

Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor

Regeling van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 27 juni 2006, nr. Kvl2006278987, houdende regels voor het subsidiëren van voorzieningen die de emissie van deeltjes door voertuigen met een dieselmotor verminderen (Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor)

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Gelet op artikel 15.13, eerste tot en met derde lid, van de Wet milieubeheer;

Besluit:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1.1. Begripsomschrijvingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

a. minister: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

b. agentschap: agentschap SenterNovem van het Ministerie van Economische Zaken;

c. emissieverminderende voorziening: technische voorziening voor een voertuig met een dieselmotor die de uitstoot van deeltjes vermindert en niet verplicht is gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994;

d. richtlijn 70/220/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PbEG L 76), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn nr. 2003/76/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 11 augustus 2003 (PbEU L 206);

e. deeltjes: verontreinigende deeltjes als bedoeld onder punt 2.5 van bijlage I bij richtlijn 70/220/EEG;

f. voertuig: personenauto, bestelauto, vrachtauto, toerbus, mobiele machine, landbouw- of bosbouwtrekker of spoorvoertuig;

g. kentekenhouder: degene op wiens naam het kenteken als bedoeld in artikel 36 of 37, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is gesteld;

h. richtlijn 70/156/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhang-

wagens daarvan (PbEG L 42), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn nr. 2006/28/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 6 maart 2006 (PbEU L 65);

i. personenauto: voertuig, behorend tot voertuigcategorie M 1 als bedoeld in bijlage II, deel A, bij richtlijn 70/156/EEG met een maximum massa van ten hoogste 3.500 kg;

j. bestelauto: voertuig, behorend tot voertuigcategorie N 1 als bedoeld in bijlage II, deel A, bij richtlijn 70/156/EEG.

Artikel 1.2. Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel een bijdrage te leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland door het treffen van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor te stimuleren.

Artikel 1.3. Wijze van subsidieverstrekking

De subsidievaststelling geschiedt in volgorde van ontvangst van de aanvragen, met dien verstande dat, indien de aanvrager krachtens artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag is aangevuld als datum van ontvangst van de aanvraag geldt.

Hoofdstuk 2. Subsidieprogramma's

Paragraaf 2.1. Subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's

Artikel 2.1. Voorwaarden voor subsidie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de inbouw van een ongebruikte emissieverminderende voorziening die voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, in een personenauto of bestelauto met een dieselmotor waarvoor een kenteken is afgegeven overeenkomstig artikel 36 of artikel 37, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994, met uitzondering van een personenauto en een bestelauto waarin op het tijdstip van de afgifte van het kenteken een emissieverminderende voorziening aanwezig is.

2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid kan uitsluitend worden verstrekt aan een aanvrager die:

a. de voorziening heeft ingebouwd, en

b. de inbouw heeft gemeld aan de Dienst Wegverkeer door middel van een door die dienst daartoe geaccepteerd netwerk.

3. Het tweede lid, onder b, is niet van toepassing op een aanvraag als bedoeld in artikel 2.3, vierde lid.

Artikel 2.2. Emissiereductie-eis

1. De inbouw van een ongebruikte emissieverminderende voorziening als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, in een personenauto of bestelauto met een dieselmotor heeft als resultaat dat:

a. de uitstoot van deeltjes door het desbetreffende voertuig voldoet aan een emissiegrenswaarde die 50% lager is dan de waarde die is gehanteerd bij de typegoedkeuring of de individuele goedkeuring voor de toelating op de weg, bedoeld in artikel 22, respectievelijk 26, van de Wegenverkeerswet 1994,

b. de uitstoot van stikstofoxiden niet toeneemt,

c. de uitstoot van deeltjes door het desbetreffende voertuig niet meer bedraagt dan ten hoogste 0,050 g/km, vastgesteld overeenkomstig bijlage I van richtlijn 70/220/EEG,

d. het desbetreffende voertuig duurzaam ten minste 30% minder deeltjes uitstoot dan in de uitvoering zonder inbouw van de voorziening,

e. het desbetreffende voertuig blijft voldoen aan de voor de toelating op de weg gehanteerde grenswaarden voor de uitstoot van gasvormige verontreinigende stoffen, en

f. het voertuig na de inbouw voldoet aan de veiligheidseisen gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 en de geluidsnormen gesteld bij of krachtens de Wet geluidhinder.

2. Een emissieverminderende voorziening voldoet in elk geval aan het eerste lid, indien deze ongebruikt is en voldoet aan de eisen die in bijlage I zijn opgenomen en zulks blijkt uit een beproeving overeenkomstig bijlage I.

3. Een emissieverminderende voorziening voldoet in elk geval aan de eisen van bijlage I, indien deze van een merk en type is waarvoor de Dienst Wegverkeer goedkeuring heeft verleend en geschikt is bevonden voor de toepassing van die voorziening op het merk en het type van de desbetreffende personenauto of bestelauto.

Artikel 2.3. De aanvraag

1. Een aanvraag tot subsidievaststelling wordt ingediend bij het agentschap, met gebruikmaking van een bij die organisatie verkrijgbaar formulier.

2. Een aanvraag tot subsidie vaststelling kan worden ingediend voor de inbouw van één of meer emissieverminderende voorzieningen.

3. De aanvraag gaat vergezeld van een afschrift van de factuur van de inbouw van de emissieverminderende voorziening die op naam van de kentekenhouder van het desbetreffende voertuig is gesteld. Op de factuur is ten minste vermeld:

- de naam en het adres van de kentekenhouder;
 - de datum van inbouw van de emissieverminderende voorziening;
 - het kenteken van het voertuig;
 - het merk en het type van het voertuig;
 - de aard van de emissieverminderende voorziening en indien een voorziening is toegepast waarvoor de Dienst Wegverkeer een goedkeuring heeft verleend, de merknaam, het type en het goedkeuringnummer van de voorziening;
 - het bedrag van de factuur, waarbij het subsidiebedrag, bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, in mindering is gebracht op het eindbedrag, inclusief BTW, van de factuur.
4. Indien een emissieverminderende voorziening is ingebouwd waarvoor de Dienst Wegverkeer geen goedkeuring heeft verleend, gaat de aanvraag vergezeld van bescheiden waarmee wordt aangetoond dat de ingebouwde voorziening voldoet aan artikel 2.2, eerste of tweede lid.

