



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 25 september 2012, nr. IenM/BSK-2012/189809, houdende regels voor het subsidiëren van emissiearme motorrijtuigen, waarvoor recht bestaat op vrijstelling of teruