



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 6 juli 2017, nr. IENM/BSK-2017/159033, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met een verbod op het verwijderen van een emissiebeheersingssysteem

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 21, eerste lid, 71 en 98 van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1, tweede lid, worden in de alfabetische volgorde van begripsbepalingen twee begripsbepalingen ingevoegd, luidende:

*emissiebeheersingssysteem*: emissiebeheersingssysteem als bedoeld in artikel 3, elfde lid, van verordening (EG) 715/2007;

*origineel emissiebeheersingssysteem*: emissiebeheersingssysteem dat onder de voor het betrokken voertuig verleende typegoedkeuring valt, bedoeld in artikel 3, twaalfde lid, van verordening (EG) 715/2007;.

B

In artikel 1.2 worden na de begripsbepaling 'Richtlijn 2007/46/EG' twee begripsbepalingen ingevoegd, luidende:

*verordening (EG) 715/2007*: Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 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 (PbEU 2007, L 171);

*verordening (EG) 595/2009*: Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1369/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188);.

C

In hoofdstuk 6 wordt na artikel 6.9 een artikel ingevoegd, luidende:

#### Artikel 6.10

1. Indien een emissiebeheersingssysteem van een voertuig wordt gewijzigd, moet het voertuig voldoen aan de in bijlage IV opgenomen eisen, voor zover die eisen verband houden met de aangebrachte wijziging.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op een emissiebeheersingssysteem dat wordt vervangen door:
  - 1°. eenzelfde origineel emissiebeheersingssysteem;
  - 2°. een emissiebeheersingssysteem waarvoor typegoedkeuring is verleend op grond van verordening (EG) 715/2007, verordening (EG) 595/2009 of VN/ECE-reglement 103 als bedoeld in bijlage Va.
3. De in bijlage IV opgenomen eis voor de Euro 5-fijnstofnorm, bedoeld in bijlage I van verordening (EG) 715/2007, geldt bij wijziging van een emissiebeheersingssysteem als bedoeld in het



eerste lid voor voertuigen van de voertuigcategorie N<sub>1</sub>, klasse I, eerst vanaf een datum van eerste toelating die ligt op of na 1 januari 2012.

4. In afwijking van artikel 6.1, eerste lid, mag een wijziging in de constructie waarbij een emissiebeheersingssysteem van een voertuig met compressie-ontsteking is verwijderd, worden aangetoond door middel van een verklaring afgegeven door de kentekenhouder voor zover:
- 1°. het een personenauto of bus betreft, die in gebruik genomen is voor 1 januari 2011 en waarvan de deeltjesmassa is gemeten in g/km;
  - 2°. het een bedrijfsauto betreft, die in gebruik is genomen voor 1 januari 2012 en waarvan de deeltjesmassa is gemeten in g/km;
  - 3°. het een voertuig voor speciale doeleinden betreft, zijnde een kampeerwagen, gepantserd voertuig, ambulance, lijkwagen, of een voor rolstoel toegankelijk voertuig betreft dat voor 1 januari 2012 in gebruik is genomen en waarvan de deeltjesmassa is gemeten in g/km;
  - 4°. het een voertuig betreft dat voor 31 december 2013 in gebruik is genomen en waarvan de deeltjesmassa is gemeten in g/kWh.

#### D

Het opschrift van Bijlage IV komt te luiden:

**BIJLAGE IV., BEHORENDE BIJ DE ARTIKELEN 3.2, VIERDE LID, 3.3, 3.4, 3.7, EERSTE LID, 6.7, 6.8 EN 6.10**

#### E

In de tabel van bijlage Va wordt in de volgorde van nummering na Nr. 88 ingevoegd:

103.	Vervangingskatalysatoren	Reglement nr. 103 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) - Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van vervangingskatalysatoren voor motorvoertuigen
------	--------------------------	--

#### ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2017.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema*



## TOELICHTING

### Algemeen deel

#### ***Verbod op het verwijderen van een emissiebeheersingssysteem***

Nieuwe auto's die op de markt worden gebracht moeten aan de Europese emissie-eisen voldoen. Daarvoor rusten fabrikanten nieuwe auto's met allerlei technische voorzieningen uit, zoals een roetfilter, uitlaatgasrecirculatie en katalysatoren. Vanzelfsprekend is het de bedoeling dat deze emissiebeheersingssystemen goed blijven functioneren nadat voertuigen op de markt zijn gebracht en deelnemen aan het dagelijkse verkeer. Bij een emissiebeheersingssysteem moet onder andere worden gedacht aan:

- 1°. een driewegkatalysator met lambdasonde;
- 2°. een door de fabrikant gemonteerde roetfilter;
- 3°. een systeem voor uitlaatgasrecirculatie (EGR);
- 4°. een SCR-katalysator met het systeem voor AdBlue injecties; of
- 5°. een NOx-absorptiekatalysator.

Gebleken is dat deze systemen met enige regelmaat worden verwijderd of buiten werking worden gesteld. Om dit tegen te gaan is de Regeling voertuigen zodanig gewijzigd, dat het verwijderen, aanpassen en buiten werking stellen van emissiebeheersingssystemen verboden is als deze voorzieningen nodig zijn om aan de emissie-eisen te voldoen. Ook vervanging door een niet-origineel emissiebeheersingssysteem of door een niet-goedgekeurd vervangend emissiebeheersingssysteem is verboden als het systeem nodig is om aan de emissie-eisen te voldoen.

Tot 1 januari 2015 bestond er een verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen. Dit verbod kon worden afgeleid uit de toenmalige Regeling voertuigen waarin was opgenomen dat 'Personenauto's moeten blijven voldoen aan de voorschriften bij of krachtens verordening (EG) 715/2007'. Op 1 januari 2015 is dit verbod geschrapt bij een opschoningsoperatie van alle zogenaamde "dode" regelgeving. In de praktijk bleek deze bepaling niet te handhaven, en de bepaling miste daarmee in materiële zin haar uitwerking. Met deze wijziging van de Regeling voertuigen is er weer een verbod ingevoerd.

In deze wijzigingsregeling zijn enkele nadere bepalingen opgenomen ten aanzien van het verwijderen en buiten werking stellen van emissiebeheersingssystemen. Voor de controle op de aanwezigheid van roetfilters wordt in eerste instantie aangesloten bij de bepalingen uit Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127) (hierna: Richtlijn 2014/45/EU) met scherpere minimum vereisten voor de APK. Deze richtlijn schrijft voor dat met ingang van 20 mei 2018 bij alle voertuigen met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter een visuele controle in de APK moet worden ingevoerd. Het gaat hierbij om dieselpersonenauto's, dieselbedrijfsauto's met een maximum toegestane massa van 3500 kg (hierna: dieselbestelauto's), dieselvrachtauto's en dieselmussen met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter.

De periode vanaf inwerkingtreding van de onderhavige regeling (1 oktober 2017) tot 20 mei 2018 wordt als een overgangperiode beschouwd waarin voertuigeigenaren kunnen zorgen voor een goedwerkend roetfilter. In deze periode worden roetfiltercontroles uitgevoerd tijdens wegwakantinspecties, waarbij een waarschuwing kan worden gegeven.

#### ***Wijziging constructie***

De aanpak voor het nieuwe verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen is gebaseerd op het principe dat aanpassingen aan een emissiebeheersingssysteem als een wijziging van de constructie worden gezien. Wijziging van de constructie is alleen toegestaan als het voertuig na wijziging aan de eisen voor toelating tot het verkeer op de weg blijft voldoen. Eén van de eisen voor toelating tot het verkeer betreft de Europese normstelling voor de uitstoot van vervuilende uitlaatgasen. Hierbij gaat het om Europese normen voor de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden, koolwaterstoffen en koolmonoxide, die de afgelopen 25 jaar een aantal keren zijn aangescherpt.

Voor het verwijderen van roetfilters is de norm voor de uitstoot van fijnstof, Particulate Matter (PM), van belang. Op 1 januari 2011 is deze norm voor dieselpersonenauto's aangescherpt naar Euro-5 met een waarde van 0,005 g/km voor de fijnstofuitstoot. Fabrikanten kunnen alleen aan deze norm voldoen door dieselauto's van een fabriek roetfilter te voorzien. Door wijziging van een emissiebeheersingssysteem als een wijziging in de constructie aan te merken, mag bij dieselpersonenauto's van na 1 januari 2011 het roetfilter niet worden verwijderd, omdat dan niet meer aan de voor dat voertuig



geldende toelatingseisen tot de weg wordt voldaan.

Onderstaande tabel toont voor verschillende voertuigcategorieën vanaf welke datum van eerste toelating (DET) het verbod op het verwijderen van roetfilters geldt:

Voertuigcategorie:	Diesel personenauto's	Diesel bestelauto's <sup>1</sup> en voertuigen voor speciale doeleinden	Diesel vrachtauto's en -bussen <sup>2</sup>
Euroklasse:	Euro 5	Euro 5	Euro 6
Datum eerste toelating (DET) vanaf:	1 januari 2011	1 januari 2012	31 december 2013

<sup>1</sup> Voor de meest lichte bestelauto's (Categorie N1, Klasse I) geldt de fijnstofnorm van 5 mg/km vanaf 1 januari 2011. Voor de andere bestelauto's (Categorie N1, Klasse I en II) geldt deze norm vanaf 1 januari 2012. Omdat Categorie N1, Klasse I slechts een beperkt aantal voertuigen betreft, wordt omwille van de eenvoud de datum van 1 januari 2012 ook voor Categorie N1, Klasse I bestelauto's aangehouden.

<sup>2</sup> Inclusief zware bestelauto's (bedrijfsauto's met een maximum toegestane massa zwaarder dan 3.500 kg) met een motortypegoedkeuring volgens het vrachtautoregime.

Nieuwe dieselbestelauto's moeten met ingang van 1 januari 2012 aan de Euro 5-norm voldoen. Aan deze norm kan ook alleen maar worden voldaan als de fabrikant het voertuig met een roetfilter heeft uitgerust. Omwille van de eenduidigheid wordt er in het kader van deze regeling van uitgegaan dat de datum van 1 januari 2012 ook geldt voor de meest lichte categorie van bedrijfsauto's. Voor een voertuig voor speciale doeleinden, zijnde een kampeervagen, gepantserd voertuig, ambulance, lijkwagens, of een voor rolstoel toegankelijk voertuig, geldt ook de datum van 1 januari 2012 dat aan de Euro-5 norm moet worden voldaan.

Voor dieselvrachtauto's en -bussen wordt voor de Europese typegoedkeuring een test met de motor op een proefstand uitgevoerd in plaats van een test met het voertuig op een rollenbank. De fijnstofemissies worden hierbij gemeten in milligrammen per kilowattuur in plaats van per kilometer zoals bij personenauto's en bestelauto's. De Euro 6-norm voor zware voertuigen waarbij de deeltjesmassa wordt gemeten in g/kWh, kan alleen met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter worden gehaald. Zware personenauto's en bestelauto's kunnen ook op basis van de motortest op de proefstand worden goedgekeurd in plaats van met de voertuigtest op de rollenbank.

Bij vervanging van een defect roetfilter door een origineel roetfilter is geen sprake van wijziging van de constructie die hoeft te worden goedgekeurd. Bij vervanging van een roetfilter door een origineel roetfilter blijft een auto namelijk onder de voor het betreffende voertuig verleende typegoedkeuring vallen en wijzigt het niveau van de fijnstofemissie niet. Vervanging van een typegoedgekeurd roetfilter door een volgens verordening (EG) 715/2007, verordening (EG) 595/2009 of VN/ECE-reglement 103 (hierna: R103) goedgekeurd filter hoeft ook niet te worden goedgekeurd. De goedkeuring biedt namelijk de waarborg dat aan de normen voor de uitstoot van fijnstof blijft worden voldaan.

### **Geen verwijderingsverbod oudere dieselauto's**

Voor dieselpersonenauto's van vóór 1 januari 2011 geldt een fijnstofnorm waaraan ook zonder roetfilter kan worden voldaan. Bij personenauto's van vóór 1 januari 2011 die door de fabrikant van een roetfilter zijn voorzien, mag het filter dan ook worden verwijderd. Na wijziging van de constructie voldoet het voertuig namelijk nog steeds aan de eisen voor toelating tot het verkeer op de weg. Wel moet de wijziging van de constructie bij de RDW worden geregistreerd door in het kentekenregister aan te tekenen dat het roetfilter is verwijderd. Bij dieselbestelauto's is voor voertuigen van vóór 1 januari 2012 een roetfilter niet nodig om aan de eisen voor toelating tot de weg te voldoen. Bij dieselvrachtauto's en dieselbussen geldt dit voor voertuigen van vóór 31 december 2013.

Niet eerder dan nadat een wijziging van de constructie in het kentekenregister is vastgelegd, mag met het voertuig gebruik van de weg worden gemaakt. Er komt een eenvoudige procedure om indien het is toegestaan, een verwijderd roetfilter aan de RDW te melden. Wijziging in de constructie waarbij het roetfilter is verwijderd is een niet-gevoelig voertuiggegeven, dat door de RDW via het online voertuiginformatiesysteem (ovi) openbaar wordt gemaakt. Artikel 43, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 voorziet in deze ruimte. Dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's met verwijderd roetfilter krijgen met ingang van 2019 te maken met de MRB-toeslag voor dieselauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km. Deze MRB-toeslag maakt het houden van een oude vervuilende dieselauto minder aantrekkelijk. Voertuigen die eerder dan verplicht van een roetfilter zijn voorzien, zullen de komende jaren uit het wagenpark verdwijnen.



## **Visuele controle roetfilters in de APK**

Richtlijn 2014/45/EU bevat scherpere minimale vereisten voor de periodieke technische inspecties (PTI) van de lidstaten. Onderdeel van deze minimum voorschriften is een visuele controle van de aanwezigheid van een door de fabrikant gemonteerd roetfilter. Indien bij een auto met een dieselmotor uit een visuele controle blijkt dat een door een fabrikant gemonteerd roetfilter niet aanwezig of duidelijk defect is, dan is sprake van een groot gebrek en wordt het betreffende voertuig voor de APK afgekeurd. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de minimale vereisten van deze richtlijn vanaf 20 mei 2018 in werking treden.

Onder andere de visuele controle van roetfilters wordt door middel van een aparte wijzigingsregeling in de Regeling voertuigen geïmplementeerd (Stcrt. 2017, 27126).

Als bij de visuele controle van een dieselveertuig, dat eerder dan verplicht van een roetfilter is voorzien, wordt vastgesteld dat het roetfilter niet meer aanwezig is, dan heeft de eigenaar van dat voertuig de keus om een nieuwe roetfilter te laten monteren of om een wijziging van de constructie te laten doorvoeren. Bij wijziging van de constructie wordt de betreffende auto bij de RDW als een voertuig zonder roetfilter geregistreerd. Op grond van deze regeling kan dat door middel van een door de kentekenhouder af te geven verklaring.

Na montage van een nieuw roetfilter of als een verklaring met betrekking tot het verwijderd zijn van het roetfilter kan worden overgelegd (wijziging constructie), kan het betreffende voertuig worden goedgekeurd voor de APK. Als bij de visuele controle van een voertuig waarvoor een roetfilter verplicht is, wordt geconstateerd dat het roetfilter ontbreekt, dan moet voor goedkeuring in de APK een nieuw filter worden aangebracht.

### **Toetsen**

De ontwerpwijziging van de Regeling voertuigen in verband met het verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen is op 4 april 2017 opengesteld voor internetconsultatie. De inspraakreacties waren in het algemeen positief ten aanzien van het nieuw in te voeren verbod op het verwijderen van roetfilters. De gestelde vragen betroffen met name de precieze wijze waarop de visuele controle van roetfilters moet worden uitgevoerd. De inspraakreacties van de internetconsultatie hebben niet geleid tot aanpassing van de regelgeving.