Artikel 2.4. Het subsidiebedrag

- De subsidie voor inbouw van een emissieverminderende voorziening bedraagt € 500,- per personenauto of bestelauto.
- Per personenauto of bestelauto wordt slechts éénmaal subsidie verstrekt.

Artikel 2.5. Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt tot en met 31 januari 2007: € 20.000.000,-.

Artikel 2.6. Looptijd van het programma

Paragraaf 2.1 vervalt op 1 januari 2011, met dien verstande dat deze regeling nadien van toepassing blijft op aanvragen die op of voor 31 december 2010 op grond van paragraaf 2.1 zijn ingediend.

Hoofdstuk 3. Slotbepalingen

Artikel 3.1

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 3.2

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Den Haag, 27 juni 2006.

De Staatssecretaris van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer,
P.L.B.A. van Geel.

Bijlage I, behorende bij artikel 2.2, tweede lid

Eisen aan continu regenererende deeltjesverminderingssystemen klasse B

1. Begripsomschrijvingen en afkortingen

Begripsomschrijvingen:
– Deeltjesverminderingssysteem: een voorziening ter nabehandeling van het uitlaatgas ter vermindering van de uitstoot van deeltjes door mechanische en/of aërodynamische afvang, evenals door diffusie- en/of traagheidseffecten;
– Deeltjesverminderingssysteem van de klasse B: deeltjesverminderingssysteem dat een gravimetrische deeltjesafvangrendement van ten minste 30% doch minder dan 90% bezit, en dat zodanig is ontworpen en vervaardigd dat onder belastingsomstandigheden van de motor waarbij geen regeneratie van het systeem optreedt ook na langere tijd geen onaanvaardbare stijging van de door het systeem veroorzaakte tegendruk plaatsvindt. Motorspecifieke wijzigingen in elektronische elementen en elektronische componenten worden niet tot de deeltjesverminderingssystemen van klasse B gerekend;
– Continu regenererend deeltjesverminderingssysteem: deeltjesverminderingssysteem waarbij een regeneratie niet wordt geïnitieerd door gewijzigde motorbesturingsparameters, aanvullende systemen of volledige belasting van de motor. De voortdurende regeneratie van deeltjesverminderingssysteem vindt onder bepaalde uitlaatgastemperatuurcondities continu vanzelf plaats;
– Beladingsomstandigheden: constante deeltjesbeladingsomstandigheden van het deeltjesverminderingssysteem in bepaalde rij situaties zonder externe regeneratiemaatregelen;
– NETC: nieuwe Europese testcyclus overeenkomstig bijlage III, aanhangsel 1, van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69 (PB 1998 L 350, blz. 1);
– Afvangrendement: verhouding tussen de door het deeltjesverminderingssysteem afgevangen deeltjesmassa en de deeltjesmassa in de uitgangstoestand van het voertuig gemeten in de NETC;
– ‘Worst-case’-regeneratie: regeneratie van een deeltjesverminderingssysteem van klasse B bij maximale deeltjesbelading na ononderbroken bedrijf van 4.000 km met minimale koeling van het uitlaatgas door de motor, bij een groot zuurstofoverschot in het uitlaatgas. De worst-case-regeneratie dient als bewijs

voor de thermische stabiliteit van het deeltjesverminderingssysteem.

Afkortingen:

η : afvangrendement
 f_{e_i} : weefactor van de deeltjesemissie in toestand I
 $f_{e_{II}}$: weefactor van de deeltjesemissie in toestand II
 $f_{e_{III}}$: weefactor van de deeltjesemissie in toestand III
 f_D : aantal cycli tussen twee regeneraties
 f_{d_i} : aantal voor de regeneratie vereiste cycli
 M_{pi} : gewogen totale emissie (g/km) bij gesloten deeltjesverminderingssysteem
 M_{si} : over verscheidene cycli (NETC) gemeten emissie zonder regeneratie (g/km)
 M_{ii} : emissie tijdens de regeneratie (NETC)
 N_g : toestand na inbouw
 P_I : rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie in toestand I
 P_{II} : rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie in toestand II
 P_{III} : rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie in toestand III
 P_{IVT2} : rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie in toestand IV, gemeten in deel van 2 van de NETC
 P_{IV} : rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie in toestand IV
DVS: deeltjesverminderingssysteem
 P_{Ng} : rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie in de toestand na inbouw bij systemen van klasse B
 P_{NFG} : totale deeltjesemissie in toestand na inbouw
 P_s : rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie in uitgangstoestand (zonder deeltjesverminderingssysteem)
 V_F : volume van het deeltjesverminderingssysteem
 V_H : slagvolume van de motor

2. Algemene eisen aan deeltjesverminderingssystemen klasse b

1. Het deeltjesverminderingssysteem is zodanig ontworpen en vervaardigd dat aan de hand van de in dit aanhangsel beschreven proeven kan worden aangetoond dat bij gebruik overeenkomstig zijn bestemming, de functionaliteit van het systeem gedurende een levensduur van vijf jaar of gedurende 80.000 km – al naar gelang het criterium dat het eerst wordt bereikt – is en wordt gegarandeerd.

2. Deeltjesverminderingssystemen zijn niet met voorzieningen uitgerust die deze systemen buiten werking stellen.

3. De inbouw van het deeltjesverminderingssysteem heeft geen invloed de gebruiksmogelijkheden van het voertuig en heeft geen negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid.

4. Deeltjesverminderingssystemen geven geen aanleiding te veronderstellen dat het geluidsniveau van het voertuig zal verslechteren.

5. In combinatie met deeltjesverminderingssystemen van de klasse B is het gebruik van brandstofadditieven ter verbetering van de werking van het deeltjesverminderingssysteem niet toegestaan.

6. Indien elektronische onderdelen of stuurapparaten worden gebruikt, voldoen die aan de eisen inzake radiostoring en EMC (richtlijn 72/45/EEG).

3. Beproeving van deeltjesverminderingssystemen klasse b

A. Algemeen

1. Ter beoordeling van een deeltjesverminderingssysteem wordt het, als bewijs voor de functionaliteit tijdens het latere bedrijf in de praktijk, aan een duurproef van minstens 4.000 km onderworpen. De duurproef dient als bewijs voor zowel de functionaliteit en de duurzaamheid van het systeem als voor het afvangrendement daarvan.

2. Als testcyclus voor uitlaatgasmetingen op de rollenbank wordt de NETC met aandeel binnen en buiten de stad (deel I en deel II) overeenkomstig bijlage III, aanhangsel 1 van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij richtlijn 98/69/EG (PB L 350), gebruikt.

3. De duurproef wordt over een rijtraject van minstens 4.000 km uitgevoerd. Op verzoek van de aanvrager van de keuring kan voor het begin van de duurproef een voertuiginspectie worden uitgevoerd door de met de beoordeling belaste technische dienst en kan het OBD-systeem worden uitgelezen.

4. De afstandsaccumulatie kan op de rollenproefstand worden uitgevoerd door het stadsdeel van de NETC (deel 1) te herhalen.

5. De afstandsaccumulatie kan op de rollenproefstand in de NETC met aandeel binnen (deel 1) en buiten de stad (deel 2, gereduceerde snelheid) worden uitgevoerd. Daarbij wordt in deel 2 van de NETC een rijsnelheid van 70 km/uur en een maximale uitlaatgastemperatuur van 300°C direct voor het verminderingssysteem niet overschreden.

6. Een andere mogelijkheid is het in de documentatie van de proef uitvoerig te beschrijven traject van de duurproef zodanig te kiezen, dat het met een realistisch rijprofiel binnen de stad overeenkomt. Daarbij ligt de gemiddelde snelheid tussen 25 en 35 km/uur, de maximumsnelheid lager dan 70 km/uur, het aandeel van het stationair draaien in de tijd niet beneden 7% en het aandeel van de snelheid tussen 50 en 70 km/uur beneden 10% (niet gereden aan het einde van de duurproef). De maximale uitlaatgastemperatuur direct voor het deeltjesverminderingssysteem moet zonder externe regeneratie gemiddeld lager zijn dan 300°C en het toerental van de motor minder dan 60% van het nominale toerental. Tijdens de gehele duurproef worden de voertuigsnelheid, de weg, het

toerental van de motor en het drukverschil tussen in- en uitgang van het deeltjesverminderingssysteem tevens in de documentatie van de proef opgenomen.

B. Testen tijdens de duurproef

De uitlaatgasmetingen met gemonteerd deeltjesverminderingssysteem worden uitgevoerd als volgt:

1. voor het begin van het ononderbroken bedrijf (eerste meting, toestand I), en
2. na minstens 2.000 km (toestand II), en
3. na minstens 4.000 km (toestand III), en
4. na de 'worst-case'-regeneratie (toestand IV).

Voor de latere bepaling van de doeltreffendheid van het deeltjesverminderingssysteem in de uitgangstoestand wordt het voertuig voor en na het ononderbroken bedrijf in de uitgangstoestand zonder deeltjesverminderingssysteem beoordeeld.

De aanvrager van de keuring van het filter kan steeds na de metingen bij 2.000 km en 4.000 km om aanvullende uitlaatgasmetingen in de uitgangstoestand vragen. Nadat het systeem weer is ingebouwd moet in dit geval de uitlaatgasmeting worden herhaald. De daarbij gevonden hoogste uitlaatgaswaarde moet worden gebruikt om het afvangrendement te bepalen. De uitlaatgasmetingen met deeltjesverminderingssysteem voor en na in- en uitbouw wijken niet meer dan 15% van elkaar af.

Schematische testprocedure deeltjesverminderingssystemen Klasse B

Uitgangstoestand S₁:

- a. conditionering: 3 × deel 2 van de NETC
- b. uitlaatgasmeting: 2 – 3 × NETC (koud)
- c. opaciteitsmeting standaard

Inbouw deeltjesverminderingssysteem

Toestand I:

- d. conditionering: 3 × deel 2 van de NETC
- e. uitlaatgasmeting: 2 – 3 × NETC (koud)

2000 km duurproef

Toestand II:

- f. conditionering: 3 × deel 2 van de NETC
- g. uitlaatgasmeting: 2 – 3 × NETC (koud)

2000 km duurproef tot 4000 km in totaal

Toestand III:

- h. conditionering: 3 × deel 2 van de NETC
- i. uitlaatgasmeting: 2 – 3 × NETC (koud)
- j. opaciteitsmeting na inbouw

'Worst-case'-regeneratie

Toestand IV (thermisch verouderde toestand):

- k. conditionering: 3 × deel 2 van de NETC
- l. uitlaatgasmeting: 2 – 3 × NETC (koud)

Uitbouw deeltjesverminderingssysteem

Uitgangstoestand S₂:

- m. conditionering: 3 × deel 2 van de NETC
- n. uitlaatgasmeting: 2 – 3 × NETC (koud)
- o. opaciteitsmeting na uitbouw

C. Roetmeting

Bij toepassing van een deeltjesverminderingssysteem van de klasse B, moeten bovendien roetmetingen volgens artikel 2.3.12 van de regeling Permanente eisen¹ worden uitgevoerd om de hoogste opaciteitswaarde van het uitlaatgas vast te stellen.

D. 'Worst-case'-regeneratie na de duurproef

Ter verzekering van de thermische stabiliteit van het deeltjesverminderingssysteem tijdens het latere functioneren in de praktijk, wordt na de uitlaatgasmetingen na 4.000 km en de roetmeting een 'worst-case'-regeneratie uitgevoerd.

De thermische 'worst-case'-regeneratie wordt met het testvoertuig op de rollenbank ingeleid via de belasting van de motor (snelle belastingwisseling tussen gedeeltelijke en volle belasting). Na vaststelling van de ontbranding van de deeltjes in het verminderingssysteem gaat men al remmend op de motor naar de situatie van stationair draaien. Het proefvoertuig blijft stationair draaien tot in het afvangsysteem geen verbranding van roet meer plaatsvindt. Voor zover in de hierboven genoemde bedrijfsomstandigheden niet uiterlijk na tien minuten uitlaatgastemperaturen van 600 graden Celsius zijn opgetreden, wordt de 'worstcase-test' beëindigd.

