



Consultatie deeltjesteller in de APK

Input BOVAG

2 november 2020

Met interesse heeft BOVAG het voorstel gelezen voor de invoering van de deeltjesteller in de APK. Ook BOVAG werkt graag mee aan verkeersveiligheid en een goed leefmilieu.

Binnen het Stichting Overlegorgaan APK (een adviesorgaan voor de overheid, waarin BOVAG en alle andere bij de APK betrokken partijen verenigd zijn) is de afgelopen jaren veelvuldig over dit onderwerp gesproken. Luchtkwaliteit is heel belangrijk en de Nederlandse overheid wil daarom op dit punt binnen de APK verder gaan dan strikt noodzakelijk volgens de Europese APK normen.

TNO heeft enige jaren geleden een onderzoek uitgevoerd waaruit werd geconcludeerd dat nieuwe diesels dusdanig schoon zijn, dat oudere opaciteitsmeters de fijnstofuitstoot van deze diesels niet meer kunnen meten. TNO heeft geadviseerd verder te gaan met het ontwikkelen van een nieuwe meetmethode; een deeltjesteller. De afgelopen jaren is hieraan gewerkt in samenwerking met Zwitserland, Duitsland en België. Genoemde landen zijn op dit moment overigens nog niet zo ver dat zij de deeltjesteller kunnen invoeren in de APK.

Financiële gevolgen invoering van de deeltjesteller in de APK voor autobedrijven

Bedrijven moeten investeren in een nieuw kostbaar apparaat, dat alleen gebruikt wordt voor 'moderne' dieselvoertuigen. De apparaten die men al heeft voor oudere diesels moet men ook gewoon behouden, dit komt erbij. Diesels vormen een minderheid in het personenautowagenpark en het aantal verkochte dieselpersonenauto's daalt al jaren. Een dergelijke investering door de ondernemer verdient zich dus niet makkelijk terug. Het verhogen van het tarief voor een dieselkeuring kan dit ook niet geheel oplossen. Het is voor BOVAG heel belangrijk dat de RDW dit financiële probleem voor de APK2 (personenauto's en lichte bedrijfswagens) gaat oplossen met een systeem waarbij alleen de ondernemingen die hebben geïnvesteerd in een deeltjesteller een APK kunnen uitvoeren op een moderne diesel. Degene die dit niet doet kan alle andere personenvoertuigen (inclusief oudere diesels) gewoon blijven keuren.

Financiële gevolgen voor consumenten

Ook voor de consument kan de invoering van de deeltjesteller in de APK kostenverhogend werken (nog los van eventuele prijsverhogingen van de keuring zelf), immers het meten met de deeltjesteller zal eerder dan nu het geval is tot een afkeur leiden. De Europese Typegoedkeuringsverordening stelde in 2011/2012 uitstootnormen vast waaraan voertuigen moeten voldoen (Euroklasse 5). In de praktijk betekende dit dat fabrikanten hun voertuigen moesten gaan uitrusten met een roetfilter. In dit voorstel wordt aangesloten bij deze verordening.

Tijdens de APK gaan voertuigen die voorzien zijn van een deeltjesteller gecontroleerd worden met een deeltjesteller. Als de uitstoot te hoog is volgt er een afkeur. Consumenten moeten het roetfilter dan laten schoonmaken of vervangen. Dit kan worden gezien als normaal onderhoud van het voertuig, maar kan in bepaalde gevallen kostbaar zijn.

Er zijn echter voertuigen waarbij de fabrikant vooruitlopend op de Euro-5 norm het voertuig heeft uitgerust met een roetfilter. Als dit voertuig niet door de test komt, dan kan de consument ervoor kiezen om het roetfilter niet schoon te maken of te vervangen, maar in plaats daarvan het roetfilter



te laten schrappen uit het register van de RDW. Voor dit voertuig moet de eigenaar dan een verhoogde motorrijtuigenbelasting (MRB) betalen; het tarief dat oudere diesels zonder roetfilter allemaal betalen. Dit wordt in deze context het 'keuzeregime' genoemd.

BOVAG niet enthousiast over suggestie uitbreiding keuzeregime

Om aan de consument tegemoet te komen oppert het ministerie de mogelijkheid om – bij wijze van overgangsregime – het keuzeregime zoals hiervoor besproken te verlengen met twee jaar door het open te stellen voor voertuigen tot bouwjaar 2014. Dit lijkt sympathiek tegenover deze groep consumenten, maar er zijn voor deze consumenten grote financiële gevolgen, die nu niet allemaal worden overzien. Om te beginnen betaalt de consument betaalt meer MRB. Maar als gevolg daarvan is het bovendien zo dat de waarde van de auto afneemt. Immers, een latere koper zal in de prijs rekening houden met de hogere MRB. Tot slot voldoet het voertuig door het schrappen van het roetfilter niet meer aan de typegoedkeuring, het is in het RDW-register niet langer duidelijk is tot welke Euroklasse het voertuig behoort. Is dit voertuig dan nog wel welkom in de binnenstad van verschillende steden in ons land en het buitenland? Is de auto die niet meer voldoet aan de typegoedkeuring nog wel te verkopen in binnen- en buitenland? De waarde van de auto wordt grotendeels bepaald door antwoorden op deze vragen. Hoe meer onzekerheid, des te lager de waarde. Kortom, BOVAG is tegen deze uitbreiding van het aantal voertuigen dat in het keuzeregime/overgangsregime komt te vallen. Dit omdat het in de praktijk tot zeer veel onduidelijkheid en rechtsonzekerheid leidt. Het is voor een consument die tijdens de APK voor de keuze gesteld wordt niet goed te overzien wat de gevolgen zijn van zijn keuze. Als dit voertuig later in de handel komt geldt dat evenzeer voor de handelaar.