



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 9 november 2023 nr. IENW/BSK-2023/323787, tot wijziging van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK in verband met de uitvoering van Verordening (EU) 2021/392 van de Commissie van 4 maart 2021 betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 van de Commissie (PbEU 2021, L 77)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op Verordening (EU) 2021/392 van de Commissie van 4 maart 2021 betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 van de Commissie (PbEU 2021, L 77) en de artikelen 76, derde lid, 83, vierde lid, 84 en 85a, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden in de alfabetische volgorde de volgende begrippen en bijbehorende omschrijvingen ingevoegd:

Verordening (EU) 2017/1151: Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU 2017, L 175);
Verordening (EU) 2019/631: Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionnormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PbEU 2019, L 111);
Verordening (EU) 2021/392: Verordening (EU) 2021/392 van de Commissie van 4 maart 2021 betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1017/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1153 van de Commissie (PbEU 2021, L 77);
voor de verbruiksmonitoring uit te lezen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen: nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, van Verordening (EU) 2019/631, die met ingang van 1 januari 2021 zijn geregistreerd en die zijn uitgerust met boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik overeenkomstig artikel 4 bis van Verordening (EU) 2017/1151;
werkelijke gegevens: de gegevens, als bedoeld in artikel 2, onderdeel c, van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392;



B

Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel f, onder 2° wordt 'en 2°' vervangen door ', 2° en 5°'.
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel g door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - h. in geval van een aanvraag voor een erkenning voor motorrijtuigen waarvan de toegestane maximummassa niet meer bedraagt dan 3.500 kg: een apparaat om verbinding te maken met de elektronische voertuiginterface, ten behoeve van het uitlezen van de werkelijke gegevens en het voertuigidentificatienummer.

C

Aan artikel 13 wordt een lid toegevoegd, luidende:

10. Een apparaat om verbinding te maken met de elektronische voertuiginterface zoals bedoeld in artikel 12, onderdeel h:
 - a. beschikt over een ISO-15031-3 connector (16-polige stekker);
 - b. is voorzien van CE-markering;
 - c. is voorzien van een handleiding in de Nederlandse taal;
 - d. kan verbinding maken met het door de Dienst Wegverkeer opgegeven protocol benodigd voor de overdracht van de uitgelezen werkelijke gegevens en het voertuigidentificatienummer.

D

Voor artikel 17a wordt een opschrift van een paragraaf ingevoegd luidende:

§ 1a. Voorschriften ten aanzien van de rapportage aan de Dienst Wegverkeer

E

Na artikel 17a wordt in § 1a een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 17b

1. Het voertuigidentificatienummer en de werkelijke gegevens van voor de verbruiksmonitoring uit te lezen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden uitgelezen en verstrekt aan de Dienst Wegverkeer, tenzij:
 - 1°. de eigenaar of houder van het voertuig uitdrukkelijk heeft geweigerd deze gegevens beschikbaar te stellen; of
 - 2°. het beschikbaar stellen van deze gegevens niet mogelijk is vanwege een technische reden.
2. Het uitlezen en verstrekken van het voertuigidentificatienummer en de werkelijke gegevens vindt plaats gedurende een periode van maximaal 15 jaar en vangt aan vanaf de datum waarop de werkelijke gegevens voor het eerst aan het Europees Milieuagentschap worden gerapporteerd.

F

Aan artikel 30, derde lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- g. ten aanzien van de voor de verbruiksmonitoring uit te lezen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, de werkelijke gegevens en het voertuigidentificatienummer, tenzij:
 - 1°. de eigenaar of houder van het voertuig uitdrukkelijk heeft geweigerd deze gegevens beschikbaar te stellen; of
 - 2°. het beschikbaar stellen van deze gegevens niet mogelijk is vanwege een technische reden.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*



TOELICHTING

Algemene toelichting

1. Inleiding

Deze wijziging van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK (hierna: regeling) dient ter implementatie van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392¹ (hierna: Uitvoeringsverordening) en als aanvullende implementatie van Richtlijn 2014/45/EU² (hierna: APK-richtlijn).

De Uitvoeringsverordening verplicht de lidstaten tijdens de APK gegevens met betrekking tot het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik (werkelijke gegevens) van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen³ en het zogenaamde voertuigidentificatienummer (VIN) uit te lezen met behulp van een apparaat dat verbinding kan maken met de elektronische voertuiginterface. Deze gegevens dienen naar de EU te worden gezonden. De verplichtingen die voortvloeien uit de Uitvoeringsverordening werken rechtstreeks door in Nederland en hoeven om die reden niet te worden geïmplementeerd. In deze wijzigingsregeling wordt slechts geregeld dat bij de geautomatiseerde verzending van deze gegevens door de garage waar de APK wordt uitgevoerd naar de Dienst Wegverkeer (RDW) moet worden voldaan aan door de RDW opgestelde eisen. De RDW stuurt de gegevens namens Nederland naar de EU.

Op grond van de APK-richtlijn dient bij de APK van landbouw- en bosbouwtractoren (APK3) gebruik te worden gemaakt van een zogenaamde spelingsdetector. Deze wijziging van de regeling voorziet daarin.