Bij voertuigen met een motorvermogen van meer dan 160 kW kan de inleiding tot de 'worst-case'-regeneratie op de weg plaatsvinden. Indien geen thermische regeneratie kan worden opgewekt, moet een regeneratie van het deeltjesverminderingssysteem volgens aanwijzingen van de fabrikant worden uitgevoerd tijdens gebruik van het voertuig.

In alle gevallen worden aansluitend uitlaatgasmetingen uitgevoerd. De daarbij rekenkundig gemiddelde deeltjesemissie mag niet meer dan 15% afwijken van de deeltjesemissie P_{Ng}.

E. Uitlaatgasmetingen tijdens de duurproef

1. Vaststelling van de deeltjesemissie in de NETC:

De waarden van de uitlaatgasemissie in de uitgangstoestand (P_S), toestand I (eerste meting) (P_I), toestand II (P_{II}), toestand III (P_{III}) en toestand IV (P_{IV}) zijn de gemiddelde waarden van twee metingen, voor zover de metingen niet meer dan 15% van elkaar afwijken en anders van drie metingen in de NETC.

2. Vaststelling van de gasvormige emissies (NO_x, CO, HC) en het brandstofverbruik uitgedrukt in CO₂:

1. rekenkundig gemiddelde uit de NETC in de uitgangstoestand zonder verminderingssysteem (HC_S, CO_S, NO_{xS}) en (CO_{2S});

2. rekenkundig gemiddelde uit de NETC in de toestand na inbouw van verminderingssysteem (HC_(I, II, III), CO_(I, II, III), NO_{x(I, II, III)} en CO_{2(I, II, III)}).

Met de emissies tijdens de 'worst-case'-regeneratie wordt geen rekening gehouden.

F. Beoordeling van de beproeving

De beproeving van het deeltjesverminderingssysteem geldt als geslaagd indien aan de volgende criteria is voldaan:

1. De deeltjesemissie met $P_{Ng} = (P_I + 2 \cdot P_{II} + 4 \cdot P_{III}) / 7$ moet ten minste 50% onder de voor het voertuig geldende grenswaarde liggen.

2. Het afvangrendement $\eta = 1 - (P_{Ng} / P_S)$ moet minstens 0,3 (= 30%) bedragen met $P_S = (P_{S1} + P_{S2}) / 2$.

3. Het afvangrendement tijdens de roetoxidatie $\eta_R = 1 - (P_{IVT2} / P_{ST2})$ uit de metingen P_{IV} uit deel II van de NETC (deel buiten de stad) moet minstens 0,3 (= 30%) bedragen.

4. De gemeten deeltjesemissie P_{IV} moet kleiner zijn dan $1,15 \cdot P_{Ng}$.

5. De gereguleerde verontreinigende stoffen moeten in de uitgangstoestand en in de toestand na inbouw beneden de grenswaarden van de oorspronkelijke van toepassing zijnde eisen blijven.

6. Bij de opaciteitsmetingen mogen in de uitgangstoestand en in de toestand na inbouw de door de voertuigfabrikant opgegeven opaciteitscoëfficiënten niet worden overschreden.

¹ Stcrt. 1998, 84, zoals laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 28 mei 2004 (Stcrt. 107).

Toelichting

Algemeen

Paragraaf 1. Achtergrond en aanleiding

De uitstoot door dieselmotoren vormt een belangrijke bron van verontreiniging van de lucht met (roet)deeltjes. Nederland voldoet mede daardoor niet op alle plaatsen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Dit heeft niet alleen schadelijke milieu- en gezondheidseffecten, maar leidt ook tot nadelige ruimtelijke-orderingseffecten, omdat een aantal bouw- en infrastructurele werken in gebieden met een slechte luchtkwaliteit geen doorgang mag vinden.

In de brief van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: VROM) aan de Tweede Kamer van 2 november 2005¹

zijn in brede zin de voorzieningen aangekondigd om de luchtkwaliteit te verbeteren. De onderhavige subsidieregeling is één van die voorzieningen.

Voor nieuwe personen- en bestelauto's met emissiearme dieselmotor bestaat met ingang van 1 juni 2005 reeds de fiscale stimuleringsmaatregel op grond van artikel 9b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwiel 1992 en per 1 april 2006 de Subsidie-regeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM².

In onderhavige regeling is tevens het eerste subsidieprogramma opgenomen, het subsidieprogramma retrofit voor personen- en bestelauto's. Per 1 oktober 2006 wordt de inwerkingtreding van het subsidieprogramma voor zware bestelauto's en vrachtwagens (heavy duty) voorzien. De mogelijkheid voor de invoering van subsidieprogramma's voor mobiele machines en landbouw- en bosbouwtrekkers, binnenvaartschepen en diesellocomotieven is onderwerp van nadere studie.

Paragraaf 2. Toezicht op de naleving van het subsidieprogramma retrofit voor personen- en bestelauto's

Subsidie op grond van het subsidieprogramma retrofit voor personen- en bestelauto's kan alleen worden aangevraagd door de inbouwers van emissieverminderende voorzieningen. De bedoeling is dat het subsidiebedrag wel ten goede komt aan de eigenaar van het voertuig, waarin de voorziening wordt ingebouwd. De aanvrager is verplicht om door middel van de factuur aan te tonen dat hij het subsidiebedrag in mindering heeft gebracht op het totaalbedrag dat hij aan de eigenaar van het voertuig heeft berekend, zie de toelichting bij artikel 2.3.

In de praktijk zal alleen subsidie worden aangevraagd door inbouwers van emissieverminderende voorzieningen die met de Staatssecretaris van VROM de 'Overeenkomst tot gecontracteerde inbouw van deeltjesverminderingssystemen in voertuigen met dieselmotor' hebben gesloten (zie de toelichting bij artikel 2.1). Met die overeenkomst verkrijgen inbouwers namelijk het recht om de inbouw van emissieverminderende voorzieningen, die door de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) zijn goedgekeurd, af te melden bij de RDW. De Staatssecretaris van VROM heeft aan de RDW de controle op de inbouw van de emissieverminderende voorzieningen opgedragen door middel van steekproefsgewijze controles. De RDW neemt de inbouw voort als vermelding op in een door de RDW bijgehouden register. Door raadpleging van dat register kan SenterNovem eenvoudig nagaan of er inderdaad een emissieverminderende voorziening is ingebouwd en of dat

correct is gebeurd. Controle door SenterNovem op de wijze van inbouwen is zo doende niet nodig.

Paragraaf 3. Te verwachten milieueffect van het subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's

Gezien de voertuigcategorieën waarop het subsidieprogramma van toepassing is, geldt ten aanzien van het te verwachten milieueffect het volgende. Voor de periode van 1 juli 2006 tot en met 31 januari 2007 is een bedrag van € 20.000.000,- beschikbaar. In deze periode bedraagt het subsidiebedrag € 500,- per ingebouwde voorziening. Dat betekent dat 40.000 personen- en bestelauto's voor 1 februari 2007 van een emissieverminderende voorziening kunnen worden voorzien. Uitgaande van een reëel gemiddeld nog te rijden kilometerage van ten minste 100.000 km per auto en de beperking van de uitstoot van deeltjes met minimaal 10 mg per kilometer, is het blijvend effect van de subsidiëring tot en met 31 januari 2007 daarmee alleen al $40.000 \cdot 100.000 \cdot 10 \text{ mg} = 40.000 \text{ kilo roet}$.

Paragraaf 4. Notificatie als technisch voorschrift

De ontwerpregeling is op 21 juni 2006 gemeld bij de Europese Commissie (notificatienummer: 2006/0296/NL) ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217).

Paragraaf 5. Administratieve lasten van het subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's

Met betrekking tot de administratieve lasten die voor de aanvrager met het aanvragen van de subsidie gepaard gaan, geldt het navolgende. In de fase voorafgaand aan de indiening van een aanvraag heeft de aanvrager te maken met bekend raken met onderhavige subsidieregeling en het aanvraagformulier, de afmelding bij de RDW en de steekproefcontroles. Voor het doen van een aanvraag behoeft de aanvrager na de inbouw en de eventuele steekproefcontrole slechts het aanvraagformulier volledig in te vullen en kopieën bij te sluiten van de facturen van de in de voorafgaande periode ingebouwde voorzieningen. Vervolgens zal de subsidie kunnen worden vastgesteld en uitgekeerd. Met het aanvraagformulier wordt tevens een verzoek om vaststelling van de subsidie gedaan en de administratieve lasten blijven daardoor beperkt. Bovendien wordt aan de aanvrager de mogelijkheid geboden om met één aan-

vraag subsidie aan te vragen voor meer dan één ingebouwde voorziening. Het aanvraagformulier voorziet ook in die mogelijkheid. De aanvrager kan hiermee naar eigen behoefte een invulling geven aan een evenwichtige balans tussen de administratieve lasten die met het indienen van een subsidieaanvraag gepaard gaan en de hoogte van de door hem voor te schieten subsidiebedragen, die hij immers aan de kentekenhouders op de factuur in mindering moet brengen. De totale lasten voor aanvragers worden geschat op € 1.317.330,-, gebaseerd op de lasten vóór de aanvraag (bekend raken met de subsidieregeling en het aanvraagformulier: € 171.000,-; afmelden RDW: € 472.500,-; steekproefkeuringen: € 78.750,-) en het doen van de aanvragen zelf: € 595.080,-. Dat is 2,20% van het totaal beschikbaar subsidieplafond wanneer daarin ook de nog voorziene te publiceren bedragen voor de periode na 31 januari 2007 zijn betrokken.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft besloten ten aanzien van de regeling te adviseren deze vast te stellen dan nadat met zijn opmerkingen rekening is gehouden. Het eerste punt betreft het bieden van de mogelijkheid om de subsidie elektronisch aan te vragen. Deze mogelijkheid is momenteel niet uitvoerbaar, omdat de uitvoeringsorganisatie, SenterNovem, niet over de mogelijkheid beschikt om een elektronische handtekening te werken. Naar aanleiding van het advies zal met de uitvoeringsorganisatie worden besproken hoe deze mogelijkheid alsnog kan worden geboden. Het streven is om bij een van de eerstvolgende wijzigingen van de regeling, de invoering van een subsidieprogramma voor emissieverminderende maatregelen voor vrachtwagens (streefdatum 1 oktober 2006) of de vaststelling van een subsidieplafond voor onderhavig subsidieprogramma voor de periode na 31 januari 2007, deze mogelijkheid in te voeren.

Het tweede punt betreft de vereenvoudiging van de aan SenterNovem aan te leveren informatie bij de subsidieaanvraag. Hierin ziet het College een (gedeeltelijke) herhaling van informatie die aan de RDW wordt verstrekt ten tijde van de afmelding, dan wel informatie die bij de RDW uit bestaande bestanden kan worden gehaald. Bij onderhavige regeling was het niet mogelijk om vóór het gewenste tijdstip van inwerkingtreding te voorzien in een eenvoudigere aanpak en daarbij een adequate controle op de subsidieaanvraag mogelijk te laten zijn. Het voornemen is om in samenwerking met SenterNovem en de RDW op zo kort mogelijke termijn te bezien wanneer tot eenvoudigere informatievoorziening kan worden overgegaan, hiervoor geldt wederom de streefdatum van 1 oktober 2006.

Voor beide genoemde punten kan gesteld worden dat voorrang is gegeven aan het implementeren van maatregelen ten behoeve van verbetering van de luchtkwaliteit. Hiervoor is gekozen omdat bij de regeling de lasten toch al beperkt zijn, getuige de berekende 2,20% aan administratieve lasten.

Artikelsgewijs

Artikel 1.1. Begripsomschrijvingen

Een emissieverminderende voorziening in de zin van de regeling is een voorziening die nog niet standaard in de auto aanwezig dient te zijn op grond van de bestaande verplichtingen voor dieselmotoren ten aanzien van emissiewaarden. Derhalve komen alleen voorzieningen die verder gaan dan de standaardvoorzieningen onder voorwaarden voor subsidie in aanmerking. Van de in onderdeel f vermelde voertuigcategorieën zijn bij de inwerkingtreding van deze regeling alleen de omschrijvingen van personenauto en bestelauto opgenomen (onder i en j), omdat vooralsnog alleen het subsidieprogramma voor personen- en bestelauto's met deze regeling in werking treedt. De overige voertuigcategorieën zullen nader worden omschreven bij inwerkingtreding van subsidieprogramma's die daarop van toepassing zijn.

Artikel 1.2. Doel van de regeling

Verwezen wordt naar paragraaf 1 van het bovenvermelde algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 2.1. Voorwaarden voor subsidie

Het subsidieprogramma retrofit personenauto's en lichte bestelauto's voorziet in de subsidiëring van de inbouw van ongebruikte emissieverminderende voorzieningen in bestaande personen- en bestelauto's. De goede werking van een reeds gebruikte voorziening, bijvoorbeeld een nog werkende roetfilter van een auto met aanrijdingsschade in een ander voertuig van hetzelfde type wordt ingebouwd, is onvoldoende gegarandeerd en komt dan ook niet voor subsidie in aanmerking.

Voor nieuwe voertuigen bestaan reeds de in paragraaf 1 van deze toelichting genoemde regelingen. Door de bepaling in het eerste lid dat geen subsidie kan worden verstrekt voor de inbouw in personen- en bestelauto's die op het moment van afgifte van het kenteken van een emissieverminderende voorziening waren voorzien, zijn voertuigen die onder een van de bedoelde regelingen vallen van subsidie op grond van onderhavige regeling uitgesloten. Voor die voertuigen geldt immers dat zij reeds voor de afgifte van het kenteken van een voorziening waren voorzien. Hetzelfde geldt voor nieuwe personen- en bestelauto's die reeds voor de inwerkingtreding van de fiscale stimuleringsmaatregel op

grond van artikel 9b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 en de Subsidieregeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM (1 juni 2005 respectievelijk 1 april 2006) van een emissieverminderende voorziening waren voorzien. Een en ander wordt niet anders bij de eventuele vervanging van een kapotte voorziening, die onder het reguliere onderhoud van de auto valt.

Subsidie kan worden aangevraagd door de inbouwer van de voorziening. Voor deze weg is gekozen uit een oogpunt van efficiency. Het voorkomt dat elke kentekhouder zelf een aanvraag moet indienen. De inbouwer is wel verplicht het subsidiebedrag volledig aan de kentekhouder ten goede te laten komen (zie ook de toelichting op artikel 2.3).

Om voor subsidie in aanmerking te komen, moet de inbouwer aan bepaalde voorwaarden voldoen. Hij moet de inbouw zelf verrichten en hij moet de inbouw melden aan de RDW. In de praktijk zal de mogelijkheid van melding openstaan voor bedrijven die beschikken over een APK-erkenning als bedoeld in artikel 83 van de Wegenverkeerswet 1994 en zich – via een overeenkomst met de Staat – hebben onderworpen aan een aantal voorschriften met betrekking tot de inbouw. Ongeveer 9.500 bedrijven zullen aan deze voorwaarden kunnen voldoen.

Gezien de kwaliteitseisen op het gebied van gebouw, uitrusting, apparatuur en personeel waaraan een inbouwer op grond van de Erkenningregeling APK moet voldoen, wordt de kwaliteit van de inbouw gewaarborgd. Daarbij sluit aan dat de inbouwer de inbouw zelf moet verrichten. De melding van de inbouw is het aanknopingspunt voor de RDW voor de uitoefening van het toezicht. Dit toezicht vindt plaats door middel van steekproefsgewijze controle van de inbouw door de RDW. Ook vanuit kosten- en efficiëntieoogpunt is dit de meest gunstige weg, omdat de bestaande infrastructuur voor het afmelden van APK-keuringen bij de RDW tevens gebruikt kan worden voor het afmelden van de inbouw van deeltjesverminderingssystemen.

Artikel 2.2. Emissiereductie-eis

In het eerste lid van dit artikel zijn de algemene eisen vermeld waaraan een emissieverminderende voorziening moet voldoen om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen. In overeenstemming met de criteria die de Europese Commissie naar verwachting zal hantieren in het kader van de notificatie als technisch voorschrift, zijn de eisen voor de emissieverminderende voorzieningen vormgegeven als emissie-eisen. De eisen zijn zo geformuleerd, dat met het aanbrengen van een emissieverminde-

rende voorziening er opwaardering naar een hogere Euroklasse dient te worden gerealiseerd tenminste op het niveau van Euro 3. Euro 2-motoren of lager dienen met de voorziening te voldoen aan de emissie-eisen van Euro 3 en een Euro 3-motor aan die van Euro 4. Aangezien opwaardering van een Euro 4-motor naar de strenge norm van Euro 5 met de huidige stand der techniek niet kan worden gerealiseerd, is het voor Euro 4-motoren voldoende dat wordt voldaan aan de eis genoemd in het eerste lid onder a (uiteraard moet wel worden voldaan aan de overige eisen die niet direct samenhangen met de emissie van deeltjes). Voorts zal opwaardering naar Euro 3 van een motor die niet voldoet aan Euro 2 in de meeste gevallen niet mogelijk zijn. Alleen voor een dieselmotor die bijna voldoet aan de eisen van Euro 2 is dit wellicht nog wel te realiseren. In de praktijk betekent dit dat auto's met een bouwjaar vanaf rond 1995 voor subsidie in aanmerking kunnen komen. Tevens is bepaald dat de toepassing van een emissieverminderende voorziening niet het effect mag hebben dat de uitstoot van stikstofdioxide toeneemt. Het positieve effect van de vermindering van de uitstoot van deeltjes zou daarmee deels teniet gedaan worden door een vermeerdering van de uitstoot van stikstofdioxide.

