

Versie voor internetconsultatie

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van,
nr. IENM/BSK-, tot wijziging van de Regeling voertuigen voor een verbod op het
verwijderen van een emissiebeheersingssysteem

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 21, eerste lid, 22, tweede 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 begrippen drie
begrippen ingevoegd, luidende:

emissiebeheersingssysteem: systeem dat de uitlaat- en verdampingsemissies van
een voertuig regelt en of beperkt;

origineel emissiebeheersingssysteem: emissiebeheersingssysteem dat onder de voor
het betrokken voertuig verleende typegoedkeuring valt;

vervangingsemissiebeheersingssysteem: emissiebeheersingssysteem ter
vervanging van een origineel emissiebeheersingssysteem dat kan worden
goedgekeurd als technische eenheid als bedoeld in Verordening (EG) 715/2007;.

B

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

Verordening (EG) 595/2009: Verordening (EG) 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) 715/2007 en Richtlijn
2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1369/EEG, 2005/55/EG en
2005/78/EG (Pb 2009, L 188);

Verordening (EG) 715/2007: Verordening (EG) 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);.

C

Artikel 6.3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt onder het vervallen van "en" aan het slot van onderdeel y en onder vervanging van de punt door "; en" aan het slot van onderdeel z een onderdeel toegevoegd, luidende:

aa. het emissieniveau van motorvoertuigen met een emissiebeheersingssysteem.

2. Er worden drie leden toegevoegd, luidende:

9. Bij een voertuig met een emissiebeheersingssysteem is sprake van een wijziging van het emissieniveau als een door de fabrikant gemonteerd emissiebeheersingssysteem:

a. wordt verwijderd, defect is of buiten werking wordt gesteld; of

b. bij vervanging wordt verwisseld door een ander systeem dan:

1°. eenzelfde origineel emissiebeheersingssysteem; of

2°. een vervangingsemissiebeheersingssysteem dat is goedgekeurd volgens Reglement nr. 103 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) betreffende uniforme voorschriften voor de goedkeuring van vervangingsemissiebeheersingssystemen voor motorvoertuigen.

10. Voor zover het negende lid betrekking heeft op een door de fabrikant gemonteerd roetfilter is de fijnstofuitstoot na een handeling als bedoeld in dat lid:

a. 0,025 g/km voor een voertuig met een goedkeuring van de emissies volgens Verordening (EG) 715/2007 waarbij het in het kentekenregister geregistreerde kenmerk "Euro 5" of hogere emissieklasse wordt vervangen door "Euro 4" en de in het kentekenregister kenmerken "code R" wordt geschrapt;

b. 0,02 g/kWh voor een voertuig met een goedkeuring van de emissies volgens Verordening (EG) 595/2009 waarbij het in het kentekenregister geregistreerde kenmerk "Euro 6" of hogere emissieklasse wordt vervangen door "Euro 5".

11. In afwijking van de eisen die ingevolge het eerste lid, aanhef en onder aa, van toepassing zijn, geldt de Euro 5 fijnstofnorm, bedoeld in Bijlage I met emissiegrenswaarden van Verordening (EG) 715/2007 en voor voertuigen van de voertuigcategorie N₁, klasse I, eerst vanaf een datum van eerste toelating van 1 januari 2012.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking op 1 juli 2017.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. S. Dijkma

Toelichting

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;
- 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 volgens VN/ECE-reglement 103 goedgekeurd vervangingsemissiebeheersingssysteem 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 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, dieselbestelauto's, dieselvrachtauto's en dieselbussen met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter.

In tweede instantie kan een verdergaande roetfiltertest in de APK worden ingevoerd. Met een daadwerkelijke test kunnen verwijderde roetfilters beter worden opgespoord en kan ook de goede werking van roetfilters worden gecontroleerd. Doorontwikkeling van een voor de APK geschikt meetinstrument

en een kostendaling zijn echter nog wel noodzakelijk. Hier wordt momenteel nader onderzoek naar verricht.

De periode vanaf inwerkingtreding van de onderhavige regeling (1 juli 2017) tot 20 mei 2018 wordt als een overgangperiode worden beschouwd waarin voertuigeigenaren kunnen zorgen voor een goedwerkend roetfilter. In deze periode kunnen roetfiltercontroles worden uitgevoerd tijdens wegkantinspecties, 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 die een wijziging van het emissieniveau van het voertuig tot gevolg hebben, 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. Één van de eisen voor toelating tot het verkeer betreft de Europese normstelling voor de uitstoot van vervuulende uitlaatgassen. 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 van belang. Voor fijnstof zijn er afzonderlijke normen voor de gewichtsuitstoot, Particulate Matter (PM) en voor de deeltjesaantallenuitstoot, Particulate Number (PN). Op 1 januari 2011 is voor dieselpersonenauto's de gewichtsnorm voor de uitstoot van fijnstof aangescherpt naar 0,005 g/km. Fabrikanten kunnen alleen aan deze norm voldoen door dieselauto's van een affabriek roetfilter te voorzien. Zonder roetfilter kan niet aan deze norm worden voldaan. Door wijziging van het emissieniveau als een wijziging van 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.

Onder het nieuwe verbod is het bij dieselveertuigen die van een roetfilter zijn voorzien om aan de emissie-eisen te voldoen, niet toegestaan om het filter te verwijderen. 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	Dieselvrachtauto's en -bussen ¹
Euroklasse:	Euro 5a	Euro 5a	Euro 6
Datum eerste toelating (DET) vanaf:	1 januari 2011	1 januari 2012	31 december 2013

¹ Inclusief zware bestelauto's met een motortypegoedkeuring volgens het vrachtautoregime.

Nieuwe personenauto's en bestelauto's moeten met ingang van 1 januari 2011 aan de Euro 5a-norm voldoen. Dieselauto's kunnen alleen aan de Euro 5a-gewichtsnorm voor fijnstof van 0,005 g/km voldoen als ze met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter zijn uitgerust. Met ingang van 1 januari 2013 geldt er voor deze voertuigen ook een naar verhouding scherpere Euro5b-norm voor deeltjesaantallen van 6×10^{11} per km. Bij de vermelde data gaat het steeds om de data waarop de betreffende normen ingaan voor alle nieuwe voertuigen. Vooruitlopend hierop gaan Europese normen één jaar en vier maanden eerder in voor nieuwe voertuigtypen.

Voor dieselvrachtwagens en -bussen wordt voor de Europese typekeuring 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 of aantallen deeltjes per kilowattuur in plaats van per kilometer zoals bij personenauto's en bestelauto's. De meest 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. De Euro 6-deeltjesaantallennorm van 6×10^{11} respectievelijk 8×10^{11} deeltjes per kWh kan alleen met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter worden gehaald.

Bij vervanging van bijvoorbeeld een defect roetfilter door een origineel roetfilter is geen sprake van wijziging van de constructie. 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 roetfilter door een volgens VN/ECE-reglement 103 (hierna: R103) goedgekeurd filter is ook geen wijziging van de constructie. De goedkeuring volgens R103 biedt namelijk de waarborg dat aan de normen voor de uitstoot van fijnstof blijft worden voldaan. Als geen origineel filter of R103-vervangingsfilter wordt gemonteerd, is wel sprake van wijziging van de constructie.

Geen verwijderingsverbod oudere dieselauto's

Voor dieselpersonenauto's van vóór 1 januari 2011 geldt een fijnstofnorm waaraan ook zonder roetfilter kan worden voldaan. Door wijziging van het emissieniveau als wijziging van de constructie aan te merken mag bij personenauto's van vóór 1 januari 2011 die door de fabrikant van een roetfilter zijn voorzien, het filter worden verwijderd. Na wijziging van de constructie voldoet het voertuig op grond van artikel 11 van de onderhavige regeling 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 de fijnstofuitstoot hoger dan 5 mg/km is. 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 door de RDW is goedgekeurd en in het kentekenregister is vastgelegd, mag met het voertuig gebruik van de openbare weg worden gemaakt. Hiervoor moet het voertuig langs bij een keuringsstation van de RDW. Als er een erkenningsregeling zou komen voor bedrijven die roetfilters verwijderen bij voertuigen waarbij dit is toegestaan, kan deze wijziging van de constructie door de garagebedrijven zelf worden

afgehandeld. Bij vervanging van een defect roetfilter door een origineel filter of door een goedgekeurd R103 vervangingsfilter is geen sprake van wijziging van de constructie. Dit geldt ook voor het extern laten reinigen van een door de fabrikant gemonteerd roetfilter.

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 minimumvoorschriften 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.

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 bij een keuringsstation van de RDW of bij een erkend garagebedrijf 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. Na montage van een nieuw roetfilter of het laten wijzigen van de 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.

Het verbod heeft overigens niet alleen betrekking op het verwijderen en buitenwerking stellen van een roetfilter, maar ook op het verwijderen en buitenwerking stellen van:

- driewegkatalysatoren met lambda sonde,
- systemen voor uitlaatgasrecirculatie (Exhaust Gas Regeneration – EGR),
- de katalysatoren voor Selectieve Katalytische Reductie (Selective Catalytic Reduction – SCR) met het systeem voor AdBlue injecties, en
- NOx-absorptiekatalysatoren (Lean NOx Trap – LNT).

Fabrikanten passen deze respectievelijke technologieën toe om aan de Europese emissienormen te voldoen.

Toetsen

PM

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;
- een SCR-katalysator met het systeem voor AdBlue injecties; of
- een NOx-absorptiekatalysator.

Onderdeel C

Artikel 6.3, eerste lid, onderdeel aa

In de aanhef van artikel 6.3, eerste lid, Regeling voertuigen is bepaald dat bij wijziging in de constructie van een voertuig waardoor de in dat artikel genoemde voertuiggegevens wijzigen en na deze wijziging niet meer overeenstemmen met het kentekenregister, het voertuig moet voldoen 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.

Met het nieuwe onderdeel aa wordt een nieuw voertuiggegeven aan artikel 6.3, eerste lid, toegevoegd, namelijk het emissieniveau van motorvoertuigen met een emissiebeheersingssysteem. Indien aan een motorvoertuig een constructieve wijziging wordt doorgevoerd, waardoor het niveau van de emissies wijzigt, dan is dit alleen toegestaan als het voertuig na de wijziging voldoet aan de eisen voor het verkrijgen van een nationale kleine serie typegoedkeuring. Als hieraan niet wordt voldaan, mag deze wijziging niet worden doorgevoerd.

In artikel 2a, derde lid, van Bijlage IV van de Regeling voertuigen met de eisen voor nationale kleine serie typegoedkeuringen wordt bepaald dat voertuigen met de voertuigclassificatie M1 en N1 met een datum van eerste toelating van na 28 april 2009 voor het verkrijgen van een individuele goedkeuring voor toelating tot het verkeer op de weg 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 M2, M3, N2 en N3.

In bijlage IV, deel 1, 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. Als onderdeel van deze Euro 5a-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 5a-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. Aan de deeltjesaantallennorm van Euro 6, die op 31 december 2013 is ingegaan, kan alleen met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter worden voldaan.

Artikel 6.3, negende lid

Door toepassing van emissiebeheersingssystemen als katalysatoren, systemen voor uitlaatgasrecirculatie en roetfilters is de vervuilende uitstoot door voertuigen met een verbrandingsmotor aanzienlijk afgenomen. Indien deze systemen duidelijk defect zijn of door gebruikers worden verwijderd of buitenwerking worden gesteld, nemen de emissies toe en is sprake van een wijziging van de constructie bij motorvoertuigen met een emissie beheersingssysteem. Onder buitenwerking stellen wordt hier tevens verstaan het aanpassen of manipuleren van de elektronische regeling van een voertuig, zoals het buiten werking stellen een SCR-katalysator met het systeem voor AdBlue injecties door middel van een emulatorkastje.

Indien een emissiebeheerssysteem wordt vervangen door een niet-origineel emissiebeheersingssysteem of door een vervangingsemissiebeheersingssysteem dat is niet goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement 103 is ook weer sprake van een wijziging van de constructie. In VN/ECE-reglement 103 worden uniforme voorschriften gegevens voor de goedkeuring van vervangingsemissiebeheersingssystemen voor motorvoertuigen zoals katalysatoren en roetfilters. Bij vervanging van een defect roetfilter door een origineel roetfilter of een goedgekeurd R103 roetfilter is dus geen sprake van wijziging van de constructie. Deze handeling mag dan ook door elk autobedrijf worden verricht.

Artikel 6.3, tiende lid

Europese emissienormen vereisen niet dat fabrikanten dieselpersonenauto's met een datum van eerste toelating (DET) van vóór 1 januari 2011, dieselbestelauto's met DET van vóór 2012 en dieselvrachtauto's en -bussen met een DET van vóór 31 december 2013 met een roetfilter uitgerusten. Indien dieselveertuigen van vóór deze data van een door de fabrikant gemonteerd roetfilter zijn voorzien, mogen deze worden verwijderd. In artikel 6.3, tiende lid, is voor deze voertuigen de fijnstofemissieuitstoot vastgelegd die na wijziging van de constructie geldt. Het gaat hierbij om veronderstelde emissiewaarden. Het daadwerkelijk meten van de emissies na wijziging van de constructie zou namelijk een te grote inspanning vergen.

Voor motorvoertuigen met een goedkeuring van de emissies volgens Verordening (EG) 715/2007 (EG Goedkeuring licht) geldt na het verwijderen van het roetfilter

of indien wordt vastgesteld dat het roetfilter duidelijk defect is, een waarde voor de fijnstofuitstoot van 0,025 g/km, hetgeen overeenkomt met de fijnstofnorm voor Euro 4. Bij deze voertuigen worden de emissies tijdens de typekeuring gemeten door het uitvoeren van een test met een voertuig op de rollenbank. Indien in het kentekenregister de euroklasse Euro 5 of hoger stond geregistreerd wordt dit vervangen door Euro 4, en het kenmerk "code R" voor een door de fabrikant gemonteerd roetfilter wordt geschrapt.

Bij motorvoertuigen met goedkeuring van de emissies volgens Verordening (EG) 595/2009 (EG Goedkeuring zwaar) geldt na het verwijderen van het roetfilter of indien wordt vastgesteld dat het roetfilter duidelijk defect is, een waarde voor de fijnstofuitstoot van 0,02 g/kWh, hetgeen overeenkomt met de fijnstofnorm voor Euro 5. Bij deze voertuigen worden de emissies tijdens de typekeuring gemeten door het uitvoeren van een test met een motor op de proefstand. Indien in het kentekenregister de euroklasse Euro 6 of hoger stond geregistreerd wordt vervangen dit door Euro 5.

Artikel 6.3, elfde lid

In dit lid wordt bepaald dat de meest lichte bestelauto's (Categorie N1, klasse I) na wijziging van de constructie met betrekking tot de emissies vanaf 1 januari 2012 aan de Euro-5a fijnstofnorm van 0,005 g/km moeten voldoen. Dit is één jaar later dan de datum waarop deze norm volgens verordening (EG) 715/2007 voor de meest lichte bestelauto's ingaat. Volgens deze richtlijn geldt de Euro 5a fijnstofnorm van 0,005 g/km voor de meest lichte bestelauto's (Categorie N1, klasse I) namelijk vanaf 1 januari 2011, terwijl dit voor de andere bestelauto's (Categorie N1, klassen I en II) vanaf 1 januari 2012 is.

Door deze bepaling in de Regeling voertuigen op te nemen gaat het verbod op het verwijderen van roetfilters voor alle bestelauto's vanaf één en dezelfde datum van eerste toelating (DET) in, namelijk vanaf januari 2012. 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 N1, klasse I. Het gaat hierbij namelijk om bestelauto's met een ledig voertuiggewicht van minder dan 1180 kg.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Mw. S. Dijkma