

Toelichting bij optie voor verruiming van de reeds bestaande overgangsregeling

voor invoering van de nieuwe APK-test voor controle van roetfilters met een deeltjesteller

Onder het huidige verbod op het verwijderen van roetfilters is het toegestaan om bij dieselpersonenauto's tot en met bouwjaar 2010, dieselbestelauto's tot en met bouwjaar 2011 en dieselvrachtauto's tot en met bouwjaar 2013 het roetfilter te verwijderen. Voorwaarde is dat het roetfilter door de voertuigeigenaar officieel bij de RDW wordt afgemeld. Deze mogelijkheid voor oudere dieselauto om het roetfilter bij de RDW af te melden kan als een overgangsregeling voor invoering van de nieuwe APK-roetfiltertest worden gezien. Na het afmelden van het roetfilter past de RDW de voertuiggegevens in het kentekenregister aan en wordt geen APK-roetfiltercontrole meer uitgevoerd. Dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's met een afgemeld roetfilter komen wel in aanmerking voor de roettoeslag in de MRB.

Reparatie van roetfilters kan gepaard gaan met naar verhouding hoge kosten. Optie om voor particulieren de reparatiekosten te beperken is om bij dieselpersonenauto's de voorwaarden waaronder het roetfilter mag worden verwijderd, te versoepelen. Mogelijkheid is bijvoorbeeld om ook dieselpersonenauto's van bouwjaar 2011, 2012, 2013 en 2014 onder de overgangsregeling te laten vallen. Met deze optie kunnen dieselpersonenauto's van bouwjaar 2011, 2012, 2013 en 2014 met een defect of verwijderd filter het roetfilter bij de RDW afmelden. Na deze melding wordt bij de APK geen roetfiltercontrole meer wordt gedaan. Dit betreft zowel de visuele controle als de controle met de deeltjesteller.

Dieselpersonenauto's tot en met bouwjaar 2014 zijn als ze in 2022 naar de APK gaan, tenminste 8 jaar oud. Met deze optie voor verruiming van de overgangsregeling kunnen eigenaren van een dieselpersonenauto van in 2022 acht jaar of ouder bij de APK de afweging maken om het roetfilter te laten repareren of om het bij de RDW als verwijderd aan te melden. Bij dieselpersonenauto's van acht jaar en ouder speelt dat de kosten voor reparatie niet meer op kunnen wegen tegen de restwaarde gelet op de verwachte resterende levensduur. Voor de dieselauto's die in 2022 twaalf jaar en ouder zijn, bestond al de mogelijkheid om het filter bij de RDW af te melden.

Door verruiming van de overgangsregeling wordt bij de APK extra handelingsperspectief geboden aan de groep eigenaren van dieselpersonenauto's met een leeftijd in 2022 van acht tot en met elf jaar. Dit betreft 360.000 voertuigen. Deze groep zou anders geconfronteerd worden met de keuze tussen het maken van disproportionele kosten of het vervroegd afschrijven van hun auto. Hiermee wordt een evenwicht gekozen tussen het bereiken van de verbetering in de luchtkwaliteit en tegelijkertijd een redelijke afweging mogelijk gemaakt voor de automobilist.

Verruiming van de overgangsregeling wordt alleen als optie gezien voor personenauto's omdat reparatiekosten voor roetfilters vooral spelen in relatie tot particuliere voertuigeigenaren. Voor bestelauto's geldt een leeftijdscriterium van tenminste 12 jaar voor de MRB-roettoeslag, zodat

bestelauto's van na bouwjaar 2011 in 2022 nog niet in aanmerking komen voor de MRB-roettoeslag. Vrachtauto's en bussen kennen geen MRB-roettoeslag.

De datum van eerste toelating tot en met bouwjaar 2014 om toe te staan dat bij dieselpersonenauto's het roetfilter bij de RDW kan worden afgemeld, is een logische datum omdat voor dieselauto's tot en met 2014 ook de soepelere afkeurnorm voor de nieuwe APK-test van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter uitlaatgas geldt. Rekening houdend met restantvoorraden voldoen alle dieselpersonenauto's vanaf bouwjaar 2015 aan de norm voor deeltjesaantallen die voor de Europese typekeuring geldt. Voor dieselauto's vanaf 2015 geldt voor de APK de strengere afkeurnorm van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter.

Met de optie voor verruiming van de overgangsregeling is in eerste instantie sprake van een kleiner milieueffect. De mate waarin hangt af van de afweging die de eigenaren in kwestie zullen maken ten aanzien van de kosten. Stel dat 30.000 van de 360.000 extra dieselauto's waarvoor de overgangsregeling gaat gelden, het filter bij de RDW gaat afmelden. Stel dat het hierbij gaat om 15.000 defecte (0,12 kg fijnstof uitstoot per jaar) en 15.000 verwijderde roetfilters (0,8 kg fijnstof uitstoot per jaar), dan komt de milieuwinst in de overgangssituatie 14 ton per jaar lager uit. Doordat de MRB-roettoeslag moet worden betaald is er toch een financiële prikkel om een auto met afgemeld roetfilter versneld van de hand te doen. Het structurele milieueffect van de nieuwe APK-test wordt op 130 ton fijnstof reductie per jaar ingeschat. Uitgaande van de gedane aannamen ligt het milieueffect in de eerste jaren na invoering van de nieuwe APK-test ongeveer 10% lager. Het structurele milieueffect blijft gelijk.