Het tweede en derde lid zijn opgenomen om het voor de inbouwer zo gemakkelijk mogelijk te maken om na te gaan of de te treffen voorziening aan deze eisen voldoet. Met het oog daarop is een bijlage I met technische eisen aan de regeling toegevoegd. Is aan deze technische eisen voldaan, dan is in elk geval aan de emissie-eisen voldaan. Nog gemakkelijker is het indien de inbouwer een goedgekeurde voorziening inbouwt. Op grond van de goedkeuring weet hij dan al dat aan de emissie-eisen is voldaan. De goedkeuring moet uiteraard wel betrekking op het merk en type van het voertuig waarin hij de maatregel inbouwt. De emissieverminderende voorzieningen waarvoor een goedkeuring is of zal worden verleend, zijn vooralsnog uitsluitend roetfilters van het zogenaamde halfopen soort (klasse B), aangezien met de huidige stand der techniek geen andere technisch of economisch rendabele technieken voorhanden zijn. Niettemin wordt niet uitgesloten dat andere technieken aan de eisen kunnen voldoen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op bijlage I.

Naar verwachting zal in de praktijk vrijwel altijd subsidie worden aangevraagd op grond van het derde lid; zie de toelichting op artikel 2.3.

Artikel 2.3. De aanvraag

De regeling wordt uitgevoerd door SenterNovem, een agentschap van het Ministerie van Economische Zaken, overeenkomstig de daartoe strekkende mandaatregeling.

De kentekhouder van het voertuig waarin een emissieverminderende voorziening wordt ingebouwd, is niet de rechtstreekse ontvanger van de subsidie. De subsidie wordt verstrekt aan de inbouwer, maar deze is niet de begunstigde van de subsidie. Er is sprake van een zogenaamde doorsluisubsidie. De inbouwer is verplicht het subsidiebedrag volledig aan de kentekhouder ten goede te laten komen door dit op het bedrag van de factuur inclusief BTW in mindering te brengen, derhalve nog voor het indienen van de subsidieaanvraag.

Bij de aanvraag dient een kopie van de factuur van de inbouw te worden gevoegd die ten minste de in het derde lid genoemde feitelijke gegevens moet bevatten, waaronder het goedkeuringnummer. Aan de hand van deze gegevens kan worden nagegaan of een geschikt filter is ingebouwd. De inbouwer mag erop vertrouwen dat de kentekhouder gerechtigd is over het voertuig te beschikken. De factuur dient dan ook op naam van de kentekhouder te worden gesteld. Dat kunnen ook lessee's zijn.

Artikel 2.4. Het subsidiebedrag

De subsidie bedraagt in ieder geval gedurende de eerste zeven maanden van de looptijd van de regeling € 500,-. Na de eerste zeven maanden wordt bezien of het subsidiebedrag aangepast moet worden.

Het tweede lid van dit artikel bepaalt dat per voertuig slechts éénmaal subsidie wordt verstrekt. Dit brengt met zich mee, dat indien een eenmaal ingebouwd roetfilter kapot gaat of om een andere reden uit het voertuig wordt verwijderd, de vervanging van het roetfilter niet voor subsidie in aanmerking komt. Dit wordt gezien als regulier onderhoud van de auto.

Toelichting bij bijlage I

Het stellen van eisen aan continu regenererende deeltjesverminderingssystemen klasse B

Hoewel het in de praktijk vooral zal gaan om roetfilters waarvoor subsidie zal worden aangevraagd, kunnen dit ook katalysatoren of andere nieuwe technieken met een vergelijkbare werking zijn. In deze regeling wordt niet een bepaalde techniek voorgeschreven. Ter voorkoming van discussie of een bepaalde voorziening nu wel of niet als filter, katalysator of andere techniek moet worden aangemerkt, is in de bijlage voor de term deeltjesverminderingssysteem gekozen.

Filters en andere technische voorzieningen om door middel van nabehandeling roetdeeltjes uit dieseluftgassen te verwijderen zijn er in verschillende soorten en maten, met elk hun mogelijkheden en beperkingen. Daarnaast zijn er verschillende strategieën om de op het filter of de katalysator afgevangen roetdeeltjes voortdurend of periodiek via oxidatie te verwijderen. Om zeker te stellen dat slechts filters of katalysatoren op voertuigen worden gemonteerd die daadwerkelijk en duurzaam tot een substantiële vermindering van de uitstoot van roetdeeltjes door dieselmotoren leiden is het gewenst eisen te stellen aan de te monteren systemen. Bovendien kan daarbij worden nagegaan of zo'n systeem niet tot een verslechtering van de uitstoot van andere uitlaatgascomponenten leidt, of dat andere voertuigeigenschappen nadelig worden beïnvloed.

Bij het monteren van filters en/of katalysatoren op nieuwe voertuigen door de voertuigfabrikant worden de gewenste eigenschappen en de mogelijke negatieve bijeffecten adequaat getoetst in de toelatingsprocedure (typegoedkeuring) van het type voertuig en/of motor.

Bij het monteren van filters of katalysatoren op bestaande voertuigen, zodanig dat daarmee wordt afgeweken van de voor die voertuigen afgegeven typegoedkeuringen, dient de goede werking van het voertuig opnieuw te worden vastgesteld. De bepalingen van de bijlage strekken ertoe deze retrofit-systemen in relatie tot hun toepassingsbereik aan een keuring te onderwerpen.

Individuele keuring

Om de werking van een filter of katalysator onder met de praktijk zo goed mogelijk overeenkomende omstandigheden te beoordelen is een uitgebreide en kostbare test nodig in een laboratorium, die zich er dus zowel om logistieke als financiële redenen minder voor leent om te worden uitgevoerd aan ieder individueel voertuig waarop een filter of katalysator wordt gemonteerd. Dit probleem wordt als regel opgelost door het type product aan een uitgebreide keuring te onderwerpen, waarna identieke exemplaren van dat product zonder uitgebreide beoordeling geacht worden aan de eisen te voldoen. Er dient dan slechts op te worden toegezien dat de in serie vervaardigde exemplaren daadwerkelijk in voldoende mate overeenkomen met het exemplaar dat voor de typegoedkeuring werd beoordeeld.

De keuringseisen uit de bijlage betreffen echter geen typegoedkeuringseisen, zij gelden slechts voor de beoordeling of een individueel systeem aan de eisen van de subsidieregeling voldoet. De procedure die moeten worden gevolgd en de eisen die daarbij dan gelden om typegoedkeuring te verkrijgen worden elders geregeld.