In deze wijzigingsregeling is in beide gevallen sprake van zuivere implementatie van EU-wetgeving; er zijn geen andere regels opgenomen dan voor de implementatie ervan noodzakelijk is.

De Uitvoeringsverordening is met ingang van 1 januari 2021 van toepassing. Het verzamelen van de werkelijke gegevens en het VIN van de nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die binnen de reikwijdte van de Uitvoeringsverordening vallen, had op grond van de Uitvoeringsverordening vanaf 20 mei 2023 plaats moeten vinden.

De verplichting gebruik te maken van een spelingsdetector had uiterlijk met ingang van 20 mei 2023 moeten zijn gerealiseerd. In punt 8 van deze toelichting wordt ingegaan op de inwerkingtreding.

2. Achtergronden

2.1 Uitvoeringsverordening 2021/392

Op grond van artikel 12 van Verordening (EU) 2019/631⁴ verzamelen de Europese Commissie en het Europees Milieuagentschap vanaf 2021 gegevens over het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. Het gaat om gegevens van voertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kg die met ingang van 1 januari 2021 zijn geregistreerd. De verzameling van gegevens heeft betrekking op voertuigen die zijn uitgerust met boordinstrumenten voor het bepalen, opslaan en ter beschikking stellen van gegevens over de hoeveelheid brandstof en/of elektriciteit die voor de werking van het voertuig worden gebruikt. Zoals volgt uit artikel 4bis van Verordening (EU) 2017/1151⁵, gaat het hierbij om voertuigen met een conventionele verbrandingsmotor en om (oplaadbare) hybride elektrische voertuigen. Uitsluitend elektrisch aangedreven auto's behoeven niet te zijn voorzien van een instrument voor

¹ Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392 van de Commissie van 4 maart 2021 betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 van de Commissie (PbEU 2021, L 77).

² Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127).

³ De nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen waar het om gaat zijn in artikel 1 van de Regeling gedefinieerd als 'voor de verbruiksmonitoring uit te lezen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen'.

⁴ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionenormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (herschikking) (PbEU 2019, L 111).

⁵ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU 2017, L 175).



registratie van het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik en vallen daarom buiten deze gegevensverzameling.

De wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan Verordening (EU) 2019/631 is nader ingevuld in Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392. In deze verordening is vastgelegd dat het gaat om het totale brandstofverbruik (L), de totale afgelegde afstand (km), en bij hybride elektrische voertuigen ook om de totale hoeveelheid in de accu gestroomde energie (kWh) (werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik) van de betrokken voertuigen (zie punt 3.1, onderdelen a en b, en punt 3.2, onderdeel a tot en met g en l, van bijlage XXII bij Verordening (EU) 2017/1151).

Deze gegevens worden door de EU verzameld, om vast te kunnen stellen hoe de werkelijke emissies en het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik zich verhouden tot de gegevens hieromtrent die bij de typegoedkeuring van het betreffende voertuig door de fabrikant zijn aangeleverd. Dit is onder andere van belang voor het monitoren van de doeltreffendheid van de door de EU vastgestelde CO₂-emissienormen, voor het verminderen van de CO₂-emissies van voertuigen en voor het informeren van het publiek.

Uit de Uitvoeringsverordening volgt dat fabrikanten verplicht zijn om, indien deze gegevens door hen zijn verkregen door middel van een rechtstreekse gegevensoverdracht van het voertuig naar de fabrikant, deze rechtstreeks naar de EU te zenden. Dit is een direct werkende EU-verplichting waarvoor geen aanvullende Nederlandse wetgeving noodzakelijk is.

Daarnaast verplicht de Uitvoeringsverordening de lidstaten de genoemde gegevens te verzamelen in het kader van de technische controle die overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU wordt uitgevoerd.⁶ In Nederland betreft deze technische controle de APK. De gegevens dienen te worden uitgelezen gedurende een periode van maximaal 15 jaar, te rekenen vanaf het moment dat de gegevens voor het eerst aan de Europese Commissie en het Europees Milieuagentschap werden gerapporteerd. De RDW is in Nederland belast met het verzamelen van deze gegevens en de doorgifte daarvan aan de Europese Commissie⁷ en het Europees Milieuagentschap⁸. De Uitvoeringsverordening biedt de eigenaar of houder van het voertuig (tenaamgestelde zoals vermeld in het kentekenregister) de mogelijkheid het uitlezen van de werkelijke gegevens en het VIN te weigeren (zie artikel 10, eerste lid, van de Uitvoeringsverordening). Deze werkelijke gegevens en het VIN worden, behoudens een weigering of tenzij het beschikbaar stellen van de gegevens niet mogelijk is om een technische reden, aan en los van de APK-(af)melding aan de RDW verzonden.

Alleen personen of (garage)bedrijven die in het bezit zijn van een zogenaamde erkenning door de RDW, zijn in Nederland bevoegd APK's uit te voeren. Om voor een erkenning in aanmerking te komen dient onder andere te worden voldaan aan de eisen van de regeling wat betreft de aanwezige apparatuur om de APK te kunnen uitvoeren. Indien de wettelijk vereiste apparatuur niet aanwezig is, kan geen erkenning voor het uitvoeren van APK's worden verleend of kan een door de RDW verleende erkenning worden ingetrokken (zie artikel 83 en volgende van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop gebaseerde wetgeving).

