête de l'Inspection est encore en cours". Peut-on avoir une idée du calendrier de la suite des événements?

Sur le dossier Renault, doit-on considérer qu'il s'agit de la décision finale, à savoir qu'il n'y aura aucune action ou y a-t-il encore des études en cours dans vos différents services? Je suis surpris pour le volet Renault. Je suis surpris que sur ce volet-là, où il y a aussi dépassement de normes, il n'y ait rien comme suites d'un point de vue judiciaire.

Quid des autres marques? Cela rejoint ce que je disais par rapport à l'identification du périmètre.

J'en viens maintenant à votre diapositive n° 16. Selon les déclarations de Volkswagen, vous dites que "les adaptations seront gratuites" et qu'il n'y aura pas d'impact "ni sur la puissance, ni sur la consommation, ni sur le CO_2, ni sur le bruit, le son". C'est presque à se demander pourquoi ils ont introduit ce logiciel s'il n'y a pas d'impact sur la puissance, sur la consommation, sur le CO_2 et sur le son. J'aimerais que vous puissiez au moins donner une hypothèse par rapport à cela. Vous qui avez travaillé le dossier, quelle est votre hypothèse? Pourquoi ont-ils introduit ce logiciel si on peut le faire corriger sans que cela ait un impact sur la puissance, sur la consommation, sur le CO_2 et sur le bruit? Ce serait intéressant d'avoir votre explication ou votre tentative d'explication en la matière. Au-delà de cette tentative d'explication, je veux être certain que ce sera bien le cas et que si jamais ce n'est pas le cas, vous vous retournerez ultérieurement contre Volkswagen en premier lieu et d'autres en cascade éventuellement pour que ces déclarations soient bien l'impact pour le consommateur. En clair, qu'il n'y ait, pour le consommateur, aucun impact sur la puissance, sur sa consommation, sur ses émissions de CO_2 et sur le bruit. Parce que là, c'est une déclaration pour l'instant.

Je dois bien vous dire que parler de code de bonne conduite – au-delà du jeu d'humour quand on est dans le secteur de la voiture… Imaginez avec Volkswagen, avec Opel ou avec Renault, qui ont triché par rapport aux normes, qui ont menti aux gens qui ont acheté leurs voitures: un code de bonne conduite, cela me paraît beaucoup, beaucoup trop faible. Ma question est de savoir dans quelle norme juridique vous allez fonder ce code de bonne conduite. S'agit-il simplement d'un *gentlemen's agreement*? Cela va bien et si jamais on ne respecte pas, tant pis, il n'y a pas de sanction à la clé. Ou, derrière cela, y a-t-il effectivement une sanction possible? L'Union européenne évoque pour l'avenir des amendes de l'ordre de 30 000 euros pour des entreprises, des firmes, des constructeurs qui, à l'avenir, ne respecteraient pas les normes. Mais qu'en est-il, ici en l'occurrence, si le code de bonne conduite n'est pas respecté? C'est une question que je voulais vous poser aussi pour avoir toutes les garanties pour que, effectivement, la puissance, la consommation, le CO_2, le son ne seront pas altérés par les modifications.

Sur la diapositive n° 18, vous dites que "les adaptations sur la demande du fabricant doivent être établies dans un document d'information qui doit être clair pour le consommateur"; là aussi je suppose que cela sera fondé dans une norme juridique qui rend cela contraignant et que ce n'est pas simplement un souhait que vous avez. C'est là que je dis que nous manquons d'informations précises sur le cadre juridique de ce code de bonne conduite.

Je suis inquiet. Je suis inquiet avec votre diapositive n° 19 quand vous pointez la responsabilité du consommateur s'il devait ne pas répondre à l'invitation de son vendeur, de son garagiste. Si le consommateur décide de ne pas aller mettre à jour le logiciel, quelle est la sanction qu'il encourt? Vous n'allez quand même pas le sanctionner, lui, alors qu'il n'est responsable en rien du fait qu'un logiciel truqué a été introduit dans son moteur. Je suppose que le mot "possible responsabilité pour non-conformité" ne veut pas dire que le consommateur, le propriétaire d'un véhicule qui ne souhaiterait pas aller redonner son véhicule pour le mettre à jour sera sanctionné financièrement voire que son véhicule ne pourrait plus circuler sur la route. En termes de sécurité, les conditions sont toujours respectées. Je veux être certain de comprendre ce que vous avez voulu dire en pointant la responsabilité éventuelle du consommateur. Je trouverais cela pour le moins paradoxal. À la limite, ce serait le seul qui serait réellement sanctionné par vous.

J'en viens maintenant à votre dernière diapositive.

Je pense que c'est un vrai nœud, ce logiciel, comme on l'a vu aussi au fil des auditions. C'est un élément extrêmement important dans l'automobile moderne. Vous plaidez, et en ce sens je peux vous rejoindre, pour une transparence totale envers les consommateurs sur le type d'adaptation du logiciel. Ça fera d'ailleurs partie de nos propositions de recommandations. C'est-à-dire que l'on a alors accès au contenu des modifications précises du logiciel. Je suppose qu'en toute cohérence, ce que vous demandez pour les adaptations ultérieures, vous le demanderez aussi pour le logiciel initial des voitures à venir. En effet, demander la transparence sur les adaptations sans demander pour l'avenir la transparence sur le logiciel de départ, c'est se priver de cette transparence au moment où c'est le plus utile, à savoir quand on est face à l'achat de départ et au choix d'une voiture par rapport à une autre.

On se souvient aussi de l'audition que nous avons eue à huis clos, madame la présidente. C'était intéressant de voir comment ça se passait. Je ne vais pas évoquer le contenu puisqu'il s'agissait d'un huis clos mais la recommandation qu'on en retire me semble être en lien avec la diapositive que vient de montrer le ministre en fin d'exposé.

Je terminerai par quelques questions en dehors de vos *slides*. La première a déjà été évoquée par mes collègues et concerne le dédommagement. Comment peut-on expliquer à nos concitoyens qu'aux États-Unis, ceux qui ont été trompés par VW seront dédommagés de mille dollars, plus les trois ans de réparation, etc., alors qu'en Belgique, le ministre des consommateurs n'a rien exigé et laisse passer les choses? S'il y a un dédommagement, c'est maintenant qu'il faut le dire! Sinon, nous allons sortir de cette réunion en constatant qu'aux États-Unis, VW offre autant, alors qu'en Belgique, le ministre ne réagit pas, la situation étant pourtant la même du point de vue du consommateur. Celui-ci a été autant grugé que le consommateur américain.

J'aimerais donc être certain que par rapport au dédommagement, vous allez entreprendre ce qui est nécessaire vis-à-vis de VW pour obtenir ces compensations au-delà de la mise à jour obligatoire des logiciels.

Vous avez eu des contacts avec Opel, avec VW, avec Renault. Je voudrais savoir si vous avez également eu des contacts avec les firmes qui ont développé les logiciels, en l'occurrence principalement Bosch.

Peut-être Siemens ou d'autres également. J'aimerais savoir si le travail de votre cabinet a permis d'intervenir et de mettre la pression sur l'inspection des logiciels, et donc sur les fournisseurs de ces logiciels que sont Bosch, Siemens et d'autres encore.

Je terminerais par l'instance d'homologation. J'en ai déjà parlé. Vous dites que la Belgique homologue peu de voitures. Un pays comme le Luxembourg homologue 20 % des voitures. C'est quand même interpellant de constater que 20 % des voitures au niveau européen sont homologuées par le Luxembourg. Manifestement, des choses se jouent là aussi. Quel contrôle pourrez-vous installer par rapport à ces homologations? Quelle est votre intervention au niveau européen pour la définition des nouvelles procédures d'homologation?

Voilà, madame la présidente. J'ai bien conscience qu'il y a beaucoup de questions mais je suis un peu resté sur ma faim par rapport à la présentation initiale du ministre.

La **présidente**: Merci monsieur Nollet. Je vais essayer d'être aussi concise que possible, dans la mesure où j'ai déjà pu me rendre compte que certaines questions étaient redondantes mais pas moins pertinentes.

Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous remercier une fois encore pour votre exposé. Je voudrais me joindre à la question posée par plusieurs de mes collègues. Cette question concerne la responsabilité de l'usager qui choisirait, malgré les rappels organisés par le groupe VW, de ne pas ramener son véhicule. Je m'interroge sur sa responsabilité. On a entendu que le distributeur ici en Belgique soutient la nécessité de modifier la loi de 1985 afin d'éviter pareil cas de figure. C'est évidemment quelque chose qui nous a interpellés ici, en tant que législateurs dans cette commission. J'aurais donc voulu savoir quelle analyse vous en faisiez, monsieur le ministre.

Ensuite, avez-vous à votre disposition, monsieur le ministre, les derniers chiffres des clients impactés par les VW concernées. D'autres constructeurs sont aussi à ce jour dans le collimateur d'autres États membres. Est-ce que vous pouvez confirmer les rendez-vous que vous avez eus à cet égard?

Et puis, une dernière question pour avoir toute la transparence par rapport à ce que j'avais envie d'ajouter. On a beaucoup parlé d'homologation. On le sait, c'est une matière qui est d'ores et déjà transférée aux Régions. Donc, il est aussi important pour celles-ci d'avoir leur responsabilité dans ce dossier. Est-ce que vous avez des

contacts en ce qui concerne le suivi que les Régions auront à donner dans les compétences qui les concernent? Je pense notamment aux matières d'homologation.

Enfin, durant les auditions que nous avons eues, plusieurs acteurs ont indiqué qu'il n'y aurait, a priori, pas d'impact sur la valeur des véhicules d'occasion. J'aurais aimé vous entendre à cet égard aussi, monsieur le ministre.

Kris Peeters, ministre: Madame la présidente, chers collègues, vous avez posé beaucoup de questions et je vais essayer de leur donner une réponse. Je veux toutefois souligner que je suis évidemment responsable pour les consommateurs, pour l'économie et pour l'emploi, mais il y a certaines compétences au niveau régional et dans d'autres départements. Je vais cependant essayer de reprendre toutes vos questions.

En ce qui concerne les chiffres, madame la présidente - il s'agit de données que j'ai obtenues de VW – il s'agit au total de 393 648 véhicules des marques VW, Audi, Skoda et Seat. Ce chiffre impressionnant est celui que VW m'a communiqué.

Je voudrais aussi souligner l'importance de la séparation des pouvoirs, de scheiding der machten.

Ik wil het belang onderstrepen van de scheiding der machten. Ik wil op een aantal zaken ingaan, maar ik ga er vanuit dat de scheiding der machten door dit Parlement ook heel serieus wordt genomen. Als een dossier is overgemaakt aan het parket, kan ik daarin natuurlijk niet meer interveniëren. Ik hoop samen met u dat het parket zo snel mogelijk duidelijkheid geeft inzake de tenlastelegging die zij ten aanzien van de VW Group kan formuleren, om die daarna eventueel voor de rechtbank te brengen.

Heel wat collega's hadden daarover vragen.

Monsieur de Lamotte, il n'y a aucun problème à ce que je vous communique la note juridique, avec les quatre points que j'ai soulignés. Je la donne à Mme la présidente.

Het is overgemaakt aan het parket en het is nu aan het parket om de nodige meldingen te doen.

Monsieur Nollet, vous avez demandé s'il s'agissait d'une plainte ou d'une information. Vous savez très bien que l'Inspection économique a la possibilité de transmettre le dossier au parquet. Ce n'est plus une information mais ce n'est pas non plus une plainte. Nous transmettons les informations au parquet. De la sorte, on "demande" au parquet d'examiner plus avant le dossier.

Wanneer de Economische Inspectie een dossier overmaakt aan het parket, is dat niet alleen om wat informatie over te maken, maar wel met de duidelijke vraag om dat verder te onderzoeken. Ik hoop vrij snel duidelijkheid te krijgen van het parket, maar over de timing kan ik weinig zeggen.

Beaucoup de questions concernaient l'opération de *recall* de VW. Il est très important de vous signaler que Volkswagen a communiqué, le 2 février, des informations concernant cette opération. Après cette communication, nous avons envoyé une lettre au KBA, pour lui demander de valider, de donner des informations. C'est, pour nous, le plus important.

Wat Volkswagen betreft, hebben zij nogmaals gecommuniceerd: maart 2016 voor de terugroepactie, de aanpassingen zullen gratis gebeuren.

Il n'y aura pas de facturation aux consommateurs.

Het is de Duitse toezichtsautoriteit KBA die dat moet bevestigen en dat is heel belangrijk. Wij moeten die bevestiging krijgen.

On nous a demandé si nous étions sûrs qu'il n'y aurait pas d'impact sur le CO_2, sur la consommation, etc. Nous avons constaté que telle était la communication de VW et on a envoyé une lettre au KBA pour lui demander de le confirmer. J'espère que nous recevrons rapidement la réponse.

Ik denk dat dat heel belangrijk is.

En ce qui concerne les autres questions posées (quelle est la valeur ajoutée ou la perte de la valeur, quelle est la situation dans les autres marchés, le deuxième marché, etc.?), là, c'est très important de constater, d'avoir une confirmation que c'est correct et le KBA doit vérifier et valider cela. Après cela, j'espère que nous aurons une situation totalement différente ou plus positive pour le consommateur que ce que vous avez proposé dans votre question.

Pour ce qui est de la différence entre les États-Unis et l'Europe.

Ten eerste denk ik dat dit een zaak is tussen de Verenigde Staten en Europa. Als de Verenigde Staten bepaalde vergoedingen krijgen die anders zijn dan op het Europese niveau, begrijp ik dat

daarover vragen kunnen gesteld worden.

Wat mij betreft, vanuit consumentenzaken is mijn eerste zorg: kunnen de wagens aangepast worden? Is dat gratis en heeft dat een impact op de CO_2-uitstoot, op het vermogen, op het verbruik en op het geluid? Als dat niet zo is, zitten wij in een totaal andere situatie dan wanneer dat wel zou blijken.

Je pense que c'est le point le plus important pour les consommateurs: ne pas être dans une situation avec des coûts supplémentaires et avec aucun impact sur la voiture concernée.

Voor de rest denk ik dat vanuit consumentenzaken daaraan weinig kan worden toegevoegd als dat bevestigd wordt door het KBA en als de consument daarvan geen nadelige gevolgen ondervindt.

J'ai compris qu'on peut adapter la voiture dans une période très courte. On m'a informé que cela sera une période de 40 minutes. Vous avez demandé s'il serait possible d'avoir une autre voiture pendant cette période mais on m'a dit que, dans plusieurs cas, il n'y aura pas besoin de demander ou d'avoir besoin d'une autre voiture parce qu'en 40 minutes ce sera réglé. Là, je suis d'accord avec vous. On a constaté que c'est la position de VW mais on a demandé une clarification, une validation de cette information.

Wat de homologatie betreft, is in België alles mooi verdeeld. Ik heb reeds vermeld dat de homologatieproblematiek voor een niet-onbelangrijk deel, of helemaal zelfs, een probleem is van de regio's. Ik wil daar wel aan toevoegen dat wij voor de import van bijvoorbeeld Amerikaanse wagens die hier op de markt komen een speciale dienst hebben die nakijkt of die geïmporteerde wagens conform de Europese regels zijn.

Ik denk niet dat het interessant is om op Belgisch niveau een volledige homologatiedienst uit te bouwen, maar dat is een beleidsoptie. Ik ben ervan overtuigd dat het belangrijker is om op Europees niveau belangrijke regels af te spreken die ook moeten gecontroleerd worden en nagekomen. Ik denk niet dat we een extra uitgave moeten doen om die homologatiedienst verder uit te bouwen, maar dat is mijn persoonlijke mening, gelet op de bevoegdheden die ik daarjuist heb toegelicht.

Wat het verschil in behandeling tussen Renault en Opel betreft, hebben wij een onderhoud gehad met de directie van Renault omdat wij even hard zijn voor iedereen als de belangen van de consument in gevaar komen. Renault heeft onmiddellijk laten weten dat zij wettelijk in orde zijn en dat zij verdere acties zouden ondernemen om de uitstoot nog te verlagen. Dat is een verschil met Opel, waarbij op basis van een onderzoek van een VRT-journalist is vastgesteld dat men geheime updates zou doen; de uitstoot van bepaalde Opeltypes verschilde daarbij heel sterk met de beweringen en verklaringen die Opel in het verleden heeft gedaan. Vandaar dat wij wat Opel betreft een vraag hebben gesteld aan de Economische Inspectie. Ik hoop dat dit punt vrij snel kan worden uitgeklaard.

Ik ben het niet eens, of ik denk dat het niet aangewezen is om de Economische Inspectie overal onderzoek te laten doen. Wij gaan ervan uit dat iedereen de wet naleeft en dat de fabrikanten de wet kennen. Als u mij vraagt om alles te onderzoeken of er mogelijk een inbreuk zou kunnen zijn, dan heb ik daar onvoldoende mensen voor.

De vraag rijst ook of dat wel aangewezen is, gelet op het feit dat het beter is ervan uit te gaan dat iedereen de wet naleeft. Als er evenwel indicaties zijn dat er gesjoemeld wordt, dan kunnen wij in actie treden. Ik ga er echter van uit dat de sector zelf er alle belang bij heeft om, ten eerste, de wet na te leven en, ten tweede, het vertrouwen van de consument te behouden of het zo snel mogelijk te herstellen waar het geschaad is. Zij verkopen immers auto's aan consumenten. Als de consument er geen vertrouwen meer in heeft en geen auto meer koopt van dat merk, dan hebben zij wel een probleem. Het is dus in hun eigen belang dat zij de nodige informatie geven en correcte toepassingen doen.

Ik heb toegelicht hoe een en ander is verlopen in Europa en waar de *real driving emissions* zich situeren met de 210 en 150 procent. Ik ben wat voorzichtig. U vroeg immers of er instructies zijn gegeven vanuit België inzake een standpuntbepaling. Volgens mijn informatie zijn er vanuit de Belgische regering geen instructies gegeven.

Ik wil dat nog even checken, want ik wil hier geen sterke verklaring afleggen waarna achteraf zou blijken dat iemand van mijn FOD Economie daarmee te maken heeft gehad. Ik wil dat ook nog even checken bij mijn collega's van Mobiliteit en eventueel bij andere bevoegdheden.

Er is in ieder geval geen officiële Raad geweest waar dat standpunt – totstandgekomen via de technische commissie die overleg heeft gepleegd met het Europees Parlement – werd besproken en goedgekeurd.

Ik wil dat nog eens dubbel natrekken, ook bij mijn collega's, om dat voor tweehonderd procent te kunnen affirmeren. Ik ben daar vrij gerust in, maar sta mij toe om dat nog even te verifiëren, ook bij mijn andere collega's.

De vraag is natuurlijk hoe dat mogelijk is. Europa heeft de COP 21 gehad. Iedereen was heel positief over de Klimaatconferentie en enkele weken nadien komt men met deze beslissing. Ik denk dat men daarbij terecht vragen kan stellen.

Het antwoord – maar ik treed dan opnieuw uit mijn rol – kan alleen worden gegeven vanuit het standpunt dat hier een pragmatische houding werd aangenomen.
"Que pensez-vous en tant que responsable pour l'économie et le consommateur?"

Er werd een houding aangenomen die met de werkgelegenheid rekening houdt. Het is de vraag of die houding verdedigbaar is. Vanuit een pragmatische visie is daarvoor wel iets te zeggen. Ik heb de grafiek met de werkelijke uitstoot vandaag getoond. U ziet dat die heel wat hoger ligt. Ik kan me best indenken dat de ambitie in het licht van de COP 21 en de klimaatafspraken groter kon zijn, maar dat hier werd rekening gehouden met een pragmatische inschatting van het een en het ander. Dat is mijn persoonlijke mening.

Vous avez demandé la protection des employés. Vous avez raison et jusqu'à présent, cela ne pose pas de problème, d'après ce que j'ai compris, ni en Belgique, ni en Allemagne.

Mevrouw Temmerman, in verband met het mobiliteitsbudget en de fiscaliteit kent u het regeerakkoord even goed als wij. Dat siert u uitermate, ook al gebruikt u dat om ons ermee te confronteren, wat uw volste recht is. Daarbij aansluitend was er de vraag naar de fiscale gevolgen voor de consument. Er is een werkgroep samengesteld bij mijn collega Van Overtveldt, die nog enkele keren over het onderwerp zal vergaderen.

U weet wat in het regeerakkoord staat. Ik vind dat mobiliteitsbudget een heel interessant concept, ook al val ik nu opnieuw even uit mijn rol, omdat ik niet voor mobiliteit bevoegd ben. Sommige Parlementsleden, zoals Jef Van den Bergh, zijn daar uitermate goed in thuis. We zien een evolutie waarbij ook de werknemers daarvoor steeds meer gaan kiezen. In de zomer kan men zich met de fiets verplaatsen en op andere momenten eerder met de trein of de wagen. Jonge werknemers kijken met een totaal andere blik naar een bedrijfswagen. Ik besef dat dit een zeer gevoelige materie is, daarom zal ik mij niet verder wagen aan een persoonlijke mening. Anders ga ik mijn boekje zeker te buiten.

Over de lopende procedure en de ingediende klacht heb ik al geantwoord, net zoals op de vraag over de homologatie.

Ook over de tests van VW was er nog een vraag. Als het KBA de ware toedracht heeft benoemd en heeft aangeduid waarover het als toezichthouder in Duitsland zal waken, hebben we toch een heel sterk engagement.

Monsieur de Lamotte, en ce qui concerne la note juridique, j'ai déjà donné une réponse. Je vous l'ai déjà transmise, madame la présidente. Concernant les conséquences en matière de fiscalité, un groupe de travail a été constitué. En ce qui concerne les débats au niveau européen, je vous ai déjà exposé la situation. J'en viens à la transparence.

Er waren ook andere vragen over de transparantie. Voor mij is dat een heel belangrijk gegeven, dat verder moet gehandhaafd blijven.

Au niveau européen mais au niveau de la Belgique aussi. Quand vous dites que c'est nécessaire, je vous rejoins. En tant que ministre responsable des consommateurs, je vais m'efforcer de clarifier et de faire la transparence, comme l'a également demandé M. Nollet.

Mijnheer Van den Bergh, over die netwerken hebben wij de vraag aan de Europese Commissie gesteld. Daarvan is nog niet zoveel terechtgekomen. De Europese commissaris heeft onze brief goed ontvangen, maar er is nog geen concreet resultaat in verband met de Consumer Policy Network en de Consumer Protection Cooperation Network.

Wat de terugroepactie en de beoordeling ervan betreft, is de reactie van het KBA belangrijk.

Monsieur Nollet, vous n'êtes pas convaincu qu'il s'agit d'un instrument adéquat. Moi je suis plutôt positif. J'estime qu'il faut rencontrer FEBIAC et TRAXIO, pour qu'un code soit formulé. Si ce n'est pas possible ou suffisant, on peut réfléchir. Vous avez demandé qu'un cadre juridique légal, assorti de sanctions, soit organisé. Mais selon moi, le premier pas est d'essayer de convaincre Febiac et TRAXIO de formuler un code avec nous. Je vais tenter de le faire et si après les négociations, vous pensez que ce n'est pas suffisant, on pourra en discuter une nouvelle fois.

Je dois évidemment tenir compte du cadre européen également.

Mevrouw Dedry, in verband met de juridische analyse en de collectieve actie hebben wij ook contacten met Test-Aankoop.

Nous avons aussi organisé des réunions avec Test-Achats et d'autres organisations francophones. Ils sont bien au courant.

Wij hebben daar ook, via de consumentenorganisaties, aan gewerkt.

Vous avez signalé que la confiance était ébranlée.

Ik denk dat het juist is, maar dat de merken er absoluut alles aan moeten doen om het vertrouwen te herstellen. In de mate dat wij daaraan kunnen meewerken, zullen wij dat ook doen vanuit onze bevoegdheden.

Er was ook een vraag over het overleg met de deelstaten.

Er is een werkgroep samengesteld bij de premier, waarbij ook de deelstaten betrokken worden.

Ook daar hebben wij dus de nodige acties ondernomen.

Monsieur Nollet, vous m'avez demandé si nous étions certains que le périmètre était bien évalué? Ainsi que je l'ai déjà dit, il n'est pas possible d'examiner toutes les voitures. Lorsque nous disposons d'indices pour lancer une enquête, nous le faisons. Mais il n'est pas possible de faire des inspections chez tous les fabricants de voitures. Je n'ai pas suffisamment de fonctionnaires pour ce faire.

In verband met de homologatie heb ik al geantwoord.

En ce qui concerne Bosch et Siemens, nous n'avons pas contacté les deux firmes qui sont responsables pour le logiciel.

Voilà, madame la présidente, j'ai essayé de répondre à toutes les questions.

Mes deux collègues sont également présents pour donner des informations supplémentaires concernant les points qui ont été soulignés.

La **présidente**: Merci, monsieur le ministre. Je me tourne vers mes collègues pour une éventuelle réplique. M. Senesael, mevrouw Temmerman, M. Nollet, Mme Dedry.

Daniel Senesael (PS): Merci, madame la présidente. Je voudrais d'abord remercier M. le ministre pour les réponses qu'il a déjà apportées. Je voudrais juste revenir sur trois éléments.

Le premier. Monsieur le ministre, vous avez demandé au KBA, l'autorité de contrôle technique allemande, de vous dire si la solution proposée par Volkswagen est correcte et n'a pas de conséquence négative pour la voiture. Je vous ai bien entendu. Je voudrais juste souligner que, comme vous l'avez également rappelé, l'action de rappel commence en mars – dans quinze jours – et donc, qu'il est plus que nécessaire et urgent d'obtenir les éléments de réponse.

Deux. Des réponses que vous avez données, monsieur le ministre, faut-il comprendre que vous n'allez pas demander que des contrôles soient organisés après l'action de rappel, pour vérifier les performances des véhicules concernés? Il est important de savoir si on est vraiment en phase avec le souhait technique nécessaire.

Enfin, il me semble, monsieur le ministre, que vous n'avez pas été clair sur la différence entre clients européens et américains. Je répète quand même qu'il y a une situation problématique et que cela me reste un peu en travers de la gorge. On voit que Volkswagen risque des milliards d'amendes aux USA et donne des compensations aux clients américains, alors qu'en Europe, il n'y a pas d'amende pour Volkswagen et pas de compensation pour les clients. Et cela, je trouve que c'est difficilement acceptable.

Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, die mij enkele keren zeer sterk hebben verbaasd.

In verband met de houding van de regering over de marge die men in Europa heeft gegeven, neem ik aan dat er in de Raad toch een vertegenwoordiger van de regering aanwezig was. In de Raad heeft men het vetorecht, dat men kon gebruiken, niet toegepast. Welke houding heeft de Belgische regering daar aangenomen?

Ook aan de technische commissie heeft natuurlijk een Belgische ambtenaar deelgenomen. We moeten absoluut weten wat de houding van de Belgische regering toen was. De meeste partijen van uw regering, behalve CD&V, hebben in het Europees Parlement immers de resolutie gesteund om een veto te stellen. Mijn vraag is dus zeer pertinent: welke houding heeft de Belgische regering in de Raad aangenomen? Welke instructies heeft de regering gegeven aan de ambtenaar in de technische commissie?

Wat het mobiliteitsbudget betreft, wij zijn er voorstander van om de bedrijfswagens in vraag te stellen. Dat was echter mijn vraag niet. In dezen wil ik u vragen of u bereid bent om een *shift* in de fiscaliteit door te voeren. Nu wordt diesel eigenlijk bevoordeeld, omdat men veel meer rekening houdt met de CO_2-uitstoot dan met NO_X. Is men bereid om daar ook een switch te doen? De discussie over de bedrijfswagens zal nog zwaarder zijn, maar binnen het wagenpark moet men die switch ook durven maken. Daarop heb ik evenwel geen antwoord gekregen.

Waar kan de consument terecht die zijn Volkswagen heeft ingeleverd, wanneer blijkt dat zijn wagen na de aanpassing twee keer zoveel verbruikt?

Ten slotte, voor de homologatie zijn hoofdzakelijk de Gewesten bevoegd. Er zijn drie homologatie-instanties. Wie homologeert echter een wagen die uit de Verenigde Staten komt? Welke instantie houdt zich daarmee bezig? Gaat dat naar een van de Gewesten of gebeurt dat door een FOD?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik kan alleen maar mijn ontgoocheling uitspreken. Werkgroepen zijn opgestart, maar nog niet afgerond. Juridische analyses zijn begonnen, maar nog steeds aan de gang. Brieven zijn verstuurd, maar nog niet beantwoord. Bij het parket zijn een aantal klachten hangende, maar nog niet afgerond.