De inhoud van de eisen

Overwogen is om speciaal voor Nederland keuringseisen en procedures op te stellen om de goede en duurzame werking van retrofitsystemen te beoordelen en daarvoor bij gunstig gevolg van die beoordeling een goedkeuring af te geven. Dit zou tot gevolg hebben gehad dat de aanbieders van zulke systemen speciaal en exclusief voor de Nederlandse markt hun producten hadden moeten laten keuren. Ook zou het opstellen en uittesten van de keuringseisen en -procedures aanzienlijk tijd hebben gekost, terwijl de maatschappelijke druk op het uitrusten van bestaande voertuigen met retrofitsystemen hoog is.

Eind 2005 zijn in de Bondsrepubliek Duitsland de eisen aan het retrofitten van dieselauto's wettelijk vastgelegd.

Overname van de Duitse eisen als alternatief

Gesteld kan worden dat systemen die voldoen aan de Duitse meetprocedures adequate garanties bieden voor een goede en duurzame werking in de praktijk. Daarbij moet worden opgemerkt dat de aanbieders van retrofitsystemen voor de Duitse markt grotendeels dezelfde zullen zijn als degenen die op de Nederlandse markt worden verwacht. De in Nederland rijdende dieselveertuigen zijn immers in belangrijke mate dezelfde typen als die in Duitsland en de potentiële producenten van retrofitsystemen zijn in grotendeels in Duitsland gevestigd. Ten behoeve van de Duitse markt moeten zij zich daarom toch de kosten van typekeuringen getroosten.

Alles overwegende is besloten om voor Nederland de Duitse eisen inhoudelijk integraal over te nemen.

Typen filters en de daarbij toegepaste regeneratiestrategie

Filters worden onderscheiden in open systemen en gesloten systemen. Omdat de Duitse Bondsraad de termen open en gesloten minder passend heeft geacht, is gekozen voor de meer neutrale aanduidingen klasse B en klasse A. In deze regeling zijn deze aanduidingen overgenomen.

De thermische regeneratie (schoonbranden) van open filters (klasse B) verloopt doorgaans continu, onder

invloed van de uitlaatgastemperatuur en de in het uitlaatgas aanwezige stikstofdioxide, mogelijk nog ondersteund door een op het filtermateriaal aangebracht katalytisch laagje. Gesloten filters verwijderen ruim meer dan 90% van alle deeltjes. Open filters hebben een rendement van circa 30 tot 70%.

Gesloten filters kunnen zowel periodiek, door ingrijpen vanuit het motormanagement, als continu worden geregeneerd. In sommige gevallen wordt hierbij nog gebruik gemaakt van een brandstofadditief, dat de regeneratie bevordert.

Continu regenererende gesloten filters die zich lenen voor toepassing op personenauto's en bestelwagens zijn er op dit moment niet. De bij die voertuigen optredende uitlaatgastemperatuur in combinatie met de verhouding tussen de in de uitlaatgassen beschikbare stikstofdioxide en deeltjes schiet voor een adequate continue regeneratie tekort.

Periodieke regeneratie, die aangestuurd wordt vanuit het motormanagement, is in de praktijk eigenlijk alleen mogelijk bij een fabrieksuitrusting met filters op nieuwe auto's. Er is weliswaar door een van de fabrikanten een gesloten type filter ontwikkeld waarbij periodieke regeneratie wordt opgeroepen met elektrische verwarming van het filter en dat in beginsel ook voor retrofit zou kunnen worden toegepast, maar de hoge kosten van deze techniek en de meer gecompliceerde montage op het voertuig maken een toepassing op enige schaal onwaarschijnlijk. Voor het uitrusten van bestaande personenauto's en bestelauto's met een filter komen daarom eigenlijk alleen open filters met continue regeneratie in aanmerking. Om verstopping te voorkomen mogen zulke filters niet meer roet afvangen dan er wordt afgebrand. Bij deze filters moet daartoe een deel van de uitlaatgassen het filter ongereinigd kunnen passeren, door ofwel de aard van het filtermechanisme ofwel door een bewust aangebrachte 'bypass'. Indien daaraan behoefte zou blijken te bestaan worden op een later moment voor deze gesloten filters afzonderlijke eisen en procedures vastgesteld en bekend gemaakt.

Opwaardering van een Euroklasse

De prestaties van de thans op de markt zijnde opensystemen die zich lenen voor retrofit op personenauto's zijn zodanig dat dieselauto's daarmee veelal een Euroklasse kunnen worden 'opgevaarderd'. Dat wil zeggen dat de uitstoot van deeltjes van bijvoorbeeld een Euro 2 voertuig wordt vermindert tot een niveau waarmee aan de 50% strengere Euro 3 eisen wordt voldaan.

Een uitzondering hierop vormen retrofitsystemen voor Euro 4 voertuigen. Om aan de beoogde Euro 5 eisen te voldoen zou een rendement van ten minste 80% nodig zijn, wat met open filters op dit moment niet tot de mogelijkheden behoort. Het doel voor open filters op Euro 4 voertuigen is daarom ook op 50% van de grenswaarde voor deeltjes van Euro 4 gesteld: 0,0125 g/km.

Voorts mag de uitstoot na de montage van het filter maximaal 0,050 g/km bedragen overeenkomstig bijlage I van richtlijn 70/220 EG. Dit betekent dat indien een voertuig dat niet aan de Euro 2 eisen voldoet van een filter wordt voorzien, toch opwaardering tot Euro 3 niveau dient plaats te vinden.

Indien zou worden volstaan met de eis dat een voertuig uitgerust met een retrofitfilter wordt opgevaarderd tot de eerstvolgende strengere Euroklasse, is het denkbaar dat daaraan in sommige gevallen kan worden voldaan met een filter dat nauwelijks effectief is. Indien bijvoorbeeld een Euro 3 voertuig op 105% van de grenswaarde voor een Euro 4 voertuig zou te voldoen. Om te garanderen dat alleen filters worden toegepast die de uitstoot van deeltjes significant beperken, wordt daarom naast de eis van de opwaardering van één Euroklasse de eis gesteld dat het filter altijd ten minste 30% moet reduceren.

*De Staatssecretaris van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer,
P.L.B.A. van Geel.*

¹ Kamerstukken II 2005/2006, 30 175, nr. 12.

² Stcrt. 2006, 62.