Parallel aan de internetconsultatie heeft de RDW de voorgenomen regelgeving beoordeeld op uitvoerbaarheid en inpasbaarheid in de Regeling voertuigen. Dit heeft er toe geleid dat de wijziging in de constructie niet wordt geformuleerd als een nieuw onderdeel van artikel 6.3, eerste lid, maar als een nieuw artikel 6.10. Met de uiteindelijke formulering wordt als aangrijpingspunt voor wijziging in de constructie aangehouden dat een emissiebeheersingssysteem van een voertuig wordt gewijzigd, terwijl met de eerdere opzet als aangrijpingspunt werd aangehouden dat het niveau van de emissies na deze wijziging in de constructie niet meer overeenstemmen met het kentekenregister. Deze opzet vereiste echter dat het niveau van de emissies bij een RDW-keuringsstation moet kunnen worden gemeten wat in de praktijk niet uitvoerbaar is. Nu kan worden volstaan met een door de kentekenhouder afgegeven verklaring.

Actal heeft een beoordeling gedaan van de regeldrukeffecten van het nieuwe verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen (zoals een roetfilter). Naar aanleiding van opmerkingen van Actal is de toelichting op enkele punten aangevuld.

Ten aanzien van de regeldrukeffecten en toezichtlasten worden de volgende posten onderscheiden:

1. regeldrukeffecten als gevolg van het verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen;
2. toezichtlasten als gevolg van de voorgestelde 'wegkantinspecties';
3. eenmalige regeldrukeffecten doordat garagehouders, monteurs en APK-inspecteurs kennis moeten nemen van het nieuwe verbod.

### ***Ad 1. Regeldrukeffecten als gevolg van het verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen***

Uitgangspunt voor het vaststellen van de regeldrukeffecten voor bedrijfsleven en burgers is dat de kosten voor onderhoud aan een auto deel uitmaken van de normale autokosten. Onderhoud aan een roetfilter kan eruit bestaan dat het roetfilter extern moet worden gereinigd of dat het roetfilter moet worden vervangen. Als een roetfilter wordt verwijderd om onderhoudskosten uit te sparen, dan wordt dat beschouwd als onjuist uitgevoerd onderhoud, waardoor schade aan het voertuig ontstaat. De eigenaar van het voertuig moet dan extra kosten maken om het voertuig weer in goede staat van onderhoud te brengen. Deze kosten zijn veelal hoger dan de oorspronkelijk onderhoudskosten, waarvan sprake was op het moment dat de onderhoudsbehoefte aan het voertuig ontstond.



Met de nieuwe regelgeving hebben eigenaren van oudere dieselauto waarbij een filter niet nodig was om aan de destijds geldende emissie-eisen te voldoen, de mogelijkheid om een wijziging van de constructie te laten doorvoeren waarbij het roetfilter wordt verwijderd. Hierdoor kunnen onderhoudskosten aan een roetfilter worden uitgespaard. Een verwijderd roetfilter moet door de kentekenhouder in het kentekenregister van de RDW worden geregistreerd. Hiervoor komt een eenvoudige procedure op basis van een verklaring waardoor daaraan beperkte administratieve lasten zijn verbonden. Naar schatting zullen circa 4.000 verwijderde roetfilters in het kentekenregister van de RDW worden geregistreerd. Ervan uitgaande dat de melding door middel van de verklaring in 15 minuten kan worden uitgevoerd, gaat het hierbij in totaal om 1.000 uur. Bij het verwijderde roetfilter zal het veelal om oudere dieselauto's gaan die in het bezit zijn van particulieren. Er wordt daarom verondersteld dat twee derde van de meldingen door particulieren wordt gedaan en een derde door bedrijven. Met een tarief van € 15,- per uur voor particulieren en € 37,- per uur voor middelbaar opgeleid personeel gaat het dan om € 22.333,-. Een voertuigeigenaar is niet verplicht om een wijziging van de constructie te laten doorvoeren. Er kan ook normaal onderhoud aan een roetfilter worden uitgevoerd waardoor het filter niet hoeft te worden verwijderd. De kosten hiervoor zullen echter hoger zijn dan de kosten voor melding door een verklaring.

