

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw S. van Veldhoven - van der Meer  
Postbus 20011  
2500 EA DEN HAAG

**ATR, Adviescollege  
toetsing regeldruk**  
Rijnstraat 50  
2515 XP Den Haag

Postbus 16228  
2500 BE Den Haag

T 070 310 86 66  
E [info@atr-regeldruk.nl](mailto:info@atr-regeldruk.nl)  
[www.atr-regeldruk.nl](http://www.atr-regeldruk.nl)

**Onze referentie** MvH/RvZ/IdB/bs/ATR1193/2020-U143

**Uw referentie**

Datum 4 november 2020

Betreft Wijziging Regeling voertuigen i.v.m. invoering APK-roetfiltercontrole met deeltjesteller

Geachte mevrouw Van Veldhoven- van der Meer,

Op 5 oktober 2020 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de *wijziging Regeling voertuigen i.v.m. invoering APK-roetfiltercontrole met deeltjesteller* aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd voor advies. Deze wijziging verplicht een APK-test met een deeltjesteller voor dieselauto's met af-fabriek roetfilter. Directe aanleiding hiervoor is onder andere de motie van de leden Hoogland en Van Tongeren van 29 oktober 2015.<sup>1</sup>

Invoering van een roetfiltertest bij APK-keuringen maakt onderdeel uit van het 'Plan van Aanpak controle roetfilters'. Op 20 mei 2018 is een visuele controle van roetfilter in de APK ingevoerd. De regelgeving met de juridische basis voor de roetfiltertest is al in 2019 gerealiseerd. Hierdoor is de deeltjestellertest al vanaf 1 januari 2020 beschikbaar voor politiecontroles en keuringsstations van de RDW. Als vervolg komt er nu de APK-test met een deeltjesteller om verwijderde en defecte roetfilters effectiever op te kunnen sporen.

Bij dieselpersonenauto's vanaf 2011, dieselbestelauto's vanaf 2012 en dieselvrachtauto's vanaf 2014 is een roetfilter verplicht voor toelating tot het verkeer op de weg. Bij dieselvoertuigen van vóór deze data mag het roetfilter worden verwijderd, mits dit bij de RDW wordt gemeld. Bij dieselvoertuigen met een in het kentekenregister verwerkte melding hoeft in de voorgenomen situatie geen deeltjestellertest worden uitgevoerd bij APK-keuringen (overgangsregeling). Voor eigenaren van deze voertuigen geldt na melding bij de RDW een roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting.

#### Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2015/16, 34300-XII nr. 29. In deze motie wordt de regering verzocht een effectieve test in de APK op te nemen van de uitstoot van schadelijke stoffen door dieselvoertuigen.

3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

#### *1. Nut en noodzaak*

Bij dieselpersonenauto's vanaf 2011, dieselbestelauto's vanaf 2012 en dieselvrachtauto's vanaf 2014 is een roetfilter verplicht voor toelating tot het verkeer op de weg. Het roetfilter verwijderen bij deze dieselveertuigen is verboden. Een dieselauto zonder roetfilter stoot tot 150 keer zoveel schadelijke fijnstof uit als een voertuig met filter. Roetfilters worden in de praktijk soms verwijderd om kosten voor onderhoud of vervanging uit te sparen. Bij fraude met roetfilters wordt veelal het filterelement uit de roetfilterbehuizing gehaald. Op aanwezigheid van het filter wordt sinds 20 mei 2018 een visuele controle gedaan tijdens de APK. Daartoe wordt gecontroleerd of de behuizing aanwezig is waar het filter inzit. Of het filter zelf erin zit, is echter op deze manier lastig te bepalen. Andere methoden zoals het APK-plichtige uitlezen van het On-Board Diagnose (OBD) systeem, zijn ook onvoldoende effectief gebleken om aanwezigheid en werking van roetfilters te controleren.

De inschatting is dat op dit moment 8 à 10% van de 1.230.000 APK-plichtige dieselauto's met roetfilter, een defecte of verwijderde roetfilter heeft. Als de huidige situatie blijft voortbestaan, dan bedraagt het aandeel defecte en verwijderde roetfilters bij APK-plichtige dieselauto's in 2025 mogelijk circa 14%. Bij deze stijging speelt een rol dat automobilisten in de huidige situatie gemakkelijk tot verwijdering van het roetfilter overgaan als ze zeker weten dat dit niet (goed) wordt gecontroleerd. Controle van de werking van roetfilters in de APK wordt het beste instrument geacht om dit probleem aan te pakken. Alle dieselpersonen- en bestelauto's van drie jaar en ouder moeten jaarlijks naar de APK. Dieselvrachtauto's moeten al na één jaar naar de APK. Door middel van steekproefsgewijze hercontrole door de RDW wordt APK-fraude zoveel mogelijk voorkomen. De nieuwe verplichte roetdeeltjestest met deeltjester bij APK-keuringen waarborgt een betrouwbaarder niveau van controle van de emissies van dieselauto's. Zo kunnen verwijderde en defecte roetfilters beter opgespoord en vervangen c.q. gerepareerd worden.

Het college constateert dat nut en noodzaak zijn onderbouwd.

#### *2. Minder belastende alternatieven*

Het college constateert dat het voorstel aandacht besteedt aan mogelijk minder belastende alternatieven. Zo wordt op dit moment de optie verkend om dieselpersonenauto's met bouwjaar 2011 tot en met 2014 ook onder de voorgenoemde overgangsregeling te laten vallen. Dit betreft ongeveer 360.000 auto's. Bij deze dieselpersonenauto's speelt dat de kosten voor reparatie niet meer op kunnen wegen tegen de restwaarde, gelet op de verwachte resterende levensduur van de auto. Deze groep zou dan geconfronteerd worden met de keuze tussen het maken van hoge kosten of het vervroegd afschrijven van hun auto. Met de verruiming van de overgangsregeling kunnen eigenaren van deze auto's de afweging maken om het roetfilter te laten repareren of om het bij de RDW als verwijderd aan te melden (en de MRB-roettoeslag te betalen). Hiermee wordt een evenwicht gezocht tussen het bereiken van verbetering in de luchtkwaliteit en de financiële gevolgen voor de eigenaren van de betreffende auto's, waarbij het feit dat de MRB-

roettoeslag moet worden betaald, een financiële prikkel vormt om een auto met afgemeld roetfilter versneld van de hand te doen.

Verder vermeldt de toelichting dat op dit moment de RDW mogelijkheden onderzoekt om APK-erkenninghouders die geen dieselauto's met roetfilter keuren, vrij te stellen van de verplichte aanschaf van een deeltjesteller. Bij dit onderzoek wordt een afweging gemaakt tussen enerzijds kostenreductie en anderzijds de belangen van effectief en efficiënt toezicht. Eventuele aanpassing ten aanzien van het vereiste bezit van APK-meetapparatuur zullen worden doorgevoerd in de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK.

Het college ziet geen mogelijkheid voor minder belastende alternatieven. Het college heeft ten aanzien van minder belastende alternatieven geen opmerkingen.

### *3. Werkbaarheid*

De beoogde invoeringsdatum voor de nieuwe APK-test is volgens de toelichting 1 januari 2022. Inwerkingtreding is afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende roetdeeltjestellers. De toelichting vermeldt dat ervan uitgaande dat in het derde en vierde kwartaal van 2020 en het eerste kwartaal van 2021 meerdere door het NMI goedgekeurde APK-deeltjestellers op de markt worden aangeboden, met inwerkingtreding op 1 januari 2022 voldoende tijd wordt gegeven aan APK-erkenninghouders om een roetdeeltjesteller aan te schaffen. In 2021 zal definitief worden bezien of er voldoende deeltjestellers van meerdere fabrikanten beschikbaar zijn. Als dit niet het geval is, dan zal de inwerkingtreding van de wijziging opnieuw worden bepaald.

In de uitvoeringstoets stelt de RDW mei 2023 voor als moment van inwerkingtreding. De reden hiervoor is dat in mei 2023 de verplichte invoering van apparatuur vanuit de richtlijn 2014/45 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen plaatsvindt. Door gelijktijdige implementatie van deze twee onderdelen ontstaat er volgens de RDW een totaalpakket aan nieuwe eisen waar de branche rekening mee kan houden. Bovendien is er dan slechts één moment waarop er wijzigingen van kracht worden binnen de APK. Dit leidt tot een minder grote belasting van de erkenninghouders (en daarmee tot minder regeldruk). Het college constateert dat de toelichting niet ingaat op eventuele samenloop met inwerkingtreding van relevante Europese regelgeving en daaruit voortvloeiende APK-verplichtingen voor erkenninghouders en de (beoogde) inwerkingtreding van onderhavig voorstel.

#### **3.1 Het college adviseert nader in te gaan op de samenloop van de beoogde inwerkingtreding van het voorstel met de inwerkingtreding van relevante Europese regelgeving inzake APK-verplichtingen voor erkenninghouders.**

### *4. Gevolgen regeldruk*

Voor eigenaren van dieselauto's met een defect roetfilter betekent de nieuwe APK-test dat hun voertuig niet meer door de APK komt. Het filter moet eerst worden gerepareerd of vervangen, voordat goedkeuring voor de APK kan worden verkregen. De toelichting vermeldt dat deze kosten voor onderhoud en reparatie van een filter deel uitmaken van de normale autokosten. Het college merkt op dat onderhoud van roetfilters weliswaar gezien kan worden als normale onderhoudskosten van auto's, maar door de nieuwe APK-keuring met deeltjesteller zullen wel meer dieselveertuigen worden afgekeurd. Daarmee

is reparatie c.q. vernieuwing van het roetfilter (versneld) nodig. Dit zijn voor voertuig-eigenaren zeer *merkbare* gevolgen. Het college constateert dat er in de toelichting geen indicatie wordt gegeven van hoeveel reparatie- dan wel vervangingskosten hiermee gemoeid zijn. Voor de volledigheid en transparantie geeft het college ter overweging mee om deze kosten alsnog in beeld te brengen.

Invoering van de nieuwe deeltjestellertest heeft ook gevolgen voor de kosten van de APK van dieselauto's met roetfilter. Hierbij geldt dat een nieuwe test moet worden uitgevoerd en dat APK-erkenninghouder eenmalig een deeltjesteller moeten aanschaffen. Tevens vervalt met de nieuwe test de huidige controle van de emissies door het uitlezen van het EOBD-systeem. Ook de vrije acceleratie rooktest, die nu moet worden gedaan als emissiegerelateerde foutcodes worden aangetroffen in het EOBD-systeem, kan komen te vervallen. Het voorstel vermeldt dat de totale kosten van de invoering van de nieuwe APK-deeltjestest voor de controle van roetfilters circa € 11 miljoen per jaar bedragen. Uitgaande van gemiddeld 1,5 miljoen uit te voeren deeltjestellertesten bij dieselauto's nemen de kosten voor de APK voor dieselauto-eigenaren met ongeveer € 7,60 per auto toe.

Het college heeft geen opmerkingen bij deze regeldrukberekening.

Tot slot merkt het college ten positieve op dat er ook een inschatting is gemaakt van de batenkant van het voorstel inzake positieve milieueffecten. Het voorstel vermeldt dat de wijziging een vermindering van de fijnstofuitstoot van circa 130 duizend kg oplevert. De maatschappelijke baten door schonere lucht bedragen € 22 miljoen. De maatschappelijke baten door schonere lucht zijn hiermee ongeveer twee keer zo hoog als de uitvoeringskosten van de maatregel.

#### Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van de consultatieversie van dit voorstel:

#### **De regeling vaststellen, nadat rekening is gehouden met het adviespunt.**

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

*w.g.*

M.A. van Hees  
Voorzitter

R.W. van Zijp  
Secretaris