



# Rapport

Rapport betreffende een klacht over de Dienst Wegverkeer uit Zoetermeer.

**Datum: 14 mei 2011**

**Rapportnummer: 2011/141**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de RDW een in Duitsland gekochte camper met diesel-motor en voorzien van een achteraf ingebouwde roetfilter bij invoer in Nederland heeft goedgekeurd, maar het roetfilter niet registreert. Hierdoor wordt verzoeker benadeeld.

## Feiten

Wat is er gebeurd?

Verzoeker kocht op 13 september 2008 in Hamburg (Duitsland) van een particulier een camper met dieselmotor van het merk Mercedes Viano Marco Polo met bouwjaar 2004. De vorige eigenaresse had bij een garagebedrijf in Hamburg in april 2007 een retrofit roetfilter (roetfilter) overeenkomstig de richtlijnen van de EU laten installeren. Verzoeker heeft de camper vervolgens ingeklaard bij de douane in 's-Hertogenbosch waarbij hij voor de keuring alle benodigde papieren overlegde inclusief het goedkeuringsdocument van de Kraftfahrt-Bundesamt betreffende het roetfilter. De auto werd goedgekeurd en per 18 september 2008 op naam van verzoeker gezet. Verzoeker kwam via de website van de RDW er al snel achter dat bij de voertuiggegevens van zijn camper het roetfilter niet was vermeld. Verzoeker verzocht de RDW op 22 september 2008 per brief het roetfilter alsnog in het register op te nemen. De RDW antwoordde verzoeker op 31 oktober 2008 dat het achteraf registreren van een al op een voertuig aanwezig roetfilter niet mogelijk was. Hierbij verwees de RDW naar de van toepassing zijnde regelgeving van het voormalige Ministerie van VROM (thans Ministerie van Infrastructuur en Milieu). Verzoeker werd meegedeeld dat slechts op twee manieren een aanwezige roetfilter in een voertuig geregistreerd kan worden: ofwel een door de RDW goedgekeurd roetfilter dat later bij een in Nederland gekentekend voertuig wordt ingebracht door een erkend inbouwstation, ofwel het nieuwe voertuig is al in de fabriek voorzien van een roetfilter. Indien men niet voldoet aan deze situaties dan komt men niet in aanmerking voor registratie van de aanwezigheid van een roetfilter op het voertuig.

Verzoeker is het daar niet mee eens. Hij vindt het onbegrijpelijk dat een in Duitsland geïnstalleerde roetfilter dat aan Europese richtlijnen voldoet, in Nederland niet geaccepteerd kan worden. Hij dient een klacht in bij de Nationale ombudsman.

Aanvankelijk heeft de Nationale ombudsman getracht door middel van interventie een oplossing voor de klacht van verzoeker te vinden. Doordat geen oplossing bereikt kon worden, werd besloten alsnog een schriftelijk onderzoek in te stellen.

VISIES

Visie verzoeker

Volgens verzoeker waren de testresultaten van het roetfilter tijdens de keuring door de RDW bij de inklaring bij de douane positief. Zijns inziens had de RDW bij het registreren van de gegevens van zijn camper een fout gemaakt. Verzoeker had bij het inklaren bij de douane van de keurmeester te horen gekregen dat alles in orde was en dat de registratie van zijn camper wel in orde zou komen. Hij ging er vanuit dat in het kentekenregister het roetfilter vermeld zou worden. Hij had daar ook belang bij, omdat hij met een voertuig met dieselmotor voorzien van een roetfilter bij de te verwachten kilometerheffing minder zou hoeven te betalen. Daarnaast had verzoeker ook uit milieutechnisch oogpunt gekozen voor een camper met roetfilter. Verzoeker stelt dat het roetfilter voldoet aan de richtlijnen opgesteld door het Kraftfahrt-Bundesamt en daarmee, uitgaande van een één Europa-gedachte, eveneens aan de Europese richtlijnen en zodoende ook aan de Nederlandse criteria.

Door de brief van de RDW van 31 oktober 2008 kreeg verzoeker voor het eerst te horen dat hij op grond van regelgeving niet alsnog in aanmerking kon komen voor registratie van het roetfilter. Er werd niet aangegeven welke regelgeving bedoeld werd. Voor voorwaarden van diverse subsidieregelingen werd verwezen naar de website van het Ministerie van VROM.

In de ontvangen informatie van de RDW naar aanleiding van de interventie door de Nationale ombudsman verwijst de RDW naar de van toepassing zijnde *Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor* van het Ministerie van VROM (Staatscourant 29-6-2006, nr. 124 / pag. 73). Deze regeling geeft volgens verzoeker geen duidelijkheid. Daarin wordt alleen gewezen op de vereisten om voor subsidie in aanmerking te komen indien men een roetfilter achteraf wil laten inbouwen. De RDW verwijst naar artikel 2.2 van de subsidieregeling met betrekking tot de emissiereductie-eis. Volgens verzoeker voldoet het roetfilter in zijn camper aan de gestelde eisen. Het roetfilter is immers in Duitsland erkend en voldoet aan Europese richtlijnen. Verzoeker vraagt zich af waarom het huidige roetfilter in de camper niet getest kan worden. Mochten de uitkomsten overeenkomen met wat in Nederland moet gelden voor een roetfilter, dan zou het roetfilter alsnog in het kentekenregister vermeld moeten worden. Verder vraagt verzoeker zich af waarom het roetfilter niet geregistreerd kan worden nu uit de informatie blijkt dat het type roetfilter in de camper van verzoeker op een lijst van de RDW voorkomt betreffende voertuigen waarvoor het retrofit deeltjes-verminderingssysteem is aangemerkt als retrofit onderdeel, te weten de Typegoedkeuringslijst LD 11 augustus 2010.

Verzoeker is verder van mening dat hij voorafgaand aan de koop van de camper in Duitsland niet heeft kunnen weten dat het roetfilter in Nederland niet geaccepteerd zou worden.

#### **Visie RDW**

Verzoeker kan niet in aanmerking komen voor vermelding van het roetfilter in het register, omdat het filter niet is ingebouwd door een erkend inbouwbedrijf. Er wordt verwezen naar artikel 2.2 van de *Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor* van VROM.

De RDW stelt dat het juridisch kader voor het registreren van roetfilters in Nederland is vastgelegd in de subsidieregeling. Omdat deze regeling in de Staatscourant bekend is gemaakt, had verzoeker krachtens de wet bekend kunnen zijn met de mogelijkheden om in aanmerking te komen voor een registratie van een roetfilter. Verder meent de RDW dat er sinds juni 2006 op de website van de RDW ([www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)) informatie over de retrofit roetfilterregeling staat. Over het roetfilter wordt op de website vermeld dat deze ingebouwd kan worden bij APK erkende bedrijven die een contract hebben met Senter Novem (sinds begin 2010 een onderdeel van Agentschap NL). Voor de inbouw van een roetfilter kan men in aanmerking komen voor een subsidie, die door de gecontracteerde bedrijven bij het agentschap SenterNovem aangevraagd kan worden. SenterNovem was door VROM aangewezen om de subsidieregeling uit te voeren. Een subsidie wordt alleen verstrekt voor door de RDW typegoedgekeurde roetfilters. Voor meer informatie wordt verwezen naar de internetsites van het Ministerie van VROM en Senter Novem. Verzoeker had zodoende ook voldoende informatie kunnen inwinnen voorafgaand aan de koop van de camper.

Volgens de RDW is voorgaande informatie betreffende retrofit roetfilterregeling eveneens van toepassing op in het buitenland achteraf ingebouwde roetfilters. Verder merkt de RDW op dat de RDW krachtens de *Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor* geen bevoegdheid heeft om de aanwezigheid te registreren van een roetfilter op geïmporteerde buitenlandse auto's en dat de RDW geen verantwoordelijkheid heeft voor de uitvoering van de regeling. De RDW wordt in de regeling alleen vermeld als zijnde de instantie die goedkeuring aan merk en type verleend moet hebben wil een emissieverminderende voorziening voldoen. Verder bestaat er geen nadere regelgeving voor het registreren van roetfilters op het kentekenbewijs. Voor mogelijke toekomstige regelgeving hieromtrent verwijst de RDW naar het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

De RDW erkent dat een in Duitsland aangeschaft tweedehands voertuig met dieselmotor en voorzien van een in dat land erkend roetfilter in Nederland bij invoer niet geregistreerd kan worden met een roetfilter. Zou verzoeker alsnog een roetfilter in het kentekenregister geregistreerd willen hebben, dan zal het Duitse roetfilter verwijderd moeten worden en een Nederlands typegoedgekeurde roetfilter door een Nederlands erkend garagebedrijf ingebouwd moeten worden.

Visie VROM

Aan de minister van VROM werd de klacht eveneens voorgelegd, omdat de RDW voor een geldige registratie van een roetfilter naar richtlijnen van VROM verwijst. De minister werd in

de gelegenheid gesteld haar zienswijze op de klacht te geven. De minister antwoordde dat er vanuit VROM niets aan de correspondentie van de RDW toe te voegen was.

Op de bevindingen van de Nationale ombudsman heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gereageerd door zich af te vragen of het wel duidelijk is dat deze kwestie draait om de bevoegdheid van de RDW. De RDW kan volgens het Ministerie alleen registreren op grond van de subsidieregeling van het toenmalige Ministerie van VROM. Omdat de registratie van roetfilters op andere wijze niet is geregeld, kon de RDW niet anders. De RDW verwees om die reden naar VROM.

#### OORDEEL NATIONALE OMBUDSMAN

1. Het motiveringsvereiste houdt in dat het handelen van een overheidsinstantie feitelijk en logisch wordt gedragen door een kenbare motivering. Een overheidsinstantie moet haar besluiten en handelingen steeds goed motiveren omdat zij niet vrij is om naar eigen goeddunken of willekeur te handelen. Voor een goede motivering is van belang dat de relevante wettelijke voorschriften, de relevante feiten en belangen en een deugdelijke redenering voor de burger te achterhalen zijn. De motivering moet toegesneden zijn op het concrete geval en moet in elk geval laten zien dat rekening is gehouden met de belangen van betrokken burgers. De motivering moet er toe leiden dat de beslissing te begrijpen is voor een normaal denkend mens.

2. Verzoeker heeft als klacht ingediend dat de RDW een in Duitsland gekochte camper met dieselmotor en voorzien van een achteraf ingebouwde roetfilter bij invoer in Nederland heeft goedgekeurd, maar het roetfilter niet registreert. Hierdoor wordt verzoeker benadeeld.

3. De RDW stelt dat op grond van de regelgeving van het Ministerie van VROM het roetfilter in de camper van verzoeker eenvoudigweg niet geregistreerd kon worden. In de ontvangen informatie van de RDW naar aanleiding van de interventie door de Nationale ombudsman wordt verwezen naar de *Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor* van VROM en dan met name artikel 2.2. In de regeling worden de criteria vermeld waaraan de roetfilters moeten voldoen wil er sprake kunnen zijn van een subsidietoekenning. In de gehele regeling wordt niet gesproken over registratie van roetfilters die in het buitenland achteraf zijn geïnstalleerd. Omdat er in dit geval geen sprake is van een subsidieaanvraag wordt niet duidelijk waarom het reeds geïnstalleerde roetfilter niet geregistreerd kan worden. Voor verzoeker is het daardoor niet te begrijpen waarop de afwijzing om het filter te registreren is gebaseerd. De verwijzing naar de regelgeving van het Ministerie van VROM geeft daarin geen helderheid, omdat er naast de subsidieregeling geen regelgeving is over het registreren van achteraf geïnstalleerde roetfilters in voertuigen.

4. Uit de verstrekte subsidieregeling, de bijbehorende toelichting en de regeling "Typegoedkeuringseisen deeltjesverminderingssystemen" van VROM komt naar voren dat de eisen aan een roetfilter integraal zijn overgenomen van Duitsland. Eveneens dat de RDW een typegoedkeuring voor een type deeltjesverminderingssysteem zal verlenen als aan de in de regeling vermelde eisen voldaan is. Dit kan slechts voor die systemen van producenten waarmee de RDW een overeenkomst heeft gesloten. Geconstateerd is dat op de bijgesloten Typegoedkeuringslijst LD 11 augustus 2010 van de divisie autotechniek van de RDW het type roetfilter van verzoeker voorkomt. Dit maakt dat het roetfilter van de camper kennelijk vergelijkbaar is met Nederlandse erkende roetfilters, waardoor het niet duidelijk is waarom het roetfilter dan niet geregistreerd kan worden.

5. Uit het onderzoek is niet duidelijk geworden welke regelgeving nu op de registratie van roetfilters van toepassing is. Het is de Nationale ombudsman opgevallen dat er met betrekking tot het registreren van achteraf geïnstalleerde roetfilters niets is geregeld. Op basis van de overgelegde subsidieregeling kan niet opgemaakt worden waarom het roetfilter van verzoeker niet geregistreerd kan worden. De motivering van de RDW die ten grondslag ligt aan de beslissing om het roetfilter niet in het kentekenregister op te nemen is daarom niet toereikend.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

6. De Nationale ombudsman merkt verder nog op dat tijdens het onderzoek is opgevallen dat er op de websites van de RDW, SenterNovem (thans het Agentschap NL) en het Ministerie van VROM (thans het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) behalve de subsidieregeling geen informatie te vinden is over wanneer een roetfilter geregistreerd wordt. Dit geldt in algemene zin en voor de gevallen dat er sprake is van import van tweedehands dieselveertuigen voorzien van een roetfilter. De Nationale ombudsman geeft de RDW in overweging mee hieromtrent meer informatie ter beschikking te stellen.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van de RDW is gegrond, wegens strijd met het motiveringsvereiste.

## **Aanbeveling**

De RDW wordt aanbevolen om alsnog in dit specifieke geval gemotiveerd aan te geven waarom een geïnstalleerde roetfilter bij een tweedehands geïmporteerde dieselauto al dan niet in het kentekenregister kan worden opgenomen.

## **Slotbeschouwing**

Verzoeker doet iets wat redelijk is: hij koopt een camper in Duitsland die voldoet aan de moderne milieuvorschriften en verwacht dat bij de invoer in Nederland het roetfilter dan ook in het kentekenregister vermeld wordt. Het antwoord dat verzoeker vervolgens krijgt is onbegrijpelijk.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vraagt zich af of het wel duidelijk is dat deze kwestie draait om de bevoegdheid van de RDW. De RDW kan alleen registreren op grond van de subsidieregeling van het toenmalige Ministerie van VROM. Omdat de registratie van roetfilters op andere wijze niet is geregeld, kon de RDW niet anders. De RDW verwees om die reden naar VROM.

Dit mag dan zo zijn, het neemt niet weg dat het voor verzoeker onduidelijk was waar hij aan toe was. Hij kreeg in de brief van de RDW te verstaan dat op grond van de van toepassing zijnde regelgeving van VROM het achteraf registreren van zijn roetfilter niet plaats kon vinden. Voor voorwaarden van diverse subsidieregelingen werd verzoeker verwezen naar de website van VROM. Terwijl verzoeker het helemaal niet ging om subsidie.

De RDW had haar beslissing daarom beter moeten motiveren. De verwijzing naar het toenmalige Ministerie van VROM was onvoldoende.

De Nationale ombudsman werpt ook de vraag op of de huidige wijze van al dan niet registreren wel Europeesrechtelijk te verantwoorden is. Immers is gebleken dat eisen integraal zijn overgenomen van Duitsland. In het kader van het Gemeenschapsrecht zou in ieder geval verwacht mogen worden dat voor Duitsland en Nederland dezelfde eisen gelden ten aanzien van de retrofit-roetfilters en dat het voor de registratie dientengevolge geen verschil mag uitmaken of een roetfilter in Duitsland dan wel in Nederland achteraf is geïnstalleerd.

De Nationale ombudsman,

dr. A.F.M. Brenninkmeijer

## **Achtergrond**

### **1. Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor van het VROM (Staatscourant 29-6-2006, nr. 124 / pag. 73)**

#### Artikel 2.2 Emissiereductie-eis:

"1. De inbouw van een ongebruikte emissieverminderende voorziening .... krachtens de Wet geluidhinder.

2. Een emissieverminderende voorziening voldoet ... overeenkomst bijlage I.

3. Een emissieverminderende voorziening voldoet in elk geval .... personenauto of bestelauto."

Pagina 7 "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. Er wordt vanuit gegaan dat 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 grotendeels in Duitsland gevestigd. Alles overwegende is besloten om voor Nederland de Duitse eisen inhoudelijk integraal over te nemen."

**2. Typegoedkeuringseisen deeltjesverminderingssysteem** (document Ministerie van VROM 27 juni 2006)

Artikel 1:

Dit artikel vermeldt dat de RDW een typegoedkeuring voor een type deeltjes-verminderingssysteem zal verlenen als aan in de regeling vermelde eisen voldaan is. Dit kan slechts voor die deeltjesverminderingssystemen van producenten waarmee de RDW een overeenkomst heeft gesloten.

Artikel 16 lid 4:

"Basis voor de toekenning van een typegoedkeuring is het rapport van een voor het uitvoeren van keuringen volgens richtlijn 70/220/EEG door een EU lidstaat erkend laboratorium waarin het deeltjesverminderingssysteem beschreven is en waarin wordt verklaard dat aan de eisen van deze regeling wordt voldaan, dan wel een door het 'Kraftfahrt Bundesamt' afgegeven 'algemeine Betriebserlaubnis' tezamen met het daaraan ten grondslag liggende testrapport waaruit blijkt dat aan de in de Bondsrepubliek Duitsland geldende eisen aan deeltjesverminderingssystemen wordt voldaan."

Toelichting op de regeling (pagina 11):

In de toelichting bij de regeling wordt het doel van de regeling nader omschreven: "zeker stellen dat achteraf aangebrachte filters de uitstoot van fijn stof ook daadwerkelijk beperken". Omdat men in Duitsland al verder was met het ontwikkelen van de deeltjesverminderingssystemen en eind 2005 de eisen aan de retrofitsystemen voor personenauto's in een wettelijke regeling waren vastgelegd, is besloten om voor Nederland de Duitse eisen inhoudelijk integraal over te nemen. Dit geldt niet voor de Duitse nationale goedkeuringen, omdat Nederland geen greep heeft op de afgifte en eventuele intrekking van zulke goedkeuringen. Het intrekken van een goedkeuring kan alleen door de partij die



de goedkeuring heeft verleend. De RDW zou dat dan niet kunnen. Een andere reden om de Duitse goedkeuringen niet over te nemen is dat in de Duitse regeling onvoldoende expliciet is geregeld dat de fabrikant kan worden aangesproken op de kwaliteit en de conformiteit van de serieproductie.

2

2009.12064

de Nationale ombudsman