Het nieuwe verbod zorgt ervoor dat bij personenauto's vanaf 2011, bestelauto's en voertuigen voor speciale doeleinden vanaf 2012 en bij vrachtwagens en bussen vanaf 2014 een nieuw roetfilter moet worden teruggeplaatst indien het is verwijderd. Voor deze auto's zijn hiermee directe kosten gemeoid, welke in de basis bij regeldrukberekeningen niet verrekend worden met onderhoudskosten. In december 2015 werd bekend dat het oude verbod met ingang van 1 januari 2015 was komen te vervallen. Omdat op dat moment direct werd aangekondigd dat er een nieuw verbod voor in de plaats zal komen, zullen veel automobilisten ervan af hebben gezien om het roetfilter te laten verwijderen. Bij de auto's waarbij vanaf 2015 het roetfilter toch is verwijderd, zal het voor het merendeel om oudere auto's gaan, waarbij onder de nieuwe regeling roetfilterverwijdering is toegestaan op voorwaarde dat dit bij de RDW wordt gemeld. Een inschatting van het aantal nieuwere auto's waarbij vanaf 2015 het roetfilter is verwijderd en waarbij onder de nieuwe regeling weer een nieuw roetfilter zal worden aangebracht, is moeilijk te maken. Om die reden is het lastig om een kwantificering op te nemen van de terugplaatskosten van een nieuw roetfilter bij deze auto's. Als evenwel wordt verondersteld dat het om 250 auto's gaat en dat de terugplaatskosten € 1.500,- per auto bedragen dan gaat het om een bedrag van € 375.000,-.

#### *Ad 2. Toezichtlasten als gevolg van de voorgestelde 'wegkantinspecties'*

In de periode van 1 oktober 2017 tot en met 20 mei 2018 worden roetfiltercontroles uitgevoerd bij voertuigen op de weg, bijvoorbeeld tijdens wegkantinspecties, waarbij een waarschuwing kan worden gegeven. Hierbij zal bij dieselauto's met een door de fabrikant gemonteerd filter worden gecontroleerd of sprake is van een aanzienlijk hogere fijnstofuitstoot dan bij goede werking van het filter mag worden verwacht. Aan voertuigen met een te hoge fijnstofuitstoot zal een waarschuwing worden gegeven om onderhoud aan het filter te doen of om, bij oudere voertuigen, het filter door middel van een melding als verwijderd te registreren in het kentekenregister.

Voor de roetfiltercontroles op de weg zal worden aangesloten bij bestaande wegkantinspecties door de politie. Bij grote inspecties wordt hier al door RDW-medewerkers aan deelgenomen. Door aan te sluiten bij al bestaande controles kunnen de toezichtlasten beperkt blijven tot het volgende. Voorneemen is dat tijdens de wegkantinspecties de fijnstofuitstoot van circa 1.000 dieselauto's met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter wordt gemeten met een deeltjester. TNO beschikt reeds over een deeltjester waarmee direct in de uitlaatgassen van een dieselauto kan worden gemeten. De precieze opzet voor de wegkantinspecties moet nog in detail worden uitgewerkt. Punt hierbij is of voor het bedienen van dit meetinstrument een TNO-medewerker bij deze controles aanwezig moet zijn of dat de kennis hiervoor aan de betrokken RDW-medewerker kan worden overgedragen.

De tijd benodigd voor uitvoering van een roetfiltertest met een deeltjester bedraagt circa 30 seconden. Inclusief wachttijd voor de automobilist wordt van 15 minuten voor de totale tijd per test uitgegaan. Verondersteld wordt dat tweede van de kilometers met dieselauto's met roetfilter zakelijk wordt gereden en een derde particulier. Met een uurtarief van € 37,- per uur voor middelbaar opgeleid personeel en € 15,- per uur voor particulieren komen de toezichtlasten voor burgers en bedrijven in verband met de wegkantinspecties dan uit op € 7.417,-.

Voor de uitvoeringslasten van de overheid voor de wegkantinspecties wordt uitgegaan van 10 extra dagen voor een medewerker van de RDW, 5 dagen voor een TNO-medewerker en 25 meetdagen voor de deeltjester van TNO. Met een dagtarief van € 1.000,- per persoon en € 200,- voor het meetinstrument komt dit op een totaal van € 20.000,-.



### *Ad 3. Eenmalige regeldrukeffecten doordat garagehouders, monteurs en APK-inspecteurs kennis moeten nemen van het nieuwe verbod*

Communicatie over het nieuwe verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen zoals roetfilters richting de autobranche verloopt via vakbladen, kranten en internetsites. Communicatie richting consumenten verloopt via de pers en consumentenartikelen. Er vanuit gaande dat in totaal 10.000 automonteurs er 6 minuten tijd aan besteden om op hoofdlijnen kennis te nemen van het nieuwe verbod gaat het om 1.000 uur. Met een tarief van € 45,- per uur voor vaklieden gaat het dan om € 45.000,- eenmalige kosten voor de autobranche.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

De begrippen die aan artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen zijn toegevoegd sluiten aan bij de definities die zijn opgenomen in artikel 3 van Verordening (EG) 715/2007. Onder een emissiebeheersingssysteem wordt onder andere verstaan:

- een driewegkatalysator met lambdasonde;
- een door de fabrikant gemonteerd roetfilter;
- een systeem voor uitlaatgasrecirculatie (EGR);
- een SCR-katalysator met het systeem voor AdBlue injecties; of
- een NOx-absorptiekatalysator.

#### *Onderdeel B*

Aan artikel 1.2 worden twee verordeningen toegevoegd. Deze verordeningen verwijzen naar de van toepassing zijnde emissievoorschriften.

#### *Onderdeel C*

Aan hoofdstuk 6 wordt artikel 6.10 toegevoegd. In het eerste lid is bepaald dat voor een voertuig waarvan het emissiebeheersingssysteem wordt gewijzigd, getoetst moet worden of na wijziging wordt voldaan aan de in Bijlage IV van de Regeling voertuigen voor het betrokken voertuig opgenomen eisen voor zover die eisen verband houden met de aangebrachte wijziging. In Bijlage IV zijn eisen opgenomen waaraan voertuigen moeten voldoen voor het verkrijgen van een nationale kleine serie typegoedkeuring en individuele keuring. Het gaat hierbij dan om de toelatingseisen zoals die van toepassing zijn op het moment van de eerste kentekenregistratie.

In artikel 2a van Bijlage IV wordt bepaald dat voertuigen met de voertuigclassificatie M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> met een datum van eerste toelating van na 28 april 2009 moeten voldoen aan de voor het voertuig gestelde eisen in bijlage IV, deel 1, bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PbEU 2007, L 263) (hierna: Richtlijn 2007/46/EG), zoals die eisen luiden op de datum van eerste toelating van het voertuig, en aan de permanente eisen. In artikel 2a, eerste lid, van Bijlage IV is dit bepaald voor voertuigen met de classificatie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>.

In bijlage IV, deel 1, van Richtlijn 2007/46/EG is een lijst opgenomen van voorschriften voor de EG-typegoedkeuring van voertuigen. Als tweede onderdeel van deze lijst is bepaald dat voertuigen met een Europese goedkeuring van de emissies op basis van een test met het voertuig op een rollenbank moeten voldoen aan de Europese eisen ten aanzien van de emissies zoals vastgelegd in verordening (EG) 715/2007. Bij deze test worden de emissies in g/km gemeten. Als onderdeel van deze Euro 5-norm is op 1 januari 2011 voor personenauto's de fijnstofnorm van 0,005 g/km van kracht geworden. Voor bestelauto's, met uitzondering van voertuigen van Categorie N1, klasse 1, is de Euro 5-norm van 0,005 mg/km op 1 januari 2012 ingegaan. Aan deze eis kan slechts door toepassing van een affabriek roetfilter worden voldaan.

Voertuigen met een Europese goedkeuring van de emissies op basis van een test met de motor op een proefstand moet op grond van het eenenveertigste onderdeel van lijst van voorschriften voor de EG-typegoedkeuring van voertuigen aan de Euro-6 normen voldoen zoals vastgelegd in verordening (EG) 595/2009. Bij deze test worden de emissies in g/kWh gemeten. Aan de Euro 6-norm, die op 31 december 2013 is ingegaan, kan alleen met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter worden voldaan.



