

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Bijlage(n)
IENM/BSK-20 16/72107	2016/JBZ/12164	6 juni 2016	

Onderwerp

Beleidsmatige uitvoeringstoets aangaande o.a. verbod verwijdering roetfilters

Geachte mevrouw ,

In reactie op uw verzoek van 25 april jl. (uw kenmerk IENM/BSK-20 16/72107) ontvangt u hierbij de resultaten van onze uitvoeringstoets op uw voorgenomen beleid omtrent de volgende onderwerpen:

1. Nieuw verbod verwijderen van roetfilters,
2. Aanvullen registratie fijnstofgegevens met het oog op MRB-toeslag,
3. Nauwkeurige APK roetuitstoottest.

Met betrekking tot de eerste twee onderwerpen heeft u de RDW verzocht om u, binnen zes weken na ontvangst van het verzoek door de RDW, daarover te berichten. Met deze brief informeren wij u over deze onderwerpen.

Voor wat betreft het derde onderwerp, hetgeen een verkenning van opties voor een meer nauwkeurige APK roetuitstoottest, zal de RDW u hierover in september 2016 berichten.

Voor dit moment wil de RDW memoreren, dat wij er sterk aan hechten de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) nauw te betrekken bij deze verkenning en de eventuele verdere uitwerking van APK-maatregelen. SO-APK adviseert het Ministerie over aangelegenheden in het kader van de APK. Naast het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de RDW nemen nagenoeg alle bij de APK betrokken branchepartijen deel aan het SO-APK. De RDW acht betrokkenheid van SO-APK (leden) en afstemming binnen SO-APK voorwaardelijk voor het verkrijgen van praktische input tijdens de verkenning en het creëren van draagvlak voor de invoering van eventuele APK-maatregelen op het gebied van fijnstofuitstoot.



1. Nieuw verbod verwijderen van roetfilters

De (politieke) aanleiding en aandacht gaat uit naar het ongewenst verwijderen van roetfilters.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de RDW zijn echter tot de conclusie gekomen dat dit ruimer omschreven en aangepakt moet worden. Zo heeft niet enkel de verwijdering van een roetfilter een negatief gevolg voor de roetuitstoot, maar bijvoorbeeld ook aanpassingen aan het motormanagementsysteem (chip-tuning).

Overigens merkt de RDW wellicht hier ten overvloede op dat de verplichte aanwezigheid van een roetfilter niet op Europees niveau is geregeld. Op dit moment worden de grenswaarde van 5 mg/km en de huidige grenswaarde van 4,5 mg/km, welke waarden beide worden genoemd in Verordening (EG) nr. 715/2007, alleen met een gesloten roetfilter behaald. Deze verordening schrijft niet voor dat die waarden enkel behaald moeten worden met een roetfilter; andere voorzieningen zijn theoretisch in de toekomst mogelijk.

De RDW stelt daarom voor om niet te spreken van het 'verwijderen van een roetfilter', maar dit te omschrijven als 'een wijziging van het emissiebeheersingssysteem' van een voertuig. Een bijkomend voordeel hiervan is dat hiermee ook andere componenten zoals de katalysator en het EGR systeem worden afgedekt (zie artikel 5.2.11, achtste lid, Regeling voertuigen). Het verwijderen van die componenten heeft hetzelfde resultaat als het verwijderen van een roetfilter. Niet eerder dan nadat de wijziging van het emissiebeheersingssysteem door de RDW is goedgekeurd, mag men van het voertuig gebruik maken op de openbare weg. Hiermee wordt het verwijderen van een roetfilter indirect verboden.

Om voorgaande te realiseren stelt de RDW het volgende voor.

Aan hoofdstuk 6 van de Regeling voertuigen (hierna Regeling) moet worden toegevoegd dat het aanpassen van het emissiebeheersingssysteem van een voertuig onder de bepaling 'Wijziging in de constructie' valt en daarmee keuringsplichtig wordt. In de Regeling zal dan wel moeten worden opgenomen welke componenten deel uitmaken van een emissiebeheersingssysteem. Op basis van hetzelfde hoofdstuk kan onder bepaalde voorwaarden een erkenning wijziging constructie worden afgegeven aan een bedrijf.

Indien aan voorgaande is voldaan moet in de zogeheten 'Wijze van keuren individueel', onderwerp "emissie", worden beschreven hoe de beoordeling zal moeten worden uitgevoerd. De 'Wijze van keuren individueel' is een RDW uitvoeringsbesluit, dat in detail beschrijft hoe individuele keuringen worden uitgevoerd en welke criteria daarbij worden gehanteerd.

De RDW maakt u erop attent dat er een uitvoeringsrisico in de uitwerking van de wijze van keuren individueel zit omdat er geen praktische wijze is te beschrijven die ook handhaafbaar is.

Zoals benoemd bestaat er geen Europese verplichting tot het monteren van een roetfilter. Doordat een dergelijke eis ontbreekt bestaat er ook geen Europees beschreven test waarvan het resultaat antwoord geeft op de vraag of het voertuig al dan niet is voorzien van een roetfilter. Voorts is de RDW zelf ook niet in staat om een dergelijke test te beschrijven. Hierbij wordt opgemerkt dat overschrijding van een uitstootwaarde van bijvoorbeeld 25 mg/km niet per definitie betekent dat het roetfilter is verwijderd. Zo kan dit slecht (of niet) functioneren. Uiteraard is het ook niet uit te sluiten dat het roetfilter goed functioneert maar dat de waarde overschreden wordt door bijvoorbeeld slecht motormanagement. Ook visueel is niet vast te stellen of een roetfilter al dan niet aanwezig is zonder demontage van diverse onderdelen en het ontbreken van een identificatie erop.

2. Aanvullen registratie fijnstofgegevens met het oog op MRB-toeslag

Zoals is opgenomen in de Autobrief II, heeft de staatssecretaris van Financiën het voornemen om diesel personenauto's (M1) en lichte bedrijfsauto's (N1) per 2019 een opslag op de MRB te geven indien zij een fijnstofuitstoot hebben van meer dan 5 mg/km.

Een belangrijk uitgangspunt van de RDW is dat hij uitgaat van brongegevens, zoals het informatiepakket behorende bij een afgegeven Europese typegoedkeuring inclusief het CVO. Het aanvullen van het emissiegegeven in het geharmoniseerde veld "V.5 Uitstoot deeltjes (in mg/km)", welk gegeven niet uit de Europese typegoedkeuring blijkt, mag niet zonder meer in dit veld worden opgenomen. Dit omdat de voertuigfabrikant dit gegeven aanlevert aan de hand van het resultaat van een in de Europese regelgeving beschreven emissietestprocedure. Deze testprocedure betreft een complexe en kostbare aangelegenheid.

Het voorstel van de RDW in deze is om een nieuw veld "Fiscale uitstoot deeltjes (licht) (in mg/km)" toe te voegen aan het basis kentekenregister. Indien de RDW het emissiegegeven "Uitstoot deeltjes" (V.5) niet uit de typegoedkeuring kan aanvullen, dan wil de RDW in samenwerking met het Ministerie van Financiën, de belastingdienst en uw Ministerie een methode bepalen (rekenregels) waarmee het nieuw gecreëerde veld moet worden gevuld. Dit veld dient dan als uitgangspunt voor de bepaling van de MRB. De vraag die daarbij moet worden beantwoord is of deze rekenregels moeten worden vastgelegd in de regelgeving.



Ons kenmerk

Pagina

4

Gezien de geplande invoering van de nieuwe MRB-maatregel in 2019 voorziet de RDW op dit moment met betrekking tot voormeld voorstel geen uitvoeringsrisico's mits dit jaar duidelijk wordt gemaakt op welk moment de regelgeving is aangepast en de uitwerking met betrekking tot de rekenregels zijn afgesproken. Indien de Minister uiterlijk per 1 januari 2018 dit gegeven beschikbaar wilt hebben, dan verzoek ik u zo spoedig mogelijk hiervoor een opdracht te verstrekken.

De door u in de bijlage beschreven aanpak zal nader moeten worden uitgewerkt om te komen tot de juiste rekenregels.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

De directie van de RDW,

Algemeen Directeur