2.2 De spelingsdetector

Op grond van artikel 11 en 22 van de APK-Richtlijn dient vanaf 20 mei 2023 de wielophanging met (wiel)spelingsdetectoren te worden gecontroleerd bij de APK van zware bedrijfsvoertuigen (APK1) en land- en bosbouwvoertuigen (APK3). Een spelingsdetector bestaat uit platen die in het wegdek van de werkplaats worden geplaatst, hier wordt het voertuig op gereden en vervolgens van links naar rechts heen en weer geschud. Voor APK1 is deze verplichting al opgenomen in artikel 12 onderdeel b onder 5 van de regeling. Voor APK3 is implementatie van deze verplichting tot op heden achterwege gebleven.

3. Hoofdlijnen van de regeling

3.1 In verband met de uitvoeringsverordening

Uitvoeringsverordening 2021/392 vereist dat per lidstaat gegevens moeten worden verzameld door autoriteiten tijdens de APK. Dit leidt per lidstaat tot aparte eisen aan de verzending van gegevens. In de Nederlandse inrichting van de APK is de RDW geen uitvoerder maar toezichthouder op APK-erkenninghouders. Daarom verzamelt de RDW niet zelf de werkelijke gegevens en het VIN, maar dit gebeurt via de APK-erkenninghouders. Op grond van de verordening dienen de werkelijke gegevens

⁶ Vgl. artikel 10, eerste lid van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392.

⁷ Zie artikel 4b, eerste lid, onderdeel r, van de Wegenverkeerswet 1994.

⁸ Artikel 3, eerste lid, van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392.



en het VIN te worden uitgelezen met behulp van een apparaat om verbinding te maken met de elektronische voertuiginterface, zoals een scanner als bedoeld in bijlage III bij de APK-richtlijn.⁹ Om deze reden is in artikel 12 van de regeling een onderdeel toegevoegd, waardoor het vereist is dat op de locatie waar de APK wordt uitgevoerd een dergelijk apparaat aanwezig is.

De geautomatiseerde verzending van de werkelijke gegevens en het VIN van de erkenninghouder naar de RDW moet voldoen aan door de RDW opgestelde eisen met betrekking tot de inhoud en de wijze van verzenden. Dit vereist voor erkenninghouders nieuwe apparatuur die hiertoe in staat is dan wel softwarematige aanpassing van bestaande apparatuur om geschikte output te generen conform de eisen van de RDW. Een dergelijke verplichting vereist een zogenaamde technische notificatie op grond van het EU-recht. Hierop wordt verder ingegaan onder punt 7. De eisen aan de apparatuur kunnen door de fabrikanten van de apparatuur worden opgevraagd bij de RDW.

Het is een Nederlandse keuze om de gegevensuitwisseling tussen de erkenninghouder en de RDW op een automatische wijze te doen plaatsvinden; dat is geen verplichting die uit de uitvoeringsverordening volgt. Deze keuze is gemaakt om te voorkomen dat er fouten worden gemaakt bij het uitwisselen van gegevens en om de tijd die benodigd is voor deze gegevensuitwisseling zoveel mogelijk te beperken. De eis met betrekking tot het uitlezen van de gegevens over het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik en het op automatische wijze doorsturen van deze gegevens aan de RDW geldt uitsluitend bij de keuring van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met datum eerste toelating na 1 januari 2021 en met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg (APK2-erkenning), zoals bedoeld in de Uitvoeringsverordening.

3.2 In verband met aanvullende implementatie APK-richtlijn

Voor APK1 is de verplichting een spelingsdetector in het bedrijf aanwezig te hebben al opgenomen in artikel 12 onderdeel b onder 5 van de regeling. Voor APK3 is implementatie van deze verplichting tot op heden achterwege gebleven en wordt deze door wijziging van artikel 12 onderdeel f onder 2 van de regeling alsnog toegevoegd.

Ook voor de spelingsdetector gelden wettelijke eisen. Deze staan in de regeling en erkenninghouders kunnen ze ook opvragen bij de RDW. Voor de spelingsdetector is geen technische notificatie vereist, omdat de eisen waaraan deze dient te voldoen staan genoemd in de Richtlijn 2014/45/EU. Ter implementatie van deze EU-richtlijn zijn ze al opgenomen in de regeling.

4. Verhouding tot hoger recht

De oorsprong van de wijzigingsregeling is gelegen in de Uitvoeringsverordening. Op grond van de Uitvoeringsverordening worden het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik samen met het VIN verzameld. Het VIN wordt als persoonsgegevens beschouwd vanaf het moment van registratie van het voertuig en is derhalve onderworpen aan Verordening (EU) 2016/679¹⁰ (hierna: 'AVG').

Ten aanzien van hetgeen in de Uitvoeringsverordening is voorgeschreven zijn de afwegingen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens reeds gemaakt door de Europese wetgever. Dat geldt ook voor het verwerken van het VIN. Om die reden is afgezien van het opstellen van een DPIA. Implementatie in Nederland vereist dat het VIN door APK-erkenninghouders wordt verwerkt.

Het werken met het VIN is voor APK-erkenninghouders en de RDW niet nieuw. APK-erkenninghouders hebben reeds toegang tot het VIN. Het VIN wordt zichtbaar voor de APK-erkenninghouder op het moment dat hij het kenteken in het systeem van de RDW invoert om de APK uit te voeren. Het VIN staat na afloop van de APK ook vermeld op het APK-rapport.

De AVG geeft regels voor het verwerken van persoonsgegevens, waaronder de vereisten van grondslag, noodzaak, proportionaliteit en subsidiariteit.

De grondslag voor het verwerken van deze gegevens is een wettelijke verplichting. De verwerking is noodzakelijk om aan de Uitvoeringsverordening te voldoen. De verzameling van de werkelijke gegevens en de VIN's moet volledig transparant zijn en de voertuigeigenaren hebben de mogelijkheid om te weigeren die gegevens tijdens de technische controles beschikbaar te stellen. De overeenkomstig artikel 12, eerste lid, van Verordening (EU) 2019/631 bekend te maken gegevens mogen de

⁹ Artikel 10 derde lid van Uitvoeringsverordening 2021/392.

¹⁰ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).



identificatie van individuele voertuigen of bestuurders niet mogelijk maken. Het VIN zal door de betrokken partijen niet langer worden bewaard dan nodig is om aan de Uitvoeringsverordening te voldoen. Hoe de betrokken partijen om zullen gaan met de gegevens zal in de volgende paragrafen per partij nader worden toegelicht.

4.1 Positie APK-erkenninghouder

De APK-erkenninghouder is een verwerkingsverantwoordelijke in de zin van de AVG. Hij is verantwoordelijk voor het verzamelen van het VIN en de werkelijke gegevens omtrent het brandstof- en/of elektriciteitsgebruik uit het voertuig. Om uitvoering te kunnen geven aan de Uitvoeringsverordening is het noodzakelijk dat de APK-erkenninghouder de gegevens verzamelt.

De APK-erkenninghouder dient gebruik te maken van een privacyverklaring en zijn klanten te wijzen op het verwerken van deze gegevens (waaronder het VIN) en de mogelijkheid om het uitlezen van de gegevens te weigeren. Het is de verantwoordelijkheid van de erkenninghouder om met inachtneming van de privacywetgeving met persoonsgegevens om te gaan. De uitgelezen gegevens mogen door de APK-erkenninghouder voor geen enkel ander doel gebruikt worden. De gegevens worden door de APK-erkenninghouder ook niet langer bewaard dan nodig is om toezending van de gegevens aan de RDW mogelijk te maken. Na ontvangst van de gegevens door de RDW, zijn de gegevens niet meer zichtbaar voor de APK-erkenninghouder. De APK-erkenninghouder beschikt dus niet langer over deze gegevens dan nodig is om aan de Uitvoeringsverordening te voldoen. Hiermee wordt aan de eisen van proportionaliteit, subsidiariteit en dataminimalisatie voldaan.

4.2 Positie APK-keurmeester

De APK-keurmeester voert een APK uit onder verantwoordelijkheid van de erkenninghouder. De APK-keurmeester moet dan ook met de persoonsgegevens omgaan zoals voorgeschreven door de privacywetgeving en zoals volgt uit de privacyverklaring van de APK-erkenninghouder. De APK-keurmeester heeft verder, net als de APK-erkenninghouder, geen toegang tot de gegevens dan nadat deze zijn toegezonden aan de RDW.

4.3 Positie eigenaar of houder van een voertuig

De eigenaar of houder van een voertuig heeft bij iedere APK het recht om de uitlezing te weigeren. Verder kan de tenaamgestelde zich voor inzage of rectificatie van de verzamelde gegevens wenden tot de APK-erkenninghouder en de RDW. De APK-erkenninghouder heeft slechts korte tijd inzage in de gegevens tot deze zijn toegezonden aan de RDW. De RDW heeft toegang tot de gegevens tot deze zijn toegezonden aan de EU.

4.4 Positie RDW

De RDW is aan te merken als verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van de persoonsgegevens in de zin van de AVG. Om die reden dient de RDW in de bestaande privacyverklaring aan te geven wat zij met de persoonsgegevens doet.¹¹ De RDW bewaart de gegevens voor een maximale periode van 1 jaar, totdat de gegevens zijn verzonden naar het Europees Milieuagentschap en de Europese Commissie, en gebruikt daarvoor een cloudoplossing. Alleen de RDW heeft toegang tot de gegevens die hierin worden opgeslagen. De servers bevinden zich op een locatie binnen de Europese Unie. Het RDW DevOps team Toezicht heeft op basis van "need2know" en "least privilege" toegang en op dezelfde basis hebben de medewerkers van de afdeling Toezicht & Beoordeling toegang. Daarnaast kunnen medewerkers van het cloud team van de RDW zich toegang verschaffen tot de gegevens.

Indien daarom wordt verzocht, dient de RDW de betrokkene inzage te geven in diens geregistreerde gegevens en bijvoorbeeld de gelegenheid te geven tot rectificatie. De volgens de Uitvoeringsverordening uitgelezen gegevens worden door de RDW niet langer bewaard dan nadat ze succesvol aan de Europese Commissie en het Europees Milieuagentschap zijn verzonden. Inzage en/of rectificatie is daarna niet meer mogelijk.

Uit het bovenstaande volgt dat ook voldaan wordt aan de eisen van proportionaliteit, subsidiariteit en dataminimalisatie voor de verzameling van het VIN en het toezenden van het VIN aan de RDW.

¹¹ Privacyverklaring RDW | RDW.



5. Financiële en andere gevolgen

5.1 Gevolgen voor de tenaamgestelde van het voertuig

a. In verband met uitvoeringswetgeving

Deze wijzigingsregeling heeft beperkt gevolgen voor de tenaamgestelde (de eigenaar of houder zoals vermeld in het kentekenregister) van het voertuig. Hij kan bij iedere APK het uitlezen van de werkelijke gegevens en het VIN weigeren (zie artikel 10, eerste lid, van de Uitvoeringsverordening). De APK-erkenninghouder dient hem op die mogelijkheid te wijzen wanneer het voertuig wordt aangeboden voor de keuring. De weigering dient te worden aangegeven bij de erkenninghouder (en niet bij de RDW).

In Nederland geldt de APK-plicht voor de tenaamgestelde van het voertuig. De APK-plicht die de tenaamgestelde heeft, brengt echter niet met zich mee dat de tenaamgestelde ook degene moet zijn die het voertuig aanbiedt voor de APK. Gelet op het feit dat ook een derde een voertuig namens de tenaamgestelde kan aanbieden voor een APK, wordt de weigering van deze (derde) persoon om de werkelijke gegevens en het VIN beschikbaar te stellen beschouwd als de weigering van de tenaamgestelde van het voertuig.

Het uitlezen en verzenden van de werkelijke gegevens en het VIN is geen onderdeel van de technische eisen van de APK en heeft geen invloed op de uitkomst van de APK van het voertuig. Ook het wel of niet uploaden van de werkelijke gegevens en het VIN heeft geen invloed op het eindresultaat van de APK (leidt niet tot afkeuring). Door de wijze waarop het softwaresysteem is ingericht, kan het voertuig enkel worden afgemeld indien óf de werkelijke gegevens en het VIN zijn doorgegeven óf indien de tenaamgestelde heeft geweigerd deze gegevens ter beschikking te stellen óf indien is gebleken dat het uitlezen van de gegevens vanwege technische redenen niet mogelijk was.

Bij ontvangst van de APK-melding wordt door de RDW een controle gedaan of de bijbehorende werkelijke gegevens en het VIN zijn ontvangen dan wel of met een geldige verklaring is aangegeven dat er geen werkelijke gegevens en VIN zijn verzonden aan de RDW.

b. In verband met aanvullende implementatie Richtlijn 2014/45/EU

De kosten voor de APK-erkenninghouder voor de aanschaf en inbouw van de spelingsdetector zullen uiteindelijk worden doorberekend aan de tenaamgestelde via het tarief voor het uitvoeren van de APK. Omdat de investeringskosten binnen het totaalpakket aan diensten voor de klant worden opgenomen, wordt er geen significante verhoging van het tarief verwacht.

5.2 Gevolgen voor de APK-erkenninghouder

a. In verband met de Uitvoeringsverordening

De financiële gevolgen van de registratie van de werkelijke gegevens en het VIN voor APK-erkenninghouders zijn een direct gevolg van de nieuwe EU-regelgeving. De APK-erkenninghouders hebben kosten in verband met het actualiseren van de software van de scantool of indien dit niet mogelijk is, het aanschaffen van een nieuwe scantool. Daarnaast zijn er mogelijk kosten voor het aanpassen van de geautomatiseerde systemen voor het maken van afspraken voor APK-keuringen. Het uitlezen en doorzetten van de gegevens met betrekking tot het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik naar de RDW vraagt naar verwachting niet of nauwelijks extra tijd, omdat deze taak volledig geautomatiseerd uitgevoerd wordt.

Het bieden van de mogelijkheid om te weigeren de gegevens met betrekking tot het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik tijdens de technische controle beschikbaar te stellen, gaat naar verwachting eveneens extra tijd vragen. Bij het online maken van een afspraak voor een APK-keuring zal het bieden van deze mogelijkheid naar het zich laat aanzien geen extra tijd vragen omdat het dan onderdeel uitmaakt van de geautomatiseerde invoer van gegevens door de voertuigeigenaar/tenaamgestelde. Indien de afspraak telefonisch of aan de balie in het garagebedrijf wordt gemaakt, zal het bieden van deze mogelijkheid enige tijd kosten, zeker als hier verdere toelichting door de APK-erkenninghouder wordt gegeven.

Voor het berekenen van de financiële gevolgen wordt ingeschat dat de benodigde tijd voor het beschikbaar maken van de werkelijke gegevens 1 minuut bedraagt, als gemiddelde voor de extra tijd benodigd voor het maken van de keuringsafpraak en het uitlezen en doorzetten van de gegevens. Voor het maken van de afspraak gaat het hierbij dan om het vragen of het voertuig mag worden uitgelezen en dit registreren in de computer, inclusief eventueel het geven van uitleg als deze gewenst



is. Met een uurtarief van 60 euro komt dit uit op een bedrag van 1 euro per uitgevoerde APK.

Voor het actualiseren van de software van de scantools of aanschaffen van een nieuwe scantool wordt er voor de kosteninschatting van uitgegaan dat het om gemiddeld 250 euro per APK-erkenninghouder gaat. Uitgaande van 10.000 APK-erkenninghouders bedragen de initiële kosten voor de scantool hiermee $10.000 \times 250 = 2,5$ miljoen euro.

Voor de kosteninschatting wordt ervan uitgegaan dat er in de periode 2035 – 2039 per jaar ongeveer 2,5 miljoen APK's moeten worden uitgevoerd waarbij het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik moet worden uitgelezen. Het gaat hierbij om keuringen van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met conventionele of (plug-in) hybride aandrijving en bouwjaar vanaf 2021. In de periode 2024 – 2034 neemt het aantal APK's waarbij de werkelijke verbruikswaarden moeten worden uitgelezen geleidelijk toe tot deze waarde en vanaf 2040 neemt het aantal keuringen weer geleidelijk af totdat er in 2055 geen keuringen meer behoeven te worden gedaan waarbij de werkelijke verbruikswaarden moeten worden afgelezen.

Met deze aantallen keuringen en 1 euro uitvoeringskosten per keuring bedragen de totale uitvoeringskosten in de periode 2035 – 2039 naar schatting $2.500.000 \times 1 = 2,5$ miljoen euro per jaar. In de periode 2024 – 2034 nemen de uitvoeringskosten geleidelijk toe tot dit bedrag en in de periode 2040 – 2055 nemen de kosten weer geleidelijk af tot nul. De totale kosten komen hiermee uit op naar schatting 42,5 miljoen euro, te weten 2,5 miljoen euro initiële kosten voor de scantool en in totaal circa $0,5 \times (2034 - 2024) \times 2,5 + (2039 - 2035) \times 2,5 + 0,5 \times (2054 - 2040) \times 2,5 = 40$ miljoen euro uitvoeringskosten. Dat komt met een kleine 10.000 APK-erkenninghouders neer op ruim 4.000 euro per erkenninghouder over de gehele periode.

b. In verband met aanvullende implementatie APK-richtlijn

Voor de aanschaf van een spelingsdetector zullen APK3-erkenninghouders investeringen moeten doen. De kosten bestaan uit de spelingsdetector zelf en de inbouwkosten. De gemiddelde investering zal rond de € 25.000 bedragen per erkenninghouder bedragen. 62 APK3-erkenninghouders, hebben geen APK1-erkenning, en zullen deze investering dus moeten maken om hun APK3-erkenning te behouden.

5.3 Gevolgen voor de RDW

De RDW heeft een uitvoeringstoets opgesteld met betrekking tot het uitlezen en verwerken van werkelijke gegevens en het VIN ten behoeve van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392. Hierbij is specifiek gekeken naar de gevolgen en benodigde ICT-aanpassingen voor de RDW voor het registreren van de hierboven al aangehaalde gegevens. De Uitvoeringsverordening leidt voor de RDW tot een beperkte toename in personeel en kosten, met name wegens het houden van een minimale vorm van toezicht op het uitlezen van voertuigen door APK-erkenninghouders.

Wat betreft het toezicht kan nog worden opgemerkt dat de RDW in verband met de uitvoering van de Uitvoeringsverordening bij erkenninghouders zal controleren of de aanwezige uitleesapparatuur de benodigde functionaliteit bevat. Dit zal gebeuren aan de hand van het nakijken van de handleiding van de apparatuur.

Daarnaast zal de RDW voorlichting geven aan de APK-erkenninghouders in de vorm van een eenmalige instructie.

Jaarlijks worden door de toezichthouders van de RDW circa 3.000 bedrijfsbezoeken afgelegd. De inschatting is dat in de beginperiode, wanneer deze materie nieuw is voor erkenninghouders, per bezoek in totaal circa 30-45 minuten extra tijd benodigd is voor het opstellen van de rapportage en de voorbereiding van de gesprekken, het doornemen van bedrijfsresultaten en het vastleggen van afspraken. In de periode erna zal dit afnemen. Naar schatting zal dit uiteindelijk neerkomen op maximaal één FTE structurele toename voor toezicht tijdens bedrijfsbezoeken.

De RDW controleert of een spelingsdetector bij een APK3-erkenninghouder aanwezig is. Dit gebeurt wanneer de erkenning wordt aangevraagd, en daarna een keer in de twee jaar. Ook wanneer er een steekproef plaatsvindt, wordt er gecontroleerd op de aanwezigheid van de spelingsdetector. Huidige erkenninghouders kunnen bij invoering verwachten dat de RDW in eerste instantie bij de steekproef zal gaan controleren, en daarna via de reguliere periodieke controle.

6. Consultatie en advies

Met betrekking tot deze wijziging van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK heeft



consultatie plaatsgevonden door middel van afstemming met de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). In dit overleg zijn alle bij de APK betrokken partijen vertegenwoordigd, zoals de ANWB, RAI-vereniging en BOVAG. In het overleg zijn geen aandachtspunten of bezwaren naar voren gekomen.

Omdat op grond van deze wijzigingsregeling persoonsgegevens zullen worden verwerkt, is een concept van deze regeling aan de Autoriteit Persoonsgegevens (hierna: 'AP') voorgelegd. De AP had geen opmerkingen.

Een conceptversie van deze wijzigingsregeling is aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) voorgelegd. Zij heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het om zuivere implementatie van Europese regelgeving gaat, en de regeldrukeffecten daarbij in beeld zijn gebracht.

De RDW is nauw betrokken geweest bij het opstellen van deze wijzigingsregeling. Om deze reden en omdat het implementatie van EU-regelgeving betreft, heeft de RDW aangegeven dat zij afziet van een (tweede) uitvoeringstoets die normaliter wordt uitgevoerd nadat de regeling gereed is.

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, omdat met deze wijzigingsregeling uitvoering wordt gegeven aan Europese regelgeving. Bovendien is de regeling ter consultatie voorgelegd aan het SO-APK.

7. Technische notificatie

Een ontwerp van deze wijzigingsregeling is op 5 juli 2023 ingevolge artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, voorgelegd aan de Europese Commissie. De notificatie heeft geen aanleiding gegeven tot een inhoudelijke reactie van de Europese Commissie.

8. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024. Hierbij wordt aangesloten bij de voor ministeriële regelingen vastgestelde inwerkingtredingsmomenten.

Zoals eerder opgemerkt, is het niet haalbaar gebleken tijdig uitvoering te geven aan artikel 10, tweede lid, van de Uitvoeringsverordening, die het uitlezen van de werkelijke gegevens en het VIN en de doorgifte van deze gegevens aan de EU met ingang van 20 mei 2023 verplicht stelt. De impact hiervan is relatief klein. De verplichting is van toepassing op nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die met ingang van 1 januari 2021 zijn geregistreerd. Deze nieuwe voertuigen zijn in beginsel de eerste vier jaar vrijgesteld van de APK, waardoor de verplichting eerst met ingang van 1 januari 2025 op deze voertuigen van kracht wordt. Taxi's moeten echter eerder worden gekeurd. Dit heeft als gevolg dat in 2023 ongeveer 250 taxi's moeten worden uitgelezen die zijn geregistreerd tussen 20 mei 2021 en 31 december 2021. Het is niet zo dat de EU nu niet over deze gegevens kan beschikken. De ontbrekende gegevens van deze taxi's komen via de autofabrikanten alsnog binnen bij de Europese Commissie en het Europees Milieuoagentschap, zoals bepaald in artikel 9 van de Uitvoeringsverordening. Dit neemt niet weg dat de werkelijke gegevens ook via lidstaten aangeleverd zouden moeten worden. Ook andere EU-lidstaten geven aan niet op tijd klaar te kunnen zijn met de implementatie van de Verordening. Dat hangt samen met de onderstaande problematiek.

Dat niet eerder uitvoering kan worden gegeven aan de regeling, heeft onder andere te maken met de wereldwijde chiptekorten en het nog niet beschikbaar zijn van benodigde software-updates. APK-erkenninghouders kunnen daarom niet allemaal op tijd over de juiste apparatuur beschikken. Een deel van de apparatuur die op dit moment gebruikt wordt door APK-erkende bedrijven voor het uitlezen van voertuigen, is niet geschikt voor de nieuwe taak. Soms is de apparatuur wel geschikt, maar is een software-update vereist, die nog niet beschikbaar is.

De impact van de onvolledige implementatie van APK-richtlijn is klein. De controle op de hoeveelheid speling die met de spelingsdetector gedaan moet worden, wordt nu handmatig uitgevoerd. Dit blijft zo tot dat de spelingsdetector verplicht is. Er zijn voldoende spelingsdetectoren op de markt om in de behoefte van APK3-erkenninghouders te kunnen voorzien.

Overgangsrecht is voor de beide nieuwe wettelijke verplichtingen niet nodig. De betrokken APK-erkenninghouders zijn in kennis gesteld van het feit dat de verplichting voor de spelingsdetector per 20 mei 2023 is uitgesteld. De APK-erkenninghouders zijn in mei 2023 geïnformeerd dat gestreefd wordt de regeling met betrekking tot het uitlezen van de werkelijke gegevens en het VIN op 1 januari 2024 in werking te laten treden.



Omdat het de implementatie van Europese regelgeving betreft en omdat de APK-erkenninghouders en betrokkenen in mei 2023 geïnformeerd zijn over de beoogde inwerkingtredingsdatum van 1 januari 2024, wordt op grond van 4.17, vijfde lid, Ar afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdelen A en D (wijziging artikel 1 (definities) en de invoeging van een nieuwe paragraaf na artikel 17a Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK) behoeven geen nadere toelichting.

Onderdeel B (wijziging artikel 12 Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK)

Aan artikel 12 is onder andere een onderdeel toegevoegd, waardoor het vereist is dat op een keuringsplaats een apparaat aanwezig is die verbinding kan maken met de elektronische voertuiginterface, ten behoeve van het uitlezen van de werkelijke CO₂-emissiegegevens. Dit apparaat is nodig indien de erkenninghouder APK-2 keuringen uitvoert.

Onderdeel C (wijziging artikel 13 Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK)

Om een APK als bedoeld in onderdeel B te kunnen verrichten, dient de erkenninghouder te beschikken over een apparaat dat verbinding kan maken met de elektronische voertuiginterface van het voertuig. De gegevens dienen vervolgens via elektronische weg gedeeld te worden met de Dienst Wegverkeer via het door hen opgegeven protocol. Dit protocol is op aanvraag beschikbaar bij de Dienst Wegverkeer.

Onderdeel E (invoeging artikel 17b Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK)

Dit onderdeel ziet op de introductie van een nieuw artikel. Naast de verplichting de tellerstand door te geven aan de Dienst Wegverkeer bij een APK zoals geregeld in artikel 17a van de Regeling, introduceert onderdeel E een nieuwe verplichting ten aanzien van de rapportage van werkelijke gegevens met betrekking tot voor de verbruiksmonitoring uit te lezen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zoals gedefinieerd in onderdeel A (artikel 1).

Onderdeel F (wijziging artikel 30, derde lid, Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK)

In het derde lid wordt een onderdeel toegevoegd waardoor een voertuig pas daadwerkelijk kan worden afgemeld indien de werkelijke gegevens en het VIN zijn verstrekt, tenzij de eigenaar heeft geweigerd deze gegevens ter beschikking te stellen of tenzij het vanwege een technische reden niet mogelijk is de gegevens beschikbaar te stellen.

Artikel II

Artikel II ziet op de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling. Korte tijdshalve wordt voor een toelichting hierop verwezen naar punt 8 van het algemeen deel van deze toelichting.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*



Transponeringstabel van Verordening (EU) 2021/392 van de Commissie van 4 maart 2021 betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 van de Commissie (PbEU 2021, L 77)

Bepaling Verordening 2021/392	Bepaling in regeling of bestaande regelgeving; toelichting als niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie heeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 1	Bepaling heeft geen implementatie; geldend recht (artikel 4b, eerste lid, onderdeel r Wegenverkeerswet 1994).		
Artikel 2, onderdeel a en b	Bepaling heeft geen implementatie.		
Artikel 2, onderdeel c	Artikel I van deze Regeling, wijziging van artikel 1 van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK.		
Artikel 3	Behoeft geen implementatie; geldend recht (artikel 4b, eerste lid, onderdeel r Wegenverkeerswet 1994).		
Artikel 4	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot de Commissie.		
Artikel 5	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot fabrikanten.		
Artikel 6	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot fabrikanten.		
Artikel 7	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot fabrikanten.		
Artikel 8	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot fabrikanten.		
Artikel 9	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot fabrikanten.		
Artikel 10, eerste lid	Artikel I van deze Regeling, invoeging van artikel 17b en wijziging van de artikelen 12, 13 en 30 van de Regeling en deels geldend recht (artikel 4b, eerste lid, onderdeel r Wegenverkeerswet 1994).	Met deze invoeging wordt het gebruik van een apparaat voorgeschreven waarover erkenninghouders moeten beschikken om de gegevens en het voertuigidentificatienummer uit te lezen. Dit apparaat dient te voldoen aan een aantal eisen. Eén van die eisen is dat met behulp van het apparaat de gegevens op de juiste wijze kunnen worden verzonden aan de Dienst Wegverkeer via het door hen opgestelde protocol.	Door te kiezen voor het elektronisch verzenden en doorgeven van de gegevens is de kans op fouten en gegevensvervuiling aanzienlijk kleiner dan wanneer gegevens handmatig zouden kunnen worden doorgegeven. Bovendien zorgt het doorgeven van deze gegevens via de elektronische weg er voor dat deze handeling zowel de erkenninghouder als de Dienst Wegverkeer zo min mogelijk tijd kost.
Artikel 10, tweede lid	Behoeft geen implementatie; geldend recht (artikel 4b, eerste lid, onderdeel r Wegenverkeerswet 1994)		
Artikel 11	Behoeft geen implementatie; verplichtingen vloeien ook deels reeds voort uit Verordening (EU) 2016/679.		
Artikel 12	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot de Commissie.		
Artikel 13	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich tot de Commissie.		
Artikel 14	Bepaling heeft naar haar aard geen implementatie; richt zich direct tot typegoedkeuringsinstanties.		



Bepaling Verordening 2021/392	Bepaling in regeling of bestaande regelgeving; toelichting als niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 15	Bepaling behoeft naar haar aard geen implementatie; ziet op intrekking andere verordeningen.		
Artikel 16	Bepaling behoeft naar haar aard geen implementatie; ziet op inwerkingtreding van de verordening.		