Dit artikel moet worden gelezen in samenhang met artikel 6.1 dat voorschrijft dat onder andere deze wijziging in de constructie van een gekentekend voertuig, voor zover niet anders is bepaald, moet zijn goedgekeurd voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg, waarbij moet worden voldaan aan de in dit geval in artikel 6.10 gestelde eisen.

Onder het aanpassen van een emissiebeheersingssysteem wordt onder andere het verwijderen van het roetfilter verstaan, maar ook het buitenwerking of manipuleren van de elektronische regeling van het emissiebeheersingssysteem, zoals het buiten werking stellen een SCR-katalysator met het systeem voor AdBlue injecties door middel van een emulatorkastje. Ook het aanbrengen van een by-pass om een emissiebeheersingssysteem wordt hieronder verstaan.

Uit het tweede lid volgt dat een goedkeuring voor wijziging constructie niet vereist is als een emissiebeheersingssysteem wordt vervangen door eenzelfde origineel systeem of door een ander emissiebeheersingssysteem waarvoor typegoedkeuring is verleend.

In het derde lid is bepaald dat de lichtste bedrijfswagens (categorie N<sub>1</sub>, klasse I) na wijziging van de constructie vanaf 1 januari 2012 aan de Euro-5 fijnstofnorm van 0,005 g/km moeten voldoen. Dit staat los van de typegoedkeuring volgens verordening (EG) 715/2007 waar een voertuig aan moet voldoen bij de eerste toelating op de weg. Hiermee wordt de eis voor wijziging constructie voor alle bedrijfsauto's gelijkgetrokken. Dit maakt het verbod vanuit communicatie eenvoudiger, terwijl er vanuit milieuoogpunt maar weinig wordt ingeboet. Doordat nieuwe auto's de afgelopen decennia steeds zwaarder zijn geworden, zitten er nog maar relatief weinig bestelauto's in de Categorie N<sub>1</sub>, klasse I. Het gaat hierbij namelijk om bestelauto's met een ledig voertuiggewicht van minder dan 1.180 kg.

Op grond van het vierde lid is het toegestaan voor voertuigen die voor een in het artikel bepaalde datum in gebruik zijn genomen, het roetfilter te verwijderen waarbij geen goedkeuring als bedoeld in artikel 6.1, eerste lid, vereist is. De data die in het vierde lid worden genoemd, sluiten aan bij de data waarop volgens de Europese emissie-eisen voor toelating van auto's tot het verkeer op de weg niet zonder roetfilter aan de norm voor fijnstof kan worden voldaan, zij het dat voor de datum voor de lichtste bedrijfsauto's op grond van het derde lid een jaar later is gekozen. Zie daarvoor verder de toelichting bij het derde lid.

Het gaat hier om voertuigen die weliswaar door de fabriek met een roetfilter zijn afgeleverd, maar waarvoor een roetfilter niet noodzakelijk was om aan de destijds geldende eisen voor toelating tot het verkeer op de weg te voldoen. Door middel van een verklaring kan worden aangetoond dat het roetfilter verwijderd is.

Vanaf 20 mei 2018 geldt dat bij de APK wordt gekeken of het emissiebeheersingssysteem aanwezig is en niet duidelijk defect. Door de verklaring wordt voorkomen dat het voertuig op dit punt zou kunnen worden afgekeurd.

De RDW zorgt ervoor dat de kentekenhouders op eenvoudige wijze – via internet of via een in te vullen formulier – een verklaring kan afgeven. In het online voertuiginformatiesysteem (ovi) van de RDW is te zien dat het een toegestane wijziging betreft. De bijbehorende emissiegegevens van het betreffende voertuig zullen worden verwijderd.

In het derde lid, onder 3°, worden voertuigen voor speciale doeleinden genoemd als bedoeld in richtlijn 2007/46/EG. De hier bedoelde voertuigen worden in de emissieverordeningen aangeduid als voertuigen die voorzien in specifieke sociale behoeften. Deze groep is echter niet als zodanig in het kentekenregister als zodanig opgenomen, maar wel als een voertuig voor speciale doeleinden aangeduid.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema*