

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu op de internetconsultatie

Wijziging Regeling voertuigen voor verbod op verwijderen van een emissiebeheersingssysteem

Openbare internetconsultatie van 4 april november tot en met 2 mei 2017

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu voert een wijziging door in de Regeling voertuigen. Deze wijziging introduceert een nieuw verbod op het verwijderen van roetfilters bij dieselauto's. Het voorliggende voorstel tot wijziging van de Regeling voertuigen is een nadere uitwerking van het verbod, waarvan de hoofdlijnen op 3 april 2017 per brief aan de Tweede Kamer zijn gemeld.

Dieselauto's worden door fabrikanten van een roetfilter voorzien om aan de Europese emissie-eisen te voldoen. Roetfilters worden echter regelmatig verwijderd of buiten werking gesteld. Dit wordt gedaan om onderhoudskosten uit te sparen of bij chip-tuning. Roetfilterverwijdering is slecht voor de luchtkwaliteit. Het is daarom belangrijk dat roetfilters goed blijven functioneren en niet worden verwijderd.

De consultatie vond plaats om belangstellenden de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het voorstel van wijziging van de Regeling voertuigen met betrekking tot het nieuwe verbod op het verwijderen van roetfilters. Meer in het algemeen heeft de consultatie tot doel de mogelijkheid te bieden om inzichten in te brengen en ter overdenking mee te geven.

Belangstellenden konden bij hun reactie het gehele voorstel en de nota van toelichting betrekken. In het bijzonder werd een reactie gevraagd op de mogelijkheid dat er een erkenningsregeling komt voor garagebedrijven. Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de openbare internetconsultatie. Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van 1 oktober 2017 in werking. Met deze datum wordt aangesloten bij een van de vier vaste verandermomenten voor de inwerkingtreding van een ministeriele regeling.

De internetconsultatie

Er zijn in totaal acht reacties binnengekomen, waarvan zeven openbaar. Het betreffen drie bedrijven (TCI BV, Test Equipment Nederland BV en Autoservice Fermans Exclusive), een adviesorgaan (Actal), drie brancheverenigingen (BOVAG, ATC/Platform APK, RAI vereniging) en een particulier.

Voor een deel hadden de reacties betrekking op de introductie van een visuele controle van roetfilters in de APK. De introductie van een deze visuele roetfiltercontrole in de APK maakt echter geen onderdeel uit van het onderhavige wijzigingsvoorstel van de Regeling voertuigen i.v.m. het nieuwe verbod op het verwijderen van roetfilters. Voor de visuele roetfiltercontrole is een apart wijzigingsvoorstel voor de Regeling voertuigen in procedure gebracht, die inmiddels is gepubliceerd

in de Staatscourant Nr. 27126 van 12 mei 2017. In deze wijziging van 12 mei 2017 worden alle aanpassingen i.v.m. de Europese APK-richtlijn meegenomen. In het onderstaande wordt evenwel toch op de genoemde punten t.a.v. de visuele roetfiltercontrole ingegaan.

De reacties op de consultatie vormden geen aanleiding om het wijzigingsvoorstel voor de Regeling voertuigen voor het verbod op verwijderen van een emissiebeheersingssysteem inhoudelijk aan te passen. Wel is naar aanleiding van de reactie van Actal de Toelichting bij de wijziging aangevuld.

Algemeen

Het algemene beeld is dat er brede steun wordt uitgesproken voor het nieuwe verbod op het verwijderen van roetfilters. Wel zijn er nog enkele onduidelijkheden ten aanzien van de visuele controle van roetfilters in de APK, die met ingang van 20 mei 2018 wordt ingevoerd. TCI BV is tevreden over herstel van het eerdere verbod tot verwijdering van roetfilters, maar plaatst hierbij nog wel een kanttekening. BOVAG is voorstander van instelling van een nieuw verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen, en spreekt tevredenheid uit dat het hier geen generiek verbod betreft. Ook RAI vereniging is voorstander van het voorgestelde verwijderingsverbod van emissiebeheersingssystemen. De Vereniging van Automobiltechnici ATC staat achter alle maatregelen die worden genomen om de schadelijke uitstoot zoveel mogelijk te voorkomen, maar maakt bezwaar tegen de visuele APK-controle op het verwijderen/buiten werking stellen van roetfilters. Deze bezwaren worden hieronder nader toegelicht. Een particulier is van mening dat het nieuwe verbod niet ver genoeg gaat.

Actal constateert dat de regeldrukeffecten van deze wijziging nog niet in beeld zijn gebracht.

Toekomstige controle roetfilter in APK

BOVAG stelt dat invoering, op termijn, van een APK keuring op de correcte werking van het roetfilter alleen acceptabel is wanneer de meetmethode uitvoerbaar is en de benodigde apparatuur betaalbaar. ATC is in het verlengde hiervan van mening dat, zolang er nog geen juiste meetapparatuur (tegen acceptabele kosten) beschikbaar is, de roetmeting moet blijven zoals deze momenteel wordt uitgevoerd.

RAI vereniging benadrukt het belang van handhaving en pleit naast de visuele inspectie voor een voldoende nauwkeurige meetmethodiek waarmee kan worden aangetoond of het emissiebeheersingssysteem nog aanwezig is, c.q. functioneert. Test Equipment Nederland benadrukt eveneens het belang van handhaving, en geeft aan dat het gebruik van een hoge resolutie roetmeter een geschikt middel zou zijn om bij APK keuringen in te zetten.

Controle roetfilter visuele inspectie

Drie participanten plaatsen kanttekeningen bij een visuele inspectie. ATC en Autoservice Fermans geven aan dat vaak visueel niet duidelijk waarneembaar is of een roetfilter gedemonteerd of gemanipuleerd is. RAI vereniging merkt hierbij op dat de voorgestelde visuele inspectie weliswaar een eerste indruk geeft, maar niet afdoende is om de aanwezigheid en werking van het systeem te kunnen beoordelen.

BOVAG stelt dat met de visuele controle zoals die nu wordt voorgesteld Nederland voldoet aan de eisen uit de Europese APK-richtlijn, maar heeft nog wel vragen over de nadere uitwerking. Onder andere wordt de vraag gesteld wanneer het voor de keurmeester duidelijk moet zijn dat het filter is verwijderd, en hoe om moet worden gegaan met gedeeltelijke verwijdering, bijvoorbeeld van alleen het binnenwerk. Dit vergt volgens BOVAG nadere uitwerking en instructie van de RDW.

Actal adviseert om in de nota van toelichting expliciet op te nemen dat de regeling waarmee het onderdeel visuele controle van roetfilters vanuit de Richtlijn 2014/45/EU wordt geïmplementeerd, niet eerder in werking treedt dan wordt verplicht vanuit de richtlijn.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu op opmerkingen BOVAG:](#)

BOVAG heeft een aantal vragen over de visuele controle van roetfilters in de APK. Hierover wordt opgemerkt dat de visuele controle geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige wijzigingsvoorstel van de Regeling voertuigen i.v.m. het nieuwe verbod op het verwijderen van roetfilters. Voor de visuele controle komt er een aparte wijziging van de Regeling voertuigen die inmiddels is gepubliceerd in de Staatscourant Nr. 27126 van 12 mei 2017.

In de reactie vraagt BOVAG hoe bekend wordt waar het roetfilter precies moet zitten bij een type en uitvoering van een bepaald merk. Is dit met een strikt visuele inspectie te zien of moet er beplating worden verwijderd? Hoe ver moet de keurmeester hierin gaan? Veronderstelling voor de visuele controle is dat de kennis over de positie van het roetfilter in het voertuig bij de autobranche aanwezig is.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:](#)

Het is niet doenlijk dat de overheid (RDW) voor elk type en uitvoering van een model precies aangeeft waar het roetfilter zich bevindt.

Daarnaast vraagt BOVAG wanneer het voor de keurmeester duidelijk moet zijn dat het filter is verwijderd. En hoe om te gaan met gedeeltelijke verwijdering, bijvoorbeeld van alleen het binnenwerk. Etc.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:](#)

Een roetfilter is verwijderd wanneer het filter is vervangen door een stuk uitlaatpijp. Als het filterelement uit het roetfilter wordt verwijderd en het roetfilterhuis nog aanwezig is, dan is dit aan de buitenkant niet te zien. Bij visuele controle van het roetfilter zal verwijdering van het binnenwerk van het roetfilter gewoonlijk onopgemerkt blijven.

Wel moet ernaar gekeken worden of er aan de buitenkant geen duidelijk waarneembare beschadigen van het roetfilterhuis zijn. Denk hierbij aan een duidelijk waarneembare indeuking van het filterhuis. Bij een duidelijk indeuking van het filterhuis, zal ook het filterelement in het filterhuis beschadigd zijn en zal het roetfilter niet meer goed functioneren.

TCI is tevreden gestemd over het herzien van de ten onrechte gedane doorhaling van het eerdere verbod tot verwijdering van roetfilters en is van mening dat het schrappen van dit eerdere verbod wegens gebrek aan handhaving een slechte zaak is voor het milieu.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu op opmerkingen TCI:](#)

Deze reactie kan worden beschouwd als een ondersteuning voor de introductie van een nieuwe verbod op het verwijderen van roetfilters.

ATC is het eens met de veronderstelling dat voertuigen, die op termijn te maken krijgen met een hogere MRB-toeslag, de komende jaren uit het wagenpark zullen verdwijnen, en is van mening dat deze waarschijnlijk naar omliggende landen geëxporteerd zullen worden. Om milieuproblemen niet naar het buitenland te exporteren, pleit ATC daarom voor een sloopregeling.

Regeldruk

Actal adviseert de regeldrukeffecten als gevolg van het verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen in beeld te brengen, en wijst hierbij in het bijzonder op toezichtlasten als gevolg van de voorgestelde "wegkantinspecties".

Roetfiltererkenning

BOVAG ziet geen toegevoegde waarde in een aparte roetfiltererkenning naast de APK-erkenning voor garagebedrijven. Immers, tijdens de APK wordt geconstateerd dat het roetfilter is verwijderd. De APK-erkenninghouder kan goedkeuren na herstel of (alleen bij oudere voertuigen) goedkeuren zonder roetfilter. In dat laatste geval gebruikt de RDW dit signaal om het register aan te passen en de consument hiervan op de hoogte te stellen. De Belastingdienst draagt vervolgens zorg voor de MRB-gevolgen. Met de bestaande APK-erkenning wordt dus voor elk dieselveertuig ouder dan drie jaar binnen een jaar de juiste consequentie verbonden aan verwijdering van het roetfilter.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu:](#)

De overheid is momenteel aan het verkennen op welke wijze wijziging van de constructie ten behoeve van aanpassing in het kentekenregister door kan worden gegeven. Streven is hiervoor een aanpak op te zetten die zo weinig als mogelijk administratieve lasten voor burgers en autobranche met zich meebrengt.

Overig

Een particulier merkt op dat voorbij gegaan wordt aan het feit dat de Dieselmotor lastige techniek is die vervuilerder is dan een auto op LPG, CNG en benzine, alsmede aan het feit dat voorbij gegaan wordt aan de uitstoot van NOx als bijproduct van verbranding. Deze participant is van mening dat veranderen van motor bij dieselveertuigen bij wet verboden zou moeten worden.

Autoservice Fermans vraagt zich af of wijziging aan geluidsdempers waardoor het geluidsniveau wijzigt als wijziging van de constructie wordt aangemerkt, gevolgen heeft voor de APK en pleit voor zoveel mogelijk harmonisatie binnen de EU.

BOVAG vraagt of het klopt dat er geen aparte test door de RDW komt om vast te stellen dat een dieselauto na het verwijderen van het roetfilter aan de destijds geldende emissienormen voldoet. Dit is inderdaad het geval, er komt geen aparte test. Auto's met verwijderd roetfilter hebben dezelfde fijnstofuitstoot als de auto's zonder roetfilter die destijds tot de weg zijn toegelaten.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu op particulier:](#)

Deze reactie kan worden beschouwd als een ondersteuning voor de introductie van een nieuw verbod op het verwijderen van roetfilters.

In de reactie wordt aangegeven dat voorbij wordt gegaan aan de hoge NOx-uitstoot van dieselmotoren en dat het de wetgever zou sieren als veranderingen aan de motor die van invloed zijn op de NOx-uitstoot, zoals het afschakelen van EGR en chip-tuning, ook verboden worden. Het nieuwe verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssystemen heeft niet alleen betrekking op het verwijderen van roetfilters, maar in het algemeen op het verwijderen van alle systemen die de emissies van voertuigen beheersen. Ook het afschakelen van EGR-systemen die de uitstoot van NOx door dieselmotor terugbrengen, valt onder de reikwijdte van het nieuwe verbod. Dit geldt niet alleen als dit hardware matig gebeurt door de EGR-klep buiten werking te stellen, maar ook als dit software matig gebeurt door de EGR-klep 'weg te programmeren'.

De visie dat moderne dieselmotoren van complexe technieken moeten worden voorzien om de uitlaatgassen te reinigen wordt gedeeld. De recente ontwikkelingen t.a.v. de dieselfraude hebben laten zien dat bij jongere dieselauto's deze complexe technieken veelal niet in die mate functioneren dat de uitstoot van NOx in de praktijk op een zeer laag niveau ligt. Wat betreft de uitstoot van fijnstof blijken roetfilters bij jongere dieselauto's in het algemeen goed te functioneren en komen structurele roetfilterproblemen met name bij de oudere dieselauto's voor.

De RAI-Vereniging pleit ervoor om de visuele inspectie zo spoedig mogelijk op te laten volgen door een voldoende nauwkeurige meting waarmee de werking van roetfilters daadwerkelijk kan worden gecontroleerd. De RAI-Vereniging geeft aan dat het zinvol is om gemeenschappelijk met Ministerie van IenM, RDW, TNO en betrokken brancheorganisaties (verenigd in SOAPK) op korte termijn een overleg te organiseren, waarin wordt getracht een voor alle partijen acceptabele oplossingen te vinden voor de controle van roetfilter door middel van het meten van de uitlaatgassen.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu op opmerkingen RAI-Vereniging:](#)

Dit is een goede suggestie van de RAI-Vereniging. Regulier overleg hierover vindt al plaats in het SO-APK en tijdens de bijeenkomsten van producenten van meetmiddelen voor de APK (de zgn. onderzoekgerechtigden).