

Vergaderjaar 2020–2021

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**Nr. 671**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 4 maart 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 12 januari 2021 inzake uitvoering van de gewijzigde motie van de leden Remco Dijkstra en Postma over de nieuwe APK-roetfiltertest (Kamerstuk 32 813, nr. 656).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 maart 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

#### Vraag 1

Beseft u dat er nu een regeling wordt opgezet om een grote groep auto's die niet aan de typegoedkeuring voldoet, bewust op de weg toe te laten tegen betaling van hogere motorrijtuigenbelasting?

#### Antwoord 1

De EU-verplichting ziet erop dat auto's die eenmaal in gebruik zijn, getoetst worden aan de APK-richtlijn. Eén van de eisen van de APK-richtlijn betreft controle van de emissies. Voor dieselauto's geldt hierbij de optische rookmeting of uitlezen van het On-Board Diagnose systeem als aanbevolen testmethode. Beide methoden zijn niet geschikt om verwijderde roetfilters op te sporen. In plaats hiervan wordt de test met deeltjesteller ingevoerd. Hiermee kunnen verwijderde en defecte roetfilters effectief worden opgespoord.

#### Vraag 2

Waar blijft de incentive voor autoverkopers om hen te dwingen voertuigen uit de betreffende bouwjaren alsnog met roetfilter aan te bieden aan autokopers?

#### Antwoord 2

Als het roetfilter niet goed werkt, heeft een auto geen geldige APK. Zonder geldige APK mag er niet met het voertuig worden gereden. Als voor een personenauto waarbij dit is toegestaan het roetfilter bij de RDW wordt afgemeld, moet de MRB-roettoeslag worden betaald. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk de auto aan te schaffen. Dit vormt voor verkopers een incentive om het roetfilter te repareren.

#### Vraag 3

Hoe rijmt u deze tegenstrijdigheid met de klimaatdoelen die zijn gesteld?

#### Antwoord 3

Dieselauto's met een klein roetfilterdefect of met een afgemeld roetfilter stoten niet méér CO<sub>2</sub> uit. Ik zie dientengevolge geen tegenstrijdigheid met de gestelde klimaatdoelen.

#### Vraag 4

Waarom is niet eerst naar de gezondheidsgevolgen gekeken, voordat het besluit tot uitstel is genomen?

#### Antwoord 4

Het verplichtstellen van de nieuwe APK-test leidt tot een structureel, lange termijn milieueffect van 121 duizend kg fijnstofreductie. Het half jaar uitstel van de invoering betekent dat het milieueffect een half jaar later in werking treedt. Het milieueffect van de maatregel blijft echter gelijk.

#### Vraag 5

Gaat u de maatschappelijke kosten van defecte, verwijderde of anderszins disfunctionerende roetfilters verhalen op de verantwoordelijke partijen, nu de maatschappelijke kosten bekend zijn?

#### Antwoord 5

Voor een personenauto liggen de maatschappelijke kosten van een defect of verwijderd roetfilter tussen de € 41 en € 136 per jaar, afhankelijk van de

grootte van het defect<sup>1</sup>. Voor personenauto's met een afgemeld roetfilter geldt de MRB-roettoeslag. Voor een gemiddelde dieselauto bedraagt deze € 225 per jaar. De MRB-roettoeslag is dus hoger dan de maatschappelijke kosten van een defect of verwijderd roetfilter.

#### Vraag 6

Kunt u de gezondheidsschade en gevolgen in levensjaren gecorrigeerd voor beperkingen (DALY's) van eerder niet afgekeurde roetfilters afzetten tegen dezelfde schade door bijvoorbeeld gebrekkige remmen of slechte banden? Welke is dodelijker?

#### Antwoord 6

Aanpassing van de afkeurnorm leidt tot een 7% lager milieueffect. Het verschil is naar verhouding klein omdat door aanpassing van de norm alleen auto's met een klein roetfilterdefect afvallen voor het milieueffect. Met deze aanpassing voer ik het verzoek van de Kamer uit om de test meer te focussen op verwijderde roetfilters.

Het effect van de nieuwe APK-test voor de volksgezondheid wordt meegenomen in de tweejaarlijkse doorrekening van de gezondheidsindicator, die in het kader van het Schone Lucht Akkoord door het RIVM zal worden gedaan. Met deze doorrekening worden de gezondheidseffecten (vroegtijdige sterfte en gemiddelde levensduurverkorting) van het totale pakket aan maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord in beeld gebracht. Invoering van de nieuwe test voor controle van roetfilters leidt tot schonere lucht en daarmee tot gezondheidswinst uitgedrukt levensjaren gecorrigeerd voor beperkingen (DALY's). Controle van remmen en banden in de APK draagt bij aan een betere verkeersveiligheid en daarmee ook aan gezondheidswinst door minder ongevallen in het verkeer.

---

<sup>1</sup> Volgens het Handboek Milieuprijzen 2017 van CE Delft bedragen de externe kosten van fijnstof € 536 per kg voor verkeer in sterk verstedelijkt gebied en € 129 per kg voor verkeer in landelijk gebied. Uitgaande van 10% sterk verstedelijkt verkeer en 90% landelijk verkeer komt het gewogen gemiddeld uit op € 170 per kg. Een personenauto met een defect filter (30%) stoot gemiddeld 0,24 kg en met een verwijderd filter 0,8 kg fijnstof per jaar uit. De externe kosten voor een personenauto's defect roetfilter komen hiermee uit op  $0,24 \times 170 = € 41$  per jaar en voor een verwijderd roetfilter op  $0,8 \times 170 = € 136$  per jaar.