Als enige conclusie kunnen we stellen dat de consument op dit moment geen meter vooruitgeholpen is. De onzekerheid houdt aan.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord vous remercier pour vos propos clairs sur le volet de la transparence. J'ai bien pris note de votre accord pour élargir le propos sur la dernière diapositive et viser à ce que la transparence ne soit pas simplement effective sur la mise à jour mais aussi sur les futurs logiciels initiaux qui sont introduits. C'est un point extrêmement important et je voulais aussi vous remercier. Je sais que je peux être critique sur une série de choses mais quand les choses évoluent dans le bon sens, je tiens aussi à le souligner.

Deuxième point: par rapport au rôle qu'a joué la Belgique. Là, je m'adresse à la présidente puisque le ministre a demandé un délai - et on peut tout à fait l'accepter - pour contre-checker les informations. Je voudrais qu'on puisse tout à l'heure, lorsque nous organiserons nos travaux, voir comment on va procéder pour avoir l'information en temps opportun. J'entends, j'acte qu'à ce stade de l'information du ministre, il dit qu'il n'a joué aucun rôle, qu'aucun mandat, qu'aucune instruction n'ont été donnés. Il va vérifier ce qu'il en est. Mes informations sont différentes. À la fois pour ce qui concerne le volet technique – la commission technique – et, à la fois aussi, pour les réunions au niveau du Conseil des ministres. Comme le ministre a demandé un délai, on le lui octroie et il va nous préciser cela ultérieurement. Le cas échéant, en fonction de la réponse si on a besoin d'un petit complément de discussion avec le ministre, nous y reviendrons tout à l'heure dans le cadre de l'organisation de nos travaux. Mais quand bien même, monsieur le ministre, quand bien même alors, tout se serait décidé au niveau de la Commission sans que vous n'ayez eu à donner votre mot ou votre veto – terme utilisé aussi par les collègues. Quelle est votre position à vous?

Kris Peeters, ministre: (…)

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Personnellement. Je vais poser aussi la question à vos collègues. Je suppose qu'elles sont encore plus sensibles. La ministre de la Santé, vous imaginez: on dit qu'il y a une norme mais qu'on peut la dépasser à 210 %. J'imagine bien que la ministre de la Santé est contre cette idée-là. La ministre de l'Environnement, même chose: l'impact sur l'environnement. Mais je leur poserai la question tout à l'heure puisqu'on nous a demandé de poser les questions ministre par ministre. Je vous pose cette question-là parce que, dans d'autres pays, certains gouvernements imaginent d'aller en recours quand une décision de la Commission ne les agrée pas. La Cour de justice de l'Union européenne est à votre disposition. Puisque vous vous êtes exprimé mâlement tout à l'heure en disant que vous n'aviez pas le choix et que c'est la Commission européenne, et bien il y a un recours qui est possible. Ma question est évidemment celle de l'activation de ces recours, notamment à la Cour de justice européenne.

J'entends bien ce que vous dites aussi sur les engagements que prend Volkswagen: que cela n'aie pas d'impact sur la puissance, sur le CO_2. Vous dites que le KBA va vérifier.

Ma question n'était pas tout à fait celle-là. J'entends bien que KBA va vérifier et que ce n'est pas vous qui devez vérifier. D'accord. Mais quelque part, ça devient une imposition. Je veux dire par-là que si jamais le KBA devait vérifier que ce n'était pas le cas, vous avez la capacité d'agir à ce moment-là? Je n'ai pas dit que c'était à vous de vérifier – je suis d'accord avec le procédé – mais je suppose que vous agirez, que c'est un

engagement qui, à vos yeux, doit être respecté? Vous le direz dans votre dernière réplique évidemment pour que ça puisse être dans le compte rendu.

Pour ce qui concerne le code de bonne conduite, je n'ai pas de problème à ce que vous négociez dans un premier temps un code de bonne conduite et que vous avanciez vers… Ma question est plutôt sur l'aspect contraignant du code de bonne conduite. Une fois que vous êtes arrivé à un accord – prenons que tout se passe bien – avec les différentes firmes automobiles, comment allez-vous sceller cela? Dans une convention qui sera en annexe d'un projet de loi? C'est pour faire référence à d'autres discussions sur d'autres sujets. Ou bien cela restera-t-il un code de bonne conduite style *gentlemen's agreement* qui n'a aucune capacité d'être contrôlé ultérieurement et éventuellement sanctionné si jamais il y avait des dérives? C'est cela ma vraie question. Ce n'est pas le fait que vous négociez avec eux. Cela, à la limite, cela dépendra du résultat évidemment. Et je ne veux pas anticiper là-dessus. Mais c'est plutôt sur la forme contraignante ultérieure de ce code de bonne conduite.

Deux regrets. Le fait que vous n'ayez pas rencontré ou discuté avec Bosch et Siemens. Mais c'est peut-être encore possible dans les mois qui viennent. Et le regret que vous vous repliez derrière le fait que votre administration n'est pas suffisamment outillée, suffisamment nombreuse que pour réaliser les tests de base sur toutes les firmes potentiellement concernées. Pourquoi dis-je cela? Parce que dans le même gouvernement, vous avez décidé de réduire de 20 % les moyens de toutes les administrations de manière aveugle. C'est donc assez logique. Mais seulement après, vous vous repliez sur le fait que l'administration n'est pas nombreuse. Je ne peux évidemment que le regretter.

Dernier élément. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre réponse sur "quelle est la responsabilité des propriétaires de voitures qui refuseraient d'aller mettre à jour le logiciel". J'aimerais que vous puissiez être très précis sur ce volet-là parce que moi, personnellement, je n'ai pas bien capté quelle était son éventuelle responsabilité. J'ose espérer qu'elle est nulle, que la seule responsabilité dans cette affaire, c'est Volkswagen et qu'il n'y a pas de responsabilité du côté du propriétaire quand bien même il déciderait de ne pas aller mettre à jour le logiciel. Ce serait un peu gros mais je vais entendre votre réponse.

Kris Peeters, ministre: Madame la présidente, je vais essayer une deuxième fois. En ce qui concerne le KBA, vous avez raison. On doit obtenir une réponse aussi vite que possible. J'espère, avec vous, que ce sera envoyé avant mars. En ce qui concerne les contrôles post, pour moi, quand le KBA a dit "oui, nous confirmons que ça c'est la situation", que VW est obligé de contrôler cela. Ce n'est pas à nous et je n'ai pas les moyens ni les instances pour contrôler ça.

Votre troisième remarque: United States-Europe. Là, j'ai déjà donné les éléments mais j'ai constaté que vous n'êtes pas content ou pas dans la même hauteur ou que vous avez une autre opinion.

Mevrouw Temmerman, wat de Raad betreft, voor Consumentenzaken en Economie ben ik vrij zeker van mijn stuk, maar ik wil dat bekijken, zoals de heer Nollet vraagt. Ik denk niet dat er een officiële Raad is geweest waarin de Belgische regering werd vertegenwoordigd, maar ik zal het verder uitzoeken, want ook voor mij is het belangrijk om hierin duidelijkheid te verschaffen.

In verband met het mobiliteitsbudget pleit u voor een *shift* van dieselwagens naar benzinewagens, hybride wagens en elektrische wagens. Sta me toe uw suggestie aan mijn collega van Financiën over te maken. Ik heb begrepen dat er nu al een *shift* bezig is, weg van de diesel, maar dat u dat nog verder wil doortrekken.

Karin Temmerman (sp.a): Maar dat geldt niet voor de bedrijfswagens (…)

Minister **Kris Peeters**: De regio's hebben inspanningen gedaan, maar er is een samenwerkingsakkoord nodig om dat ook op de bedrijfswagens toe te passen. We hebben daarover gesproken op het Overlegcomité. De firma's die bedrijfswagens aanbieden, zijn in Brussel en in Vlaanderen gesitueerd en minder in Wallonië. Dat leidt tot discussie. Ook hier ben ik mijn bevoegdheden ver aan het overschrijden. Het onderwerp is dus op het Overlegcomité aan bod gekomen, maar het debat is nog niet afgerond.

In verband met de controle is mijn standpunt zeer duidelijk. Wanneer het KBA in Duitsland de gegevens confirmeert, moet VW dat nakomen. Het KBA zelf voert de controles uit. Wanneer er niet conform de afspraken is gehandeld, kunnen er sancties komen, maar laten we daarop niet vooruitlopen.

Voor auto's die vanuit de Verenigde Staten op de Belgische markt worden gebracht, staat het BIVV, als ik mij niet vergis, namens de Gewesten in voor de homologatie.

J'avais aussi oublié la question de M. Jef Van den Bergh concernant la loi de 1985.

Het gaat over de verplichte update en de gevolgen wanneer de consument daarop niet ingaat. De wet van 1985 is natuurlijk iets heel specifieks. Onze interpretatie is dat de vermelde sancties voor de producenten bedoeld zijn en niet voor de gebruikers. Ik wil daar ook absolute zekerheid over.

Mijnheer Van den Bergh, u hebt gelijk dat het erg zou zijn, mocht de consument de dupe zijn van die *recall* of verplichte update, die in hoofde van de producenten en de dealers bestaat, niet in hoofde van de consument. De consument mag daarvoor dus niet gesanctioneerd worden, maar wanneer de veiligheid van het voertuig in het gedrang komt en de gebruiker niet op die verplichte update ingaat, kan daaruit mogelijk wel een probleem voortvloeien. Daarnaast is er de problematiek van de tweedehandswaarde en de bescherming van het milieu.

M. Nollet a également demandé des clarifications à ce sujet. Je le comprends très bien.

Il est en effet nécessaire d'avoir des clarifications concernant cette question. Mais je pense qu'on doit voir la situation après le *recall*, voir comment le consommateur va réagir, connaître le nombre de consommateurs qui n'ont pas réagi à l'opération.

We moeten daar duidelijkheid over scheppen. Ik heb dit reeds in het verleden gezegd, het kan niet zijn dat de consument de dupe wordt van een verplichte terugroeping en op die manier gesanctioneerd wordt. Indien nodig, zullen we initiatieven nemen om dit te voorkomen.

La **présidente**: Merci, monsieur le ministre. Je ne vois pas plus de demande de prise de parole.

Il me reste à vous remercier, monsieur le ministre, pour votre disponibilité et d'avoir répondu aux interrogations que nous nous posions suite aux auditions que nous avons eues.

Je vais donc passer la parole à la ministre Marghem pour un premier exposé, suivi d'un échange de points de vue.

Marie-Christine Marghem, ministre: Madame la présidente, je remercie mon collègue Kris Peeters pour son intervention.

Na de tussenkomst van mijn collega Kris Peeters, zou ik mijn tussenkomst willen toespitsen op de toekomst. Zo zal ik de geboekte vooruitgang op het Europese vlak verduidelijken en ook het belang van de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit.

Avant toute chose, je souhaite mettre en évidence la bonne collaboration entre les différents niveaux de pouvoir sur la question très complexe qui nous occupe. Lors de vos auditions, vous avez constaté la complexité de la répartition des compétences sur le sujet.

Et intelligemment, face à la dimension internationale de la fraude, qui s'ajoute à la complexité institutionnelle du traitement de celle-ci dans notre pays, un échange de vues national régulier sur le sujet a été mis en place. En ce qui concerne la dimension environnementale et de santé publique, il est évident pour tous les niveaux de pouvoir que l'évaluation des impacts de la fraude est particulièrement complexe. Des tests sont en cours en Allemagne; mon collègue vous l'a dit encore tout à l'heure. Et nous espérons qu'ils apporteront des réponses à des questions précises que tout le monde est en droit de se poser.

En ce qui concerne le développement de nouvelles procédures de test, je vous le signalais déjà en octobre dernier, cette crise souligne un constat posé déjà depuis un certain temps par tous les acteurs du secteur automobile: les émissions mesurées au cours de la procédure d'homologation – les polluants atmosphériques et le CO_2 – ne reflètent pas les émissions mesurées en conditions réelles.

Aux côtés d'autres États membres, la Belgique a fait part à la Commission, dès 2010, de ses premiers doutes. Et sous pression des États membres, les autorités européennes ont entrepris d'élaborer de nouvelles dispositions réglementaires en vue d'obtenir des valeurs plus représentatives se rapprochant davantage de celles qui peuvent être mesurées en conditions réelles. De telles mesures ont pour objectif de donner une information plus réaliste aux consommateurs et de pousser les constructeurs à mettre en œuvre des solutions innovantes permettant d'atteindre ces objectifs.

Une nouvelle procédure de test plus représentative, dont l'acronyme est WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedures), a été mise au point dans le cadre d'un organe des Nations unies dédié à l'harmonisation technique relative aux véhicules à moteur. L'organisme UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) a procédé à cette harmonisation.

La vocation de cette procédure est double: garantir une meilleure harmonisation au niveau mondial, ainsi que des conditions de test plus proches des conditions réellement rencontrées sur nos routes.

Un premier volet de cette procédure a été entériné en 2014 au niveau de cet organe (UNECE). L'intention de la Commission européenne était d'implémenter la procédure WLTP en droit européen en vue d'une mise en œuvre en 2017, à la place du cycle d'essais NEDC.

Des propositions ont été formulées par la Commission fin 2015. La Belgique étant absente des groupes d'experts, elle n'est pas associée directement aux travaux. Toutefois, des recommandations consolidées pour notre pays seront formulées très rapidement auprès du comité technique qui supervise ceux-ci.

En ce qui concerne un cycle d'essai complémentaire en conditions réelles pour mesurer les émissions de polluants atmosphériques - le fameux test RDE -, à côté de cette nouvelle procédure dont je viens de parler – le test WLTP–, la Commission européenne a proposé aux États membres de mettre en œuvre un cycle d'essais complémentaire en conditions réelles, donc le cycle RDE, rendu possible grâce à des systèmes de mesure embarqués.

Nous sommes actuellement au cœur des discussions sur ce dossier au sein du comité technique compétent de la Commission européenne. Un premier paquet de mesures a été voté en mai 2015; le second, en octobre de l'an passé. Ce second paquet s'intéressait tout particulièrement aux facteurs de conformité tolérables entre les tests effectués en laboratoire et ceux en conditions réelles. Le comité technique a voté à une très large majorité l'adoption d'une mise en œuvre en deux phases. Premièrement, comme on l'a dit, le 1er janvier 2017 et 2019 pour les véhicules déjà sur le marché, le comité technique prévoit un facteur de 2,1, c'est-à-dire 210 %. Cette pondération doit être respectée pour l'entièreté du cycle et la partie urbaine du cycle indépendamment. Pour le 1er janvier 2020 (et plus tard pour les véhicules déjà sur le marché), la marge d'erreur de 50 % sera tolérée entre les tests en laboratoire et les émissions réelles. L'établissement de ces critères est le fruit d'un compromis entre les impératifs environnementaux et de santé publique, et la nécessaire période d'adaptation des constructeurs. Cette ambition raisonnable se symbolise également par un renforcement de la surveillance du marché.

Concernant la révision de la directive-cadre 2007/46, très récemment, à savoir le 27 janvier 2016, la Commission a proposé une série de mesures visant à réformer la directive encadrant l'homologation et la surveillance du marché des véhicules à moteur. Cette révision prévoit un renforcement de l'indépendance et de la qualité de la procédure d'homologation via une modification du mode de rémunération des services techniques qui effectuent les tests. La Commission veut ainsi limiter les risques de conflit d'intérêts entre les constructeurs et les organismes qui effectuent ces tests. Actuellement, ce sont les constructeurs eux-mêmes qui rémunèrent les laboratoires. Dans ce cadre, la Commission prévoit également un renforcement des audits des services techniques et des *peer reviews* entre les autorités responsables pour la réception.

Par cette révision, la Commission met en place les conditions plus efficaces pour une surveillance effective du marché au niveau européen. L'intervention européenne sera ainsi renforcée et pourra entre autres suspendre ou retirer la certification d'un service technique, réaliser des tests via le comité technique de la Commission européenne ex post, initier le rappel de véhicules et imposer des sanctions financières.

Enfin, pour répondre à l'origine de la fraude, la Commission prévoit de clarifier des critères pour les dispositifs d'invalidation.

Il sera ainsi obligatoire pour les constructeurs de déclarer leurs dispositifs d'invalidation légaux, comme cela se fait déjà aux États-Unis. Cette disposition fait déjà partie du deuxième paquet de mesures RDE et il sera également fait obligation de fournir les protocoles de gestion moteur, donc les logiciels des véhicules en question.

Ces initiatives européennes vont dans le bon sens. J'accorderai donc toute mon attention à leur réalisation effective.

En ce qui concerne la mobilité durable, je voudrais prendre du recul sur l'affaire de fraude qui nous occupe pour rappeler l'importance d'une transition vers une mobilité plus durable, et donc voir les choses plus globalement. Selon moi, trois enjeux sont cruciaux dans ce débat. Premièrement, il s'agit de réduire l'impact du secteur transport sur l'environnement, et en particulier sur le changement climatique. Deuxièmement, il s'agit de réduire le coût de la congestion automobile. Troisièmement, il s'agit d'accentuer la concertation avec les différents niveaux de pouvoir afin d'améliorer la cohérence des décisions politiques dans ce domaine.

Ces travaux sont menés par mon homologue à la Mobilité, Mme la ministre Galant. Je reste toutefois particulièrement attentive à ses initiatives sur le sujet. Un soutien au transfert des modes de transport entre la voiture et le train est en effet indispensable pour réduire nos émissions. Le train émet de 7 à 28 fois moins de CO_2 que la voiture. Ce transfert passera par une amélioration de la qualité des services du rail. Les nouvelles technologies de communication sont également une opportunité pour augmenter l'efficacité de nos modes de transport, et donc leur impact sur l'environnement et la santé. Elles permettent une meilleure gestion de la vitesse, une simplification du partage de voitures, une meilleure comparaison entre les modes de transport ou même à l'avenir, le développement de voitures autonomes.

Je suis à l'écoute de vos questions et je vous remercie pour votre attention.

Le **président**: Merci pour votre exposé, madame la ministre. Qui souhaite prendre la parole? Monsieur Klaps, vous avez la parole pour commencer.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de minister, dank voor uw toelichting.

Het is na al deze hoorzittingen duidelijk geworden dat er een dualiteit bestaat tussen, enerzijds, het probleem van de NO_X, die heel slecht is voor de volksgezondheid en, anderzijds, de CO_2, die heel schadelijk is voor het milieu. Deze twee stoffen zijn communicerende vaten: als men inzet op het verminderen van de CO_2, krijgt men meer NO_X, en vice versa. Hoewel ze beide negatieve gevolgen hebben.

In het verleden hebben we evenwel enkel over CO_2 gepraat, NO_X was tot voor kort in de volksmond weinig bekend. Die focus was vrij eenzijdig. Hebt u daar een mening over?

Ik volg u als u zegt dat we meer moeten inzetten op andere transportmiddelen. Echter, als de hele transportsector blijft volhouden dat we dieselmotoren nodig hebben om de CO_2-normen te kunnen halen, zou het dan niet verstandiger zijn om vanuit het beleid, met het oog op het halen van de CO_2-doelstellingen, in te zetten op de industriële uitstoot, op de verwarming van gebouwen – daar zit nog marge op qua isolatie en dergelijke – en ons wat het transport betreft meer te richten op het NO_X-principe? In het dichtbevolkte gebied waarin we leven, heeft dat een grote impact. Heel veel mensen wonen hier naast drukke wegen, als kinderen buiten komen ademen ze de NO_X rechtstreeks in. Dat is een zeer kwalijke zaak.

Als we het hebben over een mogelijke schadevergoeding, dan is het blijkbaar heel moeilijk om individuele gezondheidsproblemen te relateren aan eventuele uitstoot. Juristen zeggen ons dat dit een bijzonder hachelijke oefening is. Op het vlak van milieu is het volgens mij wel mogelijk. We kunnen de reële uitstoot toch beter berekenen, dus we zouden de impact op het milieu van die te hoge uitstoot kunnen kwantificeren. Ik wilde vragen of dit volgens u mogelijk is en op welke manier dit berekend kan worden?

Ik wil u eraan herinneren dat in de Verenigde Staten, in Californië, men erover heeft nagedacht dat Volkswagen, in de plaats van een financiële schadevergoeding, een andere bijdrage zou kunnen leveren aan het halen van de milieudoelstellingen. Het zou dan gaan om een soort *Wiedergutmachung*. Dat is misschien geen slecht idee. Tot op vandaag zien we echter dat Volkswagen geen enkel budget heeft vrijgemaakt om een dergelijke actie te ondernemen.

Als ik naar alle cijfers kijk die we hier gekregen hebben, dan zouden we, alvorens in discussie te gaan met Volkswagen over die schadevergoeding, eens goed moeten berekenen wat we eigenlijk willen. We kunnen berekenen hoeveel impact de NO_X op het milieu heeft. We kunnen het aandeel van dieselwagens daarin berekenen, tenminste als we ons hiervoor baseren op de effectieve-uitstootcijfers. Dus we kunnen weten hoeveel jaren die limieten door Volkswagens en andere producenten zijn overschreden, en in welke mate. We zouden dus de schade moeten kunnen berekenen die de maatschappij door dit schandaal heeft geleden, en wat we daarvoor in de plaats kunnen eisen. Ik wilde vragen of u daarvoor al een plan van aanpak heeft?

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Deux choses, madame la ministre. D'abord, je voudrais insister sur le chiffre que vous avez confirmé, à savoir que le train peut être de sept à vingt-huit fois moins polluant que la voiture.

Durant les heures de pointe, là où les bouchons se font le plus sentir, c'est vingt fois moins. De tels chiffres ne peuvent que nous inviter à concrétiser le shift modal.

Vous l'avez dit: ce n'est pas votre compétence, mais actuellement celle de la ministre Galant et des ministres régionaux. Mais vous, en tant que

ministre en charge, de manière transversale, du développement durable, quelle action pouvez-vous ou avez-vous entreprise pour justement forcer à ce que ces chiffres ne restent pas simplement des constats, mais induisent des changements politiques en profondeur sur la matière?

Ensuite, j'aimerais revenir sur ce qu'on a déjà évoqué avec le ministre Peeters, à savoir le rôle qu'a joué le représentant belge dans cette commission technique dont vous parliez. Est-ce que des positions ont été prises? Ou est-ce purement la Commission européenne qui a pris sa décision? Est-ce que vous avez donné des instructions? Est-ce que votre administration a donné des instructions au niveau européen quant à ces nouvelles normes, ce dernier terme étant un bien gentil mot quand on voit les marges de manœuvre possible au-delà de la norme (210 % ou 150 %)?

Voilà mes deux questions, pour aller à l'essentiel, madame la présidente.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la ministre, dans votre exposé, vous avez évoqué la nécessité d'obtenir un compromis entre les adaptations des constructeurs et l'environnement. Ce sont les termes que vous avez utilisés. Mais lorsqu'on se réfère à d'autres auditions, les constructeurs qui sont venus ici nous ont dit qu'ils étaient en capacité de respecter un certain nombre de normes. D'où ma question: pourquoi faire un compromis entre les adaptations des constructeurs et l'environnement si les constructeurs eux-mêmes se disent capables de respecter un certain nombre de normes? N'êtes-vous déjà pas en dessous de ce qu'il est possible de faire, puisque vous parlez déjà de compromis alors que les constructeurs parlent de respect de normes? Ça, c'est un premier élément.

On a évoqué un chiffre de 210 %, j'aurais aimé savoir quel est le montant exact et votre position.

Vous n'avez pas évoqué dans votre exposé la question de l'indemnisation. M. Peeters avait évoqué rapidement les choses. Sur l'indemnisation par rapport à la pollution de l'air, avez-vous une position? Comment imaginez-vous d'organiser les choses?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, u bent begonnen met te zeggen dat u zich zou toespitsen op de toekomst. Dat is zeer goed, vooral wat u zegt over duurzame mobiliteit. Maar dat gaat allemaal over de lange termijn. Het is nog niet zolang geleden dat België veroordeeld is door het Europees Hof van Justitie voor de zeer slechte luchtkwaliteit en we zijn een slechte leerling in de klas, we breken alle records inzake luchtvervuiling. Ook het Europese Milieuagentschap heeft hier aan de alarmbel getrokken.

Ik zou u toch willen vragen welke concrete acties u onderneemt, samen met de ministers van de deelstaten, om onze luchtkwaliteit te verbeteren?
Zoals mijn collega heeft gezegd, hebben wij in de commissie gehoord dat de impact op het milieu berekenbaar is. Wij hebben dit door enkele experts horen zeggen. Ik denk dus dat u een aantal van deze experts heel gemakkelijk de opdracht kan geven om die impact concreet te berekenen, waardoor we een plan van aanpak kunnen vastleggen met milieudoelstellingen op korte termijn.

U bent voorstander van het uitvoeren van de klimaatafspraken. Die afspraken bevatten ook zaken die te maken hebben met luchtvervuiling; dieselwagens spelen hierin een rol. Mocht u mij antwoorden dat luchtkwaliteit niet uw bevoegdheid is, dan zou ik de vraag willen omdraaien en u vragen wat u gaat doen om de klimaatdoelstellingen te behalen inzake luchtkwaliteit en vervuiling door dieselwagens.

Daniel Senesael (PS): Merci, madame la ministre, pour votre exposé. Vous me permettrez de revenir sur deux points.

Le premier a trait aux normes maximales d'émissions de NO_X. En fait, on se trouve dans une pièce en quatre actes. Premier acte: automne 2015, la Commission européenne propose un facteur correctif pour ses normes d'émissions de NO_X. Pour rappel, la Commission proposait que la norme NO_X puisse être dépassée de 1,6 entre 17 et 20 et de 1,2 au-delà.
Acte 2: le comité technique sur les véhicules à moteur, dont vous avez parlé, composé des 28 États membres – donc la Belgique y était bien représentée – a décidé d'encore abaisser ces normes NO_X de 1 et 1,5. Pouvez-vous nous préciser la position de la Belgique dans ce comité technique?
Acte 3: la commission Environnement du Parlement européen vote contre la solution proposée par le groupe technique.
Acte 4: malheureusement, le 3 février, la plénière du Parlement déjuge sa commission et, finalement, accepte la proposition du groupe technique.

Madame la ministre, c'est un très mauvais signal qui a été donné. Quelle est la suite du processus législatif en vue de la mise en place de tests plus réalistes? Et quelle est la position du

gouvernement fédéral dans ce cadre?

Deuxième point. Les constructeurs doivent homologuer leurs modèles auprès d'un certificateur privé. Les certificateurs sont en concurrence pour attirer les constructeurs. De plus, les certificateurs sont souvent dépendants d'un constructeur pour assurer leur activité économique.

Lors des auditions, on a évoqué la nécessité de rendre les certificateurs indépendants des constructeurs. Quelle est la position de la Belgique à cet égard?

D'avance, merci pour vos éléments de réponse.

Marie-Christine Marghem, ministre: Madame la présidente, chers collègues, merci pour vos questions.

Tout d'abord, je répondrai concernant les polluants de l'air qui endommagent la qualité de l'air et la différence à faire scientifiquement entre les NO_X – particules fines – et le CO_2. Comme M. Klaps l'a rappelé, les NOx impactent plus la santé des êtres vivants et le CO_2 concerne plus particulièrement l'environnement.

Vous voyez des vases communicants entre les deux: selon les véhicules que l'on utilise, il y a plus de NO_X et moins de CO_2 ou plus de CO_2 et moins de NO_X. Or, ce n'est pas aussi clair que cela. Je ne suis pas scientifique. Vous avez certainement auditionné des scientifiques en la matière et les liens sont plus subtils, ou en tout cas, les comparaisons sont certainement plus subtiles entre les deux et certainement pas aussi carrées que de dire quand il y en a plus de l'un, il y en a moins de l'autre et inversement. Voilà une première chose.

Deuxième chose: pourquoi ne s'est-on, en Europe, préoccupé que du CO_2? Pour des questions éminemment climatiques. Comme vous le savez, on a, au niveau européen, mis le point focal plus fortement sur le réchauffement climatique et la lutte contre le réchauffement climatique. Et donc, les normes ont plus été axées sur la lutte contre le CO_2 et moins contre les NO_X.

En ce qui concerne les émissions qui sont réelles et le calcul de la réalité de ces émissions, vous dites qu'il est possible, par rapport à l'environnement et à la qualité de l'air – donc à ce que l'air contient comme particules – de calculer de façon plus précise l'impact de la fraude et de l'ensemble des particules qui ont été ainsi émises dans l'air plus facilement que sur la santé. Je vous écoute; je vous crois. C'est sans doute vrai. Je ne suis pas médecin; ma collègue pourra mieux vous répondre à ce sujet.

Je réfléchis spontanément: probablement que l'on peut faire un calcul au départ du nombre de véhicules, de ce qu'il était permis qu'ils rejettent dans l'air par rapport à ce qu'ils ont en réalité rejeté. Et d'en conclure que dans l'air, il y a forcément eu plus de particules fines et de demander une indemnisation pour cela.

Cela paraît évidemment extrêmement facile et logique. Mais je ne sais pas si c'est aussi clair que ça. Comme toujours, les choses sont plus compliquées, parce qu'à partir du moment où vous allez dire à celui que vous allez désigner comme responsable, quand l'autorité allemande aura fixé les critères de responsabilité en disant ce qu'il s'est réellement passé au départ de toutes les voitures qui sont sorties de l'usine VW, donc quand la KBA aura fixé ces éléments clairs au départ d'analyses scientifiques, il faudra évidemment, dans un processus de demande d'indemnisation, faire en sorte de prouver devant un magistrat, peu importe lequel, qu'il y a un dommage à telle hauteur. Et bien entendu, cette question sera discutée avec l'opposant dans cette procédure, qui sera forcément Volkswagen et qui dira: "oui, mais la qualité de l'air comme vous l'avez mesurée tel jour, avec autant de véhicules sur la route, elle était impactée aussi par d'autres choses." Donc, il faudra estimer que, brutalement, entre telle et telle période, les véhicules que VW a laissé fonctionner, autant d'heures par jour, autant de kilomètres sur le territoire belge, etc., ont impacté la qualité de l'air … Vous voyez mieux dans quelle complexité en termes d'évaluation du dommage nous allons entrer.

Il ne suffit pas de dire: c'est autant et vous payez. Parce que pour cela, il faudrait une règle qui forfaitise le dommage. Or, le dommage, si je le regarde sur le plan du droit de la responsabilité en Belgique – je ne suis que juriste belge –, vous avez à le démontrer dans toutes ses composantes et vous avez à requérir une indemnité à la hauteur du dommage à due concurrence de ce dommage-là précisément.

C'est tout le problème de prouver exactement ce dommage. Combien de temps ces véhicules ont-ils été mis sur la route? Combien de temps ont-ils roulé? À quelle vitesse? Est-ce que quand ils roulent plus vite, ils en font autant? Est-ce que quand ils roulent moins vite, ils en font autant? Vous voyez toutes les questions que l'on peut se poser.

Donc, si en Californie, on dit qu'il y a des réparations financières, c'est probablement fondé

sur un autre système.

Les juges américains fonctionnent dans un système légal qui est totalement différent du nôtre, fondé sur une construction qui, elle-même, repose sur des précédents jurisprudentiels. Je ne sais pas s'il y a déjà eu des condamnations en Californie. Ils ont des lois – il y en a peu dans le système anglo-saxon – qui permettent de récupérer des indemnités à charge des auteurs responsables. Nous, pour l'instant, nous ne pouvons fonctionner que sur base du droit de la responsabilité. C'est l'article 1382 du Code civil, qui prévoit que tout auteur de dommage doit à celui qui en souffre une réparation à due concurrence de ce dommage. Il faut aussi prouver un lien causal. Donc, ils peuvent nous répondre que dans l'air, ce jour-là, il y avait autre chose, qu'on a mesuré d'autres choses dans l'air que ce qu'on leur reproche.

Je n'ai pas suivi l'ensemble des auditions que vous avez faites, mais je suis persuadée que les juristes que vous avez reçus ont dû vous expliquer ce genre de choses.

En ce qui concerne la différence d'émissions entre le train et les voitures, cela doit évidemment nous inciter à accentuer toutes les mesures possibles et imaginables qui doivent conduire à ce que l'on utilise plus le train que les voitures, notamment dans ce pays. Je suppose qu'en commission qui s'occupe de la mobilité, vous avez maintes fois l'occasion d'insister sur ce point.

Par ailleurs, vous savez que dans le cadre du *burden sharing*, on a quand même pris des engagements, pour le premier paquet jusqu'en 2020, notamment pour la diminution des gaz à effet de serre. Il s'agit de mesures politiques à prendre pour faire en sorte qu'il y ait diminution de gaz à effet de serre, ce qui ne concerne qu'une partie des polluants dont nous parlons aujourd'hui. Donc, nous avons à prendre, avec les Régions, …

Madame Dedry, je suis vraiment désolée de devoir encore vous le dire - Kris Peeters vous l'a dit tout à l'heure; Mme De Block vous le répétera probablement encore après moi -, mais ce sont les Régions qui sont responsables en matière de qualité de l'air.

Donc, si j'ai des mesures à prendre, bien volontiers, je le ferai avec les Régions. Donc pour ce qui me concerne, directement avec les Régions, je dois prévoir une diminution des gaz à effet de serre par une série de mesures. J'ai un pourcentage à atteindre d'ici à 2020; j'en ai un autre à atteindre, plus exigeant, d'ici à 2030.

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, et pour rejoindre la première question qui a été posée, la réparation éventuelle qui pourrait être imposée à l'auteur d'un dommage en cette matière, c'est d'abord et avant tout entre les mains des Régions que cette action repose. Je dois le rappeler mais nous pouvons faire tout ce qu'il est possible de faire ensemble pour avoir une meilleure qualité de l'air. Néanmoins, a priori, je ne suis pas du tout en compétence dans ce domaine.

En ce qui concerne l'indemnisation, j'ai répondu avec précision sur la manière dont je la conçois. Dans vos recommandations, je crois qu'il est utile - mais je n'ai aucun conseil à vous donner, c'est vous qui en tant que parlement, allez émettre des recommandations après les travaux de cette commission - d'envisager un système permettant d'être plus efficace pour obtenir une indemnisation dans ce cas précis. En effet, si vous devez en rester à un système qui doit passer de toute façon par les fourches caudines du droit de la responsabilité, comme nous l'entendons en droit belge et français, ce sera plus complexe. Des étapes devront être discutées sans donner forcément de résultat. Il faut donc essayer de réfléchir à ce type de responsabilité.

Vous parliez par ailleurs de compromis avec les constructeurs. Ce n'est pas un compromis au sens de "ok on est d'accord avec vous". Non, ce n'est pas du tout cela. Dans la discussion au niveau européen, les constructeurs apportent des avis techniques, puisqu'il faut des appareils de réduction dans les voitures. Donc, qu'est-ce que la technique est en mesure de faire, dans quelle mesure peut-elle nous faire obtenir tel résultat? C'est dans ce sens-là uniquement et spécifiquement que les décisions se prennent. Concernant les 210 % de marge, vous devez savoir qu'il y avait des demandes beaucoup plus fortes que cela!

Donc, le compromis va dans les deux sens. Si on peut être d'accord sur certains éléments techniques qu'il est difficile de mesurer quand on n'est pas constructeur, alors que la technique a ses limites elle-même, on peut ne pas être d'accord non plus avec les largesses qu'ils demandent. C'est la raison pour laquelle nous appliquons des critères qui vous semblent peut-être énormes mais qui en réalité, sont beaucoup moins élevés que ce qu'ils demandaient.

Michel de Lamotte (cdH): Et votre position à vous, ça vous convient ça?

Marie-Christine Marghem, ministre: J'y arrive, parce que je vais parler de la Commission européenne. Vous avez posé une question sur la

façon dont les choses se sont déroulées. Je n'y étais pas mais c'est une représentante de la DG Mobilité qui est présente au niveau de la commission pour ce vote. La DG Environnement, qui est mon administration, donne l'input. Quand on l'interroge, elle donne donc l'input qu'elle peut donner en termes techniques et de compétences à cette représentante. Le vote a eu lieu au niveau de ce groupe technique, le TMCV (?) si je me souviens bien; ce groupe technique s'est réuni à cette fin donc. Le vote a d'abord été débattu pour la Belgique et est ensuite intervenu par le biais de la représentante de la DG Mobilité, sous la responsabilité de ma collègue Mme Galant.

Nous avons donc transmis nos informations techniques et politiques en tant que DG Environnement à cette représentante qui évidemment recevait d'autres instructions des autres ministres compétents en la matière, pour que ce vote ait lieu.

M. Senesael a rappelé l'historique de ce dossier. C'est à vous d'évaluer les choses mais je souhaitais vraiment, je l'ai dit, que ce vote sur le RDE se fasse rapidement, sans qu'il y ait d'atermoiements techniques, politiques, etc. On n'obtient pas toujours ce que l'on veut; un vote est un vote, on n'est pas tout seul à voter ni à exiger. On avait des demandes ambitieuses. Le résultat du vote est peut-être selon vous insuffisamment ambitieux. En tout cas, le Parlement européen a émis un vote. Ce vote va dans le sens du comité technique. Je ne dis pas que je m'en réjouis pour l'ensemble des éléments de ce vote. Je dis simplement que ce qu'il fallait essayer d'obtenir, c'était d'avancer pour disposer d'un test plus performant et permettant d'obtenir quelque chose concrètement. Autrement, nous aurions pu discuter jusqu'en 2017, 2018, 2019, et ainsi de suite.

Je veux juste rappeler ces éléments; je ne porte aucun jugement de valeur, monsieur Nollet. Je suis purement factuelle.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je ne comprends absolument pas.

La **présidente**: Vous vous exprimerez après.

Marie-Christine Marghem, ministre: Je me doute bien que vous ne comprenez pas; ce n'est pas nouveau!

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Vous avez entendu, tout de suite le terrain s'échauffe… Je ne comprends pas!

La **présidente**: Qui demande la réplique? M. Nollet, M. Klaps, M. Senesael et M. de Lamotte. Monsieur Nollet, vous avez la parole.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la ministre, on vous sent embêtée. On vous connaît, dans ce genre de situation, vous commencez à tourner autour du pot. J'ai la parole, donc ne m'interrompez pas.

J'aimerais avoir une réponse très précise à la question de savoir qui a donné le mandat. Vous dites "j'ai donné des informations". Le ministre Peeters dit "je ne sais pas, je vais vérifier". J'aimerais savoir quel est le ministre qui a donné le mandat. Y a-t-il eu des réunions du gouvernement? J'en doute, mais il y a quand même bien quelqu'un qui a donné le mandat à cette dame qui était notre représentante dans le comité technique. Est-ce la ministre Galant? Est-ce quelqu'un d'autre? Qui a donné ce mandat et avec quel accord en amont? Un accord au niveau du gouvernement, en intercabinet, que sais-je? Ou est-ce la ministre seule? Le ministre Peeters a dit qu'il devait vérifier. Mais vous, madame la ministre, je n'ai pas compris. Est-ce vous? La ministre Galant? Quelqu'un d'autre? Est-ce que vous l'ignorez? Je ne sais pas. J'aimerais donc comprendre ce volet-là.

Daniel Senesael (PS): Je vais aller dans le même sens que M. Nollet. C'est important, madame la ministre. Quand il y a un comité technique avec 28 personnes, la Belgique n'est représentée que par une personne. Comme le Parlement suit le comité technique, évidemment politiquement, il se base sur des faits. Quel était donc le mandat de la représentante au comité technique? Comment a-t-elle pris part au vote de ce comité technique? La question, simple je pense, a déjà été posée. Si vous me le permettez, madame la ministre, je crois ne pas avoir entendu la réponse à ma seconde question.

Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de minister, ik heb mij misschien niet zo nauwkeurig uitgedrukt en ik ben geen jurist – laat staan een briljant jurist zoals u er een bent – maar volgens mij is de kwantificering van de uitstootnormen wel mogelijk. In de industriesector gebeurt het. Ook al draaien de fabrieken niet elke dag op volle kracht, toch bestaat er een kwantificering van de uitstootrechten. Die rechten zijn zelfs verhandelbaar. We zitten nog niet in de fase waarin we tot de laatste gram bewijsvoering kunnen aanbrengen voor een rechtbank en ik begrijp dat dit niet zo eenvoudig is, maar het moet volgens mij technisch mogelijk zijn om een berekening te maken.

We kunnen over de parameters discussiëren,

maar we zullen deze berekening wel moeten doen – hetzij op Europees niveau, hetzij op niveau van de lidstaten – om in discussie te gaan met Volkswagen en andere producenten. Wat gaan we hen anders vragen? In de Verenigde Staten bestaat er wetgeving die bepaalde bedragen stipuleert als schadevergoeding, in Europa hebben we dat vandaag niet. We zullen een soort standaard moeten vastleggen als discussienota.

Uiteraard moet daarna met de sector worden bekeken wat er mogelijk is, maar dit soort kwantificering moet volgens mij wel mogelijk zijn. Zeker voor dieselwagens bestaat er een zeer duidelijke correlatie tussen de CO_2-uitstoot en de NO_X-uitstoot. Als men minder CO_2 wil, moet de temperatuur in de motor worden verhoogd met als resultaat een hogere NO_X-uitstoot.

Ik zeg niet dat alles tot de laatste komma kan worden berekend, maar dat gebeurt ook niet bij elke schoorsteen van elke fabriek waarvoor vandaag de uitstootrechten berekend worden. Volgens mij moet er toch een parameter mogelijk zijn en is dit een denkpiste die, wat mij betreft, zeker eens van naderbij moet worden bekeken.

Marie-Christine Marghem, ministre: Ce n'est pas mon administration qui était responsable du vote. Et ce n'est pas pour dire "je ne suis responsable de rien", "quelqu'un doit être responsable". Je suis purement factuelle. Je dis simplement que la DG Environnement apporte les éléments – et je répète ce que j'ai dit – qu'elle doit apporter sur le plan politique et technique. Et la coordination est sous la responsabilité de la ministre de la Mobilité. C'est donc dans le cadre de ce comité technique – je l'ai dit et répété tout à l'heure – que le SPF Mobilité agit.

Michel de Lamotte (cdH): Par rapport à ce dossier-là, pourrait-on avoir la note d'input de la DG Environnement qui a été donnée à la DG Mobilité?

Marie-Christine Marghem, ministre: J'ai là un technicien. Donc je lui pose la question. On n'entend rien.

Michel de Lamotte (cdH): Pour être clair, c'est la note d'input que la DG Environnement a donnée à la DG Mobilité.

Marie-Christine Marghem, ministre: Je n'ai pas de problème.

Michel de Lamotte (cdH): Merci.

Marie-Christine Marghem, ministre: La deuxième question concernait les certificateurs. J'ai dit tout à l'heure dans mon intervention que, précisément, le deuxième paquet de mesures était tourné vers cette exigence qui était de rendre le plus possible les certificateurs indépendants des constructeurs. Actuellement, ce sont les constructeurs eux-mêmes qui rémunèrent les laboratoires. Dans le cadre de ce deuxième paquet de mesures, les conditions que la Commission veut mettre en place pour une surveillance effective du marché européen doivent privilégier cette indépendance via un mode de rémunération des services techniques qui effectuent les tests. Voilà ce que j'ai dit tout à l'heure.

La **présidente**: Je ne vois plus de demande de prise de parole. Il me reste donc à vous remercier aussi, madame la ministre, pour vos réponses et votre disponibilité cet après-midi. Je vais donc sans transition donner la parole à Mme la ministre de la Santé pour le même exercice que ses prédécesseurs.

Minister **Maggie De Block**: Mevrouw de voorzitter, geachte commissieleden, tijdens de hoorzittingen hebt u hier in de commissie ook de uiteenzetting gehoord van de Hoge Gezondheidsraad over de effecten van de softwarefraude op de volksgezondheid. De raad heeft erop gewezen dat de huidige concentraties aan stikstofdioxide inderdaad een negatieve invloed hebben op de volksgezondheid en dat we kunnen aannemen dat die concentraties hoger liggen doordat de euronormen voor de uitstoot van dieselmotoren moedwillig werden omzeild door een bewuste fraude.

De raad concludeerde dat hoogstwaarschijnlijk een aantal premature sterfgevallen te wijten is aan Dieselgate en dat de fraude via een verhoging van de concentratie aan stikstofoxiden bij een aantal mensen specifieke aandoeningen kan hebben veroorzaakt. Het gaat onder meer over astma, bronchitis, emfyseem en mogelijk ook hart- en vaatziekten.

Tegelijkertijd wees de Hoge Gezondheidsraad er hier in de commissie op dat de gezondheidsimpact nog niet exact kan worden becijferd. Daarvoor moet niet alleen rekening worden gehouden met het directe effect van een hogere concentratie aan stikstofoxiden, maar ook met de invloed van stikstofdioxide op fijn stof en ozon, omdat het zich als een precursor gedraagt.

Het advies over de effecten van het verkeer op de volksgezondheid, dat de Hoge Gezondheidsraad uitbracht in mei 2011, toen van Dieselgate nog geen sprake was, blijft trouwens het lezen waard.

Je suis d'accord avec les conclusions du Conseil Supérieur de la Santé. En résumé, il est en effet fort probable que le Dieselgate ait eu un impact sur la santé publique même si la qualité de l'air ainsi que la concentration d'oxyde d'azote ont *grosso modo* été améliorées les dernières années. Il n'est par ailleurs pas possible de calculer cet impact avec précision et encore moins d'imputer des cas spécifiques de maladies à la fraude de logiciels.

Lorsque mes collègues et moi avons été entendus lors des commissions réunies de la Santé publique, des Finances et de l'Économie, j'ai souligné que nous devons, autant que possible, résoudre ce problème conjointement au sein du gouvernement fédéral mais aussi avec les entités fédérées.

En ce qui concerne les effets sur la santé publique, j'avais déjà mis le point à l'ordre du jour de la Conférence interministérielle de la Santé publique en octobre de l'année 2015. Mes collègues des entités fédérées sont alors arrivés à la même conclusion: il n'est en ce moment pas possible d'identifier précisément l'impact du Dieselgate sur la santé publique. Cependant, il y a eu une concertation permanente avec les entités fédérées. Ma cellule stratégique est représentée au sein du groupe de travail qui est piloté au n° 16, rue de la Loi, ainsi que dans le sous-groupe de travail chargé de matières relatives à l'environnement et la santé. Les Régions y ont fait savoir qu'il est jusqu'à présent très difficile de déterminer exactement quel a été l'impact du Dieselgate sur la qualité de l'air. Or, ce n'est que sur la base de ces données que nous pourrons mesurer un impact éventuel sur la santé.

Het gaat hier om een fraude die over heel Europa gevolgen heeft gehad en die in de eerste plaats ook op Europees niveau in kaart gebracht en aangepakt wordt. Ik ben blij dat het Europees Parlement via een onderzoekscommissie de zaak ook grondig zal uitspitten. In Europees verband moet Duitsland alle informatie delen waarover het beschikt inzake de omvang en de aard van de Volkswagenfraude, zodat we de stukken van de puzzel kunnen samen leggen.

Wat ons vanuit het perspectief van de volksgezondheid vooral moet bezighouden, is de vraag hoe wij de luchtkwaliteit kunnen verbeteren en hoe de aandoeningen die daaruit voortvloeien, kunnen worden voorkomen.

Het is goed dat er een compromis is bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de nieuwe reële uitstootnormen voor dieselwagens, de Real Driving Emissions. Het kan altijd strenger, maar het is ongetwijfeld een doorbraak dat labotests niet langer zullen volstaan en dat de werkelijke uitstoot van de wagen in het verkeer zal worden gemeten.

Zoals u weet, heeft de federale regering eerder al maatregelen genomen die het rijden met een dieselwagen fiscaal minder aantrekkelijk maken ten opzichte van de benzinewagens. Dat is een van de vele zaken die gebeuren om een *mind switch* te maken naar meer milieuvriendelijke manieren van vervoer, die ook beter zijn voor de volksgezondheid.

De luchtkwaliteit valt in ons land in de eerste plaats onder de bevoegdheid van de Gewesten, ondersteund – zoals zij heeft gezegd – door mijn collega, minister Marghem. Het is evident dat er een belangrijk snijvlak is met de volksgezondheid. Mijn diensten werken in het kader van het Nationaal Actieplan voor Leefmilieu en Gezondheid, in samenwerking met de deelstaten, aan een opleidingsmodule milieugeneeskunde voor artsen en andere gezondheidsprofessionals. We coördineren ook de Belgische inspanningen op het vlak van menselijke biomonitoring. Dat betekent het meten van de blootstelling aan schadelijke stoffen door analyse van, onder andere, haarstalen en urinestalen.

In het kader van het Nationaal Actieplan voor Leefmilieu en Gezondheid ligt ook nog een project Be-MOMO op tafel om vanaf volgende winter de incidentie van aandoeningen die gelieerd zijn aan luchtverontreiniging, zoals astma-aanvallen en emfyseem, en de mortaliteit ten gevolge van deze aandoeningen, specifiek te onderzoeken wanneer er een piek is in de luchtvervuiling.

Dames en heren, zoals ik ook vorige keer heb gezegd, is men op geen enkel niveau bij machte om de problematiek van de uitstoot, veroorzaakt door onder andere het transport, alleen aan te pakken, of het nu de Europese Unie is, de federale overheid of de deelstaten. Het is belangrijk – voor mijn domein doen wij dat maximaal – dat er overlegd wordt met de collega's, dat iedereen in dezen zijn verantwoordelijkheid neemt en dat ieders werk op termijn ook een verbetering van de luchtkwaliteit in het algemeen en, meer bepaald, van de volksgezondheid zal kunnen bewerkstelligen.

In het verslag van de hoorzittingen met de experts van de Hoge Gezondheidsraad maar ook met andere experts, onder andere professor Bouland en professor Bernard, heb ik kunnen lezen dat het zeer moeilijk is om exacte berekeningen te maken. Daarvoor zijn er te weinig gegevens. We kennen het aantal auto's, maar we weten niet

waar zij gereden hebben. Hebben zij in een drukke straat gereden of op het platteland? Zelfs als men weet hoeveel Volkswagens er zijn en hoeveel andere auto's die er eventueel bij betrokken zijn, kan men de impact eigenlijk niet exact berekenen. Dat maakt het moeilijk om patiënten te ondersteunen om eventuele klachten in te dienen, laat staan dat wij zelf onderbouwde en gefundeerde klachten zouden kunnen indienen.

De **voorzitter**: Dank u mevrouw de minister. Je regarde pour les demandes de prise de parole. Je vois M. Senesael et mevrouw Dedry. Je donne la parole à M. Senesael.

Daniel Senesael (PS): Merci, madame la présidente. Merci beaucoup, madame la ministre, pour un exposé qui est très complet, d'une part, et qui apporte bien des clarifications. Merci aussi pour les leviers que vous avez pu mettre en place au niveau de la Conférence interministérielle. J'aurais juste une question. Il s'agit d'une question de délai mais qui m'apparaît importante. Vous avez parlé de la cellule stratégique qui rassemble les entités fédérées et le fédéral. Vous dites qu'il y a des résultats qui doivent être attendus. A-t-on une idée des délais de connaissance de ces résultats? Une fois les résultats connus, quel sera le devenir de ces résultats? Quelle suite sera donnée à cette étude?

Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, proficiat, u hebt het probleem begrepen. U hebt ook zeer goed het verslag gelezen van de hoorzittingen. In uw plannen volgt u ook wat de experts verklaren, niet alleen de Hoge Gezondheidsraad; u citeert ook de nieuwste gegevens van de experts uit de hoorzittingen. Ik geef u een pluim daarvoor, u wil dit probleem aanpakken.

U verwijst wel naar de Europese norm. U zegt dat het beter had kunnen zijn, maar dat we tenminste een norm hebben. Het is natuurlijk heel zwak en heel flauwtjes om op die manier te stellen dat we de volksgezondheid zullen beschermen en de milieuvervuiling zullen tegengaan. Ik weet dat u het niet alleen in de hand hebt, maar dit is absoluut geen norm om fier op te zijn.

Ik zou u willen voorstellen – we hebben het daarover in de commissie al verschillende keren gehad – dat gezondheidsdoelstellingen een belangrijke hefboom kunnen zijn. U hebt ook verwezen naar de Interministeriële Conferentie, waarbij u ook aankondigt dat er gezondheidsdoelstellingen aan het komen zijn. Mag ik u vragen om aan deze problematiek bijzondere aandacht te besteden? Kunnen we in de gezondheidsdoelstellingen vooral aandacht hebben voor de zwakste personen, die gezondheidsgevolgen kennen ten gevolge van de uitstoot? Ik denk aan oudere mensen, zwangere vrouwen, kleine kinderen, baby's, prematuren enzovoort. Kunnen we voor hen een heel concrete aanpak uitwerken?

La **présidente**: Merci mevrouw Dedry. Il n'y a plus d'autre demande de prise de parole. Je passe donc la parole à Mme la ministre.

Minister **Maggie De Block**: Mevrouw de voorzitter, veel punten zijn al aan bod gekomen bij de voorgaande sprekers.

De strategische cel komt in de Wetstraat 16 bijeen.
C'est surtout l'échange d'information qui est nécessaire. Mais il faut aussi travailler dans le même sens c'est-à-dire faire tout ce qui est possible sur tout le niveau pour arriver à des résultats acceptables sur la qualité de l'air.

Wij weten dat de luchtverontreiniging multifactorieel is en dat wij een geïndustrialiseerd land zijn. Er is heel veel transport, niet alleen met wagens maar ook met vrachtwagens. Er zijn dus meerdere elementen daarin vervat. Het is dus belangrijk dat iedereen in dezen zijn verantwoordelijkheid neemt. Wij trachten dat te coördineren in deze werkgroep met de Gewesten en de Gemeenschappen. Wij willen immers vooral maatregelen nemen die in dezelfde richting gaan.

Er is geen deadline. Het zal een werk van lange adem zijn, gelet op het nieuwe probleem waarmee wij nu geconfronteerd worden. Wij weten dat er een lichte verbetering was in de vorige jaren door de inspanningen die zijn gebeurd. Nu komt daar plots dat schandaal van Dieselgate. Men dacht een verantwoorde wagen te kopen om zich te verplaatsen en die blijkt veel meer uitstoot te hebben dan verwacht.

Wat de EU-norm betreft, mevrouw Dedry, zal ik duidelijk zijn. Ik ben daar niet tevreden mee en ik ben ook blij dat Philippe De Backer en onze andere fractieleden dat ook duidelijk gemotiveerd hebben bij de stemming in het Europees Parlement. Er is kritiek geweest op het feit dat de normen niet hoger werden gesteld omdat de auto-industrie wist dat dit eraan kwam. Ze hebben zeven jaar de tijd gehad om hun wagens aan te passen. Zeven jaar in de auto-industrie, als men weet met welke frequentie er nieuwe modellen op de markt komen, is een zee van tijd. De normen moeten nageleefd worden en men heeft hier eigenlijk een ruime interpretatie aan de normen gegeven.

Het positieve eraan, dat is hier ook al herhaaldelijk gezegd, is dat men de werkelijke uitstoot nu eindelijk gaat meten. Dat was ook een punt van kritiek dat vanuit ons land al herhaaldelijk werd geformuleerd. Men zit daar met labowaarden in omstandigheden die de werkelijkheid niet weergeven. Wij weten allemaal dat als men rijdt van punt A naar punt B, dit soms vlot gaat maar meestal gaat dat heel moeizaam. Dat heeft uiteraard zijn consequenties voor de uitstoot. Wij waren eigenlijk niets met die labowaarden. Wij hebben onszelf daarmee iets wijsgemaakt. Dat was niet de werkelijke uitstoot die zich in het milieu heeft voorgedaan.

Ik denk dat wij nog een stap verder moeten gaan. Eigenlijk zouden wij tot een homologatie moeten komen van alle testtoestellen die er in de verschillende landen worden gebruikt.

Wij zouden moeten komen tot één Europese testmethode: één Europese standaard om te berekenen welke wagen wat uitstoot. Zo zouden wij er misschien toe komen om onze berekeningen beter te maken. Er zijn nu tal van variabelen die maken dat het bijna onmogelijk is om de berekeningen waar u naar vraagt, en waarin ik u volg, te kunnen maken. Dat zou inderdaad interessant zijn. Meten is immers weten. Wij zouden dan kunnen meten of wij vooruitgang boeken of niet. Ik denk dat dit verhaal nog niet af is.

Zoals door de collega's vermeld, waren die normen een compromis. Zoals altijd bij een compromis gaat het voor sommige mensen te ver en voor anderen gaat het niet ver genoeg. Ons Europees Parlementslid Philippe De Backer heeft daar ook een heel duidelijk standpunt over ingenomen.

Wat de gezondheidsdoelstellingen betreft, gaat dit werk verder. Het is vooral de luchtkwaliteit die belangrijk is, zoals ook reeds door mevrouw Marghem geformuleerd. De luchtkwaliteit heeft een weerslag op de algemene gezondheid van de mensen. Er bestaan daar inderdaad kwetsbare doelgroepen, zoals mensen met onderliggende aandoeningen, oudere mensen, zwangere vrouwen enzovoort. Ik denk dat wij in het algemeen moeten zeggen dat het feit dat een slechte luchtkwaliteit op een jaar nog meer slachtoffers maakt dan het aantal verkeersdoden, op zich een alarmbel moet doen rinkelen.

Die algemene luchtkwaliteit moeten wij in de toekomst kunnen verbeteren. Daar zal iedereen opnieuw zijn verantwoordelijkheid moeten nemen. Wij weten dat bepaalde wagens goed zijn voor het ene maar slecht voor het andere. Het is zoals met heel het energievraagstuk. Het is soms milieuvriendelijker als men naar de CO_2-uitstoot kijkt, maar dan is de uitstoot van fijn stof te hoog. Wij zullen moeten kijken naar wat het minst schadelijk is.

De consument zal in de toekomst misschien wel eisen dat er meer betaalbare, milieuvriendelijke wagens voorhanden zijn. Ik denk dat wij kunnen zeggen – ik refereer aan de meest recente gegevens – dat er zich een heel milieubewuste switch bij de consumenten aan het voordoen is. Het aantal dieselwagens dat nu verkocht wordt, gaat immers in dalende lijn. Minder en minder mensen verplaatsen zich met te zware, vervuilende wagens. Ook in de steden worden maatregelen genomen om tot minder verkeer te komen.

Men probeert ook andere vervoersmodi te promoten, zoals de fiets. Er is ook de mogelijkheid om zich met een beter metronet te kunnen verplaatsen enzovoort.

Bij het bekijken van de kaart van België stellen wij vast dat de grootste problemen zich voordoen in de steden en de stedelijke omgeving, zeker de steden waarrond zich een grote industrie bevindt. De lucht blijft uiteraard niet boven de stad hangen. De wind doet de vervuiling alle kanten opgaan. Iedereen heeft daar uiteraard zijn deel van, ook als men buiten de stad woont.

Het is belangrijk voor de stadsontwikkeling dat men nadenkt over de manier waarop men het verkeer tussen de woon- en werkomgeving gaat organiseren. Zullen de mensen opnieuw meer in de stad gaan wonen? Dan moet het natuurlijk ook leefbaarder zijn, ook inzake luchtkwaliteit. Maar dat leidt ertoe dat zij zich minder ver zullen moeten verplaatsen. Ik denk dat daar meer dan één vijs moet worden aangedraaid in vele hoofden. Ik denk dat wij stilletjes aan in de goede richting gaan.

Als er één positieve kant is aan deze fraude met uitlaatgassen, dan is dat het bewustzijn van het belang van zuivere lucht en de gevolgen daarvan op de gezondheid. Dat legt nog eens de vinger op de wonde.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik zie niemand meer die het woord vraagt.

Il me reste à vous remercier aussi, madame la ministre, pour votre disponibilité.

Maggie De Block, ministre: À la fois prochaine.

La **présidente**: À la fois prochaine. Nous verrons.

L'échange de vues se termine à 17.05 heures.
De gedachtewisseling eindigt om 17.05 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET DE OPVOLGING VAN HET DOSSIER "DIESELGATE"

van

VRIJDAG 4 MAART 2016

Namiddag

_____

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE DU SUIVI DU DOSSIER "DIESELGATE"

du

VENDREDI 4 MARS 2016

Après-midi

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 14.11 heures et présidée par Mme Kattrin Jadin.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.11 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

Échange de vues avec Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
Gedachtewisseling met mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

La **présidente**: Chers collègues, l'ordre du jour de nos travaux appelle un échange de vues avec Mme la ministre, que je remercie d'être présente. Notre sollicitation faisait suite aux dernières discussions de notre commission. Nous avions demandé des explications par écrit et nous les avons reçues.

Madame la ministre, je vous propose un bref rappel de sorte que nous puissions commencer l'échange de vues. Pour le reste, mes chers collègues, je vous proposerai un tour de discussion quant à la suite de nos travaux.

Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ingaand op uw verzoek om mij te horen in het kader van de dieselgate wil ik u er allereerst op wijzen dat mijn bevoegdheid zich uitsluitend beperkt tot het beheer van de DIV. Met de zesde staatshervorming werd bijvoorbeeld ook de homologatie geregionaliseerd.

Met betrekking tot het onderwerp van uw brief van 16 februari, waarop ik op 22 februari heb geantwoord, kan ik geen verdere elementen aanvoeren. Ik heb toen het volgende geschreven – ik citeer: "Le fonctionnaire de mon administration représente de façon générale la Belgique au Comité technique pour les véhicules à moteur (TCMV), groupe technique de la Commission européenne. Étant donné que ce point est de la compétence des administrations de l'Environnement, il a coordonné la position avec les entités régionales et le SPF Environnement." Cette position se trouvait d'ailleurs en annexe du courrier que je vous ai envoyé. J'imagine que les membres de la commission en ont eu connaissance.

"Lors de la réunion du TCMV, il a suivi ce mandat, dans le contexte de négociation européenne que vous connaissez, et a *in fine* voté en faveur de la proposition de la Commission européenne, comme la quasi-unanimité des États membres, à l'exception des Pays-Bas et de la Tchéquie."

Cette décision a, à ma connaissance, été confirmée par le Parlement européen et par le Conseil européen. Cette décision de mettre en place un système de tests en conditions réelles – c'est un aspect extrêmement positif – est le fruit d'un compromis, certes pas assez ambitieux pour certains ou trop restrictif pour d'autres, mais il a le mérite d'exister et est perfectible si nécessaire, puisqu'il peut être révisable annuellement.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je dois vous dire que ce n'est pas encore tout à fait clair pour moi et je m'excuse si pour les collègues, cela l'est. Notre volonté est de savoir qui a donné le mandat pour que la Belgique accepte, au niveau technique, les dispositions que je considère personnellement comme trop laxistes. Qu'importe la qualification qu'on leur donne, ce qui importe, c'est de savoir à qui a été donné le mandat et à quel moment. On a déjà interrogé vos collègues M. Peeters et Mme Marghem. Le ministre Peeters nous a dit qu'il devait vérifier, mais qu'a priori, ce n'était pas lui. Je ne sais s'il est revenu vers le secrétariat ou pas. Dans le rapport, il est dit qu'il devait vérifier et vous informer. Cela vaudrait peut-être la peine que le secrétariat reprenne contact avec le ministre.

Votre collègue la ministre Marghem a dit que cela s'était passé au niveau du SPF Mobilité et

Transports et que c'était sa collègue Galant qui avait donné le mandat, après avoir reçu un input de sa part. Elle allait transmettre cet élément aussi. Nous ne l'avons pas reçu: un rappel donc, comme vous dites, madame la présidente. Ce sont les réponses que nous avons collectées pour l'instant. C'est pour cela qu'on a voulu vous entendre, pas pour vous embêter, mais pour tirer au clair la question de qui a donné le mandat.

Quand je lis le courrier auquel vous venez de faire référence, si je comprends bien, vous dites que le mandat a été donné suite à une concertation intra-belge, qui a associé non seulement vos collègues, la ministre de l'Environnement Mme Marghem, peut-être le ministre Peeters, mais ce point n'est pas clair pour moi – donc vous me le préciserez dans la réponse – mais aussi, et en cela vous étendez l'implication, les ministres régionaux qui ont marqué leur accord.

Je voudrais vous voir confirmer ou préciser ou infirmer ces faits-là, à savoir qu'il y a eu cette réunion de l'ensemble de ministres de l'Environnement, plus vous, comme ministre fédérale des Transports. Ensemble, vous avez donné votre accord à la fonctionnaire belge à la réunion au niveau européen. Je n'ai pas son nom et ce n'est pas du tout péjoratif de l'appeler ainsi. Vous avez dit OK pour des normes que je qualifie de laxistes. Voilà la première question.

La deuxième consiste à voir, si au niveau des ministres, vous avez eu une réunion à votre niveau ou à celui des ministres de l'Environnement pour valider. Il semble que non, mais je veux vérifier. C'est la raison pour laquelle je vous pose la question. Tout s'est joué au niveau du groupe technique et du mandat que vous avez donné malgré tout. C'est cela qui est paradoxal et c'est pour cela qu'on creuse cette question.

L'ensemble des ministres que l'on a écoutés, et notamment le ministre de la Santé et le ministre Peeters, nous disaient être très déçus de cette décision européenne qui pose problème puisqu'elle est considérée – je reprends mon propre mot – comme étant laxiste. "Pas suffisante" est la qualification que d'autres ont utilisée. Nous ne voyons pas clair là-dessus: avez-vous pris une décision seule, est-ce l'ensemble des ministres, y compris régionaux, qui ont participé à cette décision? C'est, pour moi, le point le plus important.

Après, on reviendra sur ce que vous avez dit à la fin, qui est intéressant aussi, à savoir la possibilité de revoir chaque année la mesure. Mais je garde cela pour un second temps. Il vaut mieux d'abord éclaircir très précisément cet élément-là.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour vos précisions. Je souhaiterais intervenir en trois points, tout d'abord pour demander, comme mon collègue, la note d'*input* de la DG Environnement à Mme Marghem. Nous ne l'avons pas reçue et l'administration, qui était présente lors de l'audition, nous l'avait promise. Ce rappel est utile en vue de son obtention. C'est un premier élément.

Deuxièmement, je voudrais revenir sur votre courrier du 22 février 2016. Vous nous dites, dans le troisième paragraphe de ce courrier, envoyé à la commission, " … d'autant plus que le point dont il est question relève essentiellement du domaine environnemental".

J'aurais souhaité savoir pourquoi, la question relevant essentiellement du domaine environnemental, c'est un représentant de la DG Mobilité qui s'est exprimé devant les instances européennes et qui s'est présenté devant le Comité technique et non un représentant de la DG Environnement. Vous dites que la problématique relève du domaine environnemental et qu'elle ne relève pas de vos compétences et en fait, c'est un fonctionnaire de la DG Mobilité qui est désigné. Je voudrais savoir ce qui s'est passé et connaître la raison de ce choix.

En troisième lieu, en ce qui concerne la position de la Belgique définie en deux temps, vous mentionnez "un consensus entre les différentes administrations quant aux dates d'entrée en vigueur de l'implémentation de la réglementation ERDE", mais aussi "que les positions des différentes entités du pays ne convergeaient pas en ce qui concerne le facteur de conformité intermédiaire". J'aurais souhaité que vous puissiez expliciter davantage les positions défendues par les différentes entités et, in fine, savoir pourquoi on a choisi ce vote-là. Pourquoi a-t-on choisi de définir l'option telle qu'elle a été adoptée par le comité, alors qu'il n'y avait pas de consensus? Qui a décidé de choisir cette option concernant les décisions qui devaient être prises?

Voilà trois questions auxquelles je souhaiterais une réponse!

Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour les éléments qu'elle nous a apportés en préalable à nos questions.

Madame la ministre, l'enjeu des questions concerne bien le fonctionnaire technique désigné,

qui doit avoir un mandat de l'autorité politique. Dans votre courrier du 22 février, vous indiquez qu'il y avait des positions divergentes entre les Régions et le fédéral. À ma connaissance, quand il n'y a pas d'accord en ce qui concerne les compétences partagées, le représentant belge doit s'abstenir au sein du cénacle européen. Pourquoi ne s'est-il pas abstenu?
Pouvez-vous nous confirmer que les Régions n'ont pas donné leur accord préalable pour soutenir une autorisation de dépasser les normes NO_x de 210 % à partir de 2017 et de 150 % à partir de 2020?
Enfin, il est très étonnant de constater que seul le CD&V a voté "pour" au Parlement européen. Quelle est la suite de ce vote du Parlement européen? Les États membres vont-ils devoir se prononcer sur ce vote?

Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, je constate que M. Nollet n'est plus présent pour l'instant, alors que l'échange de vues a été organisé à sa demande.

Chers collègues, je rappelle qu'il s'agissait d'une réunion purement technique. Le fonctionnaire du SPF Mobilité a simplement un rôle de coordination au niveau des administrations fédérales et régionales. Pourquoi a-t-on décidé de mandater un fonctionnaire du SPF Mobilité? Parce qu'au sein du groupe technique TCMV, c'est le fonctionnaire du SPF Mobilité qui est désigné pour coordonner tous les travaux techniques.

Pour ce qui concerne le niveau politique, cela se passe au niveau du Conseil des ministres européen.

Pour ce qui concerne la position des entités fédérées, je vous invite à les interroger. En effet, il ne m'appartient pas de me prononcer à ce sujet.

Le vote qui s'est dégagé au sein de ce groupe technique reflète le compromis qui a été trouvé au sein de la Commission européenne. Autrement dit, il s'agit d'un compromis par rapport à un vote effectué par les membres d'un groupe totalement technique. Le niveau politique n'est donc pas intervenu.

On m'a posé la question de savoir si j'étais intervenue à titre personnel. Sachez que je ne suis jamais intervenue dans ce dossier. Je n'ai d'ailleurs jamais été interrogée sur ce dernier dans ce parlement. Je n'ai jamais donné de mandat puisque le fonctionnaire de mon administration qui s'occupe du groupe technique pour les véhicules à moteur coordonne depuis toujours ledit groupe de travail. Comme il est question de véhicules, il est normal que ce soit un fonctionnaire du SPF Mobilité qui assure la coordination dont question. Mais son rôle s'arrête là.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la ministre, vous vous rendez compte que vous laissez prendre des décisions d'une telle importance – il s'agit d'écarts par rapport à des objectifs européens – par des techniciens.

Jacqueline Galant, ministre: Ce mode d'organisation existe depuis toujours.

Michel de Lamotte (cdH): Ce n'est pas parce qu'il a toujours été procédé de la sorte qu'il faut continuer à agir de cette façon.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Les mandats sont octroyés par le politique. Parfois, celui-ci dit: "Je ne m'en occupe pas et je laisse les techniciens s'en charger." Je me réfère à l'importance de l'enjeu. Parce que vous avez laissé les techniciens décider entre eux, ils ont pris une option que tous les politiques que nous avons interrogés jusqu'à présent regrettent. C'est vous qui, politiquement, avez laissé faire! Si ce n'est pas vous qui avez confié ce mandat, à tout le moins, vous les avez laissé faire. C'est un vrai problème. Cela signifie que chacun s'en lave les mains.

Je lis votre courrier, le deuxième volet relatif à l'implication éventuelle des Régions: "Il y a eu un consensus entre les différentes administrations régionales et fédérales." Cela veut bien dire que les Régions ont marqué leur accord.

Je vous interroge au sujet de ceux qui ont défini le mandat.

Jacqueline Galant, ministre: Vous me demandez de participer à une commission. Je vous réponds simplement que c'est un mode d'organisation qui existe depuis toujours. On peut le revoir sur le plan européen, mais ce n'est pas encore moi qui en décide. Les travaux sont organisés de cette manière-là. Je répète que c'est le fonctionnaire du SPF Mobilité qui a simplement coordonné un groupe technique, auquel participaient les administrations régionales et fédérales.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la présidente, si M. Nollet me le permet, j'émettrai deux remarques.

S'agissant du passage des 150 à 210 %, j'ai entendu, lors de notre discussion précédente, Mme De Block et M. Peeters regretter. Madame la

ministre, quelle est votre position? Est-ce que vous regrettez également? Êtes-vous d'accord avec vos collègues?

Je voudrais vous rappeler un tout petit élément: il y a un vote, autrement dit un choix, la défense d'une position. C'est la précision que l'État belge, dans cette situation, dit ce qu'il veut. M. Peeters et Mme De Block regrettent. Et vous, qu'en est-il? Vous regrettez ou non? Puis-je connaître votre position personnelle? La Belgique s'est-elle exprimée d'une manière non consensuelle?

Daniel Senesael (PS): Madame la ministre, on ne peut pas vraiment être d'accord avec vos réponses.

J'interviendrai en quatre temps. Premièrement, ce qui se décide dans les groupes techniques ne peut pas échapper au contrôle du parlement et à la responsabilité politique, surtout lorsqu'elle est de cette importance. On ne peut pas s'en laver les mains. C'est quand même clair. Je ne comprends pas qu'il n'y ait pas eu de suivi politique à cet égard.

Deuxièmement, votre cabinet était-il, lui, informé?

Troisièmement, assumez-vous la décision ou avez-vous fait savoir qu'elle n'était pas soutenue?

Quatrièmement, vous indiquez dans votre courrier à la page 2.1 – et, en l'occurrence, je ne peux pas être d'accord avec l'intervention de M. Nollet: "Les positions des différentes entités belges ne convergeaient pas." En ce cas, c'est qu'il n'existait pas d'unanimité pour soutenir une telle proposition. Il faudrait peut-être trouver une explication à cela.

Jacqueline Galant, ministre: Au risque de me répéter, c'est un compromis de la Commission européenne qui a été suivi politiquement par le Parlement et le Conseil européens. Personnellement, je n'ai pas à me prononcer sur cette décision.

Michel de Lamotte (cdH): Je crois que cela ne va pas.

La **présidente**: Mais si, c'est comme cela, c'est la procédure.

Daniel Senesael (PS): Juste une dernière question: c'est donc le fonctionnaire qui s'est bien présenté à titre personnel?

Jacqueline Galant, ministre: Il coordonne le groupe technique.

Daniel Senesael (PS): Il pose un acte quand même!

Michel de Lamotte (cdH): A-t-il voté à titre personnel, madame la ministre?

Jacqueline Galant, ministre: C'est un compromis.

Michel de Lamotte (cdH): Mais non, puisqu'il n'y avait pas d'accord!

Jacqueline Galant, ministre: Il faut alors revoir toutes les procédures!

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je m'excuse auprès de mon collègue, car j'ai lu le courrier trop rapidement. Il a eu raison de compléter la phrase que j'ai citée tout à l'heure. C'est de la ministre que j'attendais un éclaircissement, mais c'est mon collègue qui l'a apporté!

C'est donc bien parce qu'il n'y a pas eu de position commune entre les divers partenaires belges? Nous sommes d'accord à ce sujet, madame la ministre? Mon interprétation est-elle correcte?

Y a-t-il eu, oui ou non, une position commune des différentes administrations?

Jacqueline Galant, ministre: (…) au niveau des différentes administrations dans le groupe technique.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Dans votre courrier, vous dites qu'il n'y a pas, tel que mes collègues le lisent et j'en suis convaincu, que …

Jacqueline Galant, ministre: C'est un compromis.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Au point de départ, les positions sont divergentes. D'accord! Mais vous dites, à un moment donné, qu'il y a eu un accord que vous appelez compromis. C'est cela que vous dites, madame la ministre.

Jacqueline Galant, ministre: La position de la Belgique était d'avoir un RDE le plus vite possible. *Punt aan de lijn!* Je vous ai répété toute la procédure qui a existé, toutes les décisions qui ont été prises au sein des groupes techniques. Je n'ai rien d'autre à ajouter sur ce dossier-ci. Si vous voulez interpeller ou interroger mes collègues des entités fédérées, faites-le! Si vous voulez réinterroger mes collègues au niveau fédéral, faites-le mais, en ce qui me concerne, à ce stade, je n'ai rien d'autre à vous communiquer!

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la ministre, on veut d'abord bien comprendre. Est-ce que je me trompe en disant qu'initialement, les positions des techniciens, tant au niveau des Régions qu'au fédéral, étaient divergentes et qu'à un moment donné, il y a eu un accord entre techniciens? Est-ce correct?

Jacqueline Galant, ministre: C'est un compromis. C'est une position.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Ce que vous appelez compromis est une position. Est-il dès lors correct de dire que la Belgique a eu comme position de marquer son accord avec la proposition de la Commission européenne?

Jacqueline Galant, ministre: Écoutez, monsieur Nollet, je me suis déjà exprimée! Je ne vais pas répéter dix fois la même chose. Je vous ai rappelé les positions qui étaient défendues dans les groupes techniques par les techniciens; et pourquoi c'était un fonctionnaire du SPF Mobilité. Je n'ai rien d'autre à rajouter sur ceci.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la ministre, nous sommes ici en commission spéciale, avec une mission particulière sur le dossier VW Gate. On a identifié un nœud et vous dites: "Je n'ai rien d'autre à déclarer", alors que nous avons des questions précises et nous vous demandons de confirmer nos affirmations.

1. Il y avait au point de départ des positions divergentes. Est-ce juste?
2. À un moment donné, il y a eu une position convergente et le contenu de cette position convergente, c'était de marquer son accord sur la proposition de la Commission européenne …

Jacqueline Galant, ministre: (…)

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame, je suis d'accord avec vous, mais je veux être certain qu'au niveau du rapport, les deux "oui" à mes deux questions ont pu être enregistrés. Pour l'instant, vous parlez mais le micro est éteint. Je me tourne vers la présidente: je pense que la ministre a dit "oui" à mes deux questions; je pense ne pas me tromper, mais j'aimerais que cela figure tel quel au rapport.

(…): (…)

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Techniquement, il n'y a pas de problème là dessus. C'est parce que le micro était éteint. Maintenant, les choses sont claires. Cela veut dire qu'à un moment, il y a eu une défense, et que cette défense était portée de manière unanime.

Puisque j'ai les réponses, j'en viens à mon commentaire. Ce n'est pas l'information que nous avons par ailleurs. Je suppose que vous en êtes consciente.

Jacqueline Galant, ministre: Vous pouvez réinterroger les fonctionnaires qui ont suivi le dossier de A à Z.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je ne vais pas seulement parler des fonctionnaires, je vais aussi parler des responsables politiques. J'ai ici le propos du ministre wallon, tenu au Parlement wallon. Vous l'avez peut-être lu aussi. Dans les débats au Parlement wallon, quand on lui a posé la question, le ministre a dit qu'il n'y avait pas eu de position belge puisqu'il y avait opposition entre la position wallonne, qui était plus dure, et la position flamande, qui était plus souple. Dans ces conditions, c'est une absence de prise de position de la Belgique. Ce n'est pas du tout ce que vous dites.

Daniel Senesael (PS): Je vais peut-être m'exprimer différemment, madame la ministre.

Jacqueline Galant, ministre: Je comprends très bien les questions! Mais je ne vais pas répéter dix fois la même chose!

Daniel Senesael (PS): Je ne vais pas vous poser de question; je vais vous livrer un raisonnement et vous me direz si vous le partagez ou pas.

Premièrement, il y a des divergences entre le fédéral et les Régions. Deuxièmement, on communique cette divergence à la Commission européenne en indiquant qu'on a une réserve d'examen. Troisièmement, le fonctionnaire fédéral accepte le consensus européen alors que la divergence n'a pas été levée. Quatrièmement, le Parlement européen se prononce. Cinquièmement, l'avis des Régions n'a pas été respecté. Sixièmement, il y a une responsabilité politique à un certain niveau, qu'il faut définir.

Jacqueline Galant, ministre: Je peux suivre votre raisonnement et je répète que tous les États membres ont voté, à l'exception de deux d'entre eux. La Belgique devait se prononcer et c'est le vote qui a été exprimé au sein de ce groupe de travail technique.

Michel de Lamotte (cdH): J'entends bien, madame la ministre, mais je relis votre courrier dans lequel vous dites: "Le consensus a été voté"- j'ignore de quel consensus on parle –, "et ce, je me permets de vous le rappeler, à la quasi-unanimité, les Pays-Bas ayant voté contre et la

Tchéquie s'étant abstenue." Ce n'est pas moi le dis. C'est vous qui l'écrivez. On aurait pu aussi bien, soit voter contre, soit s'abstenir. Quel élément concret a-t-il fait en sorte qu'on vote pour, alors qu'il n'y avait pas d'accord? Vous savez bien que les Régions n'étaient pas d'accord. On a relu des éléments du dossier. Il y a eu un vote et une position, alors qu'il n'y avait pas d'accord. Il y a quelque chose de biaisé dans ce choix posé. Le vote est un choix politique, une position qui est défendue. Je suis de plus en plus troublé entre l'attitude qui a été prise et l'explication que vous donnez ici.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de politieke relevantie van deze discussie, maar ik begrijp niet goed wat ze ons kan bijbrengen voor het opmaken van een goede resolutie met goede aanbevelingen tot besluit van de werkzaamheden van deze commissie.

Ik stel voor dat we daar eerder op focussen dan dit debat in een eindeloos welles-nietesspelletje te laten verzanden. Laten we ons focussen op aanbevelingen die we voor de toekomst kunnen doen.

(…): Ik sluit me daar volledig bij aan.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, j'entends ce que disent mes collègues. L'idée n'est pas de traîner en longueur inutilement cet échange. En effet, nous avons d'autres choses à faire. Cela aura une grande utilité pour la rédaction des recommandations.

Néanmoins, la démonstration a été faite aujourd'hui que c'est le fédéral qui a pris la décision sans l'accord des Régions. Mon collègue a développé cinq points. J'ajoute, pour ce qui me concerne, qu'en tant que responsable politique, vous avez laissé faire le technicien, sans jamais intervenir.

Jacqueline Galant, ministre: Sur le plan politique, la décision a été prise par le Conseil des ministres européen qui a accepté le compromis de la Commission européenne. Il s'agit de la seule décision prise au niveau politique. L'autre décision a été prise au niveau du groupe technique.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Quelle était la position défendue par la Belgique au niveau du Conseil des ministres européen?

Jacqueline Galant, ministre: Je ne participe pas à l'ECOFIN. Je vous invite à interroger le ministre qui a participé à ce Conseil.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Dans la manière dont la ministre présente les choses, nous allons acter qu'elle considère qu'il s'agissait d'un débat purement technique et qu'elle n'a pas donné de mandat politique pour une décision d'une telle importance. Il y a eu une coordination, les points de vue étaient divergents et c'est le fédéral qui a pris l'option alors que les points de vue étaient divergents.

Je pense que c'est très très lourd. En dehors des recommandations que nous devons faire par rapport à cela.

La **présidente**: Vous tirerez les conclusions que vous estimez utiles et qui vous sont utiles.

Michel de Lamotte (cdH): Madame la ministre, en tant que responsable de la DG Mobilité, estimez-vous que le fonctionnaire a fait le travail normal qui était le sien? En effet, alors qu'il n'y avait pas de décision prise, il a opté pour autre chose. Est-ce normal?

Jacqueline Galant, ministre: Le fonctionnaire a tout à fait joué son rôle, vu que, au sein du TCMV, c'est lui qui est désigné pour coordonner les travaux. Il a donc tout à fait joué son rôle.

Michel de Lamotte (cdH): Vous venez de dire "coordonner". Coordonner quoi finalement? Rien n'a été coordonné. Une décision a été prise en dehors de l'avis des entités fédérées, ce qui pose un réel souci.

Pour répondre à mon collègue Van den Bergh, il est très clair qu'il faudra injecter, dans les recommandations que nous allons faire à présent, une recommandation sur le comité de coordination et la manière dont les travaux se déroulent. Il me semble en effet qu'on ne peut pas laisser les choses en l'état, de cette manière-là car, manifestement, la coordination se réduit à une décision unilatérale.

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Madame la ministre, nous avons bien compris que la décision s'est passée à un niveau technique, que vous n'êtes pas intervenue, que vous n'avez pas délivré de mandat. À quel moment votre cabinet a-t-il été informé? Après que tout fut fait ou au cours des discussions? À un moment donné, y a-t-il eu des échanges quand la réunion était en cours au niveau européen avec votre cabinet? Ou avez-vous été informée, par les techniciens, une fois que tout était fait?

Jacqueline Galant, ministre: Mon cabinet a été

informé de la conclusion des travaux!

Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Donc, une fois que tout était fait! Pas de contacts entre les deux, lors d'une suspension de séance ou autre?

Jacqueline Galant, ministre: Cette question ne relève pas de mes compétences et mon cabinet a été informé, parce que c'est un fonctionnaire de mon administration qui coordonnait les travaux, mais la problématique ne relevait pas de mes compétences. En conséquence, et c'est normal, un fonctionnaire qui participe à des travaux informe le cabinet par rapport aux travaux auxquels il participe.

La **présidente**: Chers collègues, en effet, on peut s'interroger sur la manière de fonctionner d'un tel comité d'experts. Monsieur de Lamotte, vos remarques ont certainement été utiles, y compris pour nos réflexions en ce qui concerne les différents mandats attribués. Je ne vais pas parler ici de la problématique des Régions. Je pense que c'est quelque chose que nous avons décidé en commun au début de nos travaux. Mais il est évident que cette question des mandats attribués aux techniciens pose problème au niveau de leur fonctionnement. Nous pourrions éventuellement mener aussi une réflexion à ce sujet.

Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses et votre disponibilité. Il était quand même important de pouvoir faire le point à ce sujet.

L'échange de vues se termine à 14.45 heures.
De gedachtewisseling eindigt om 14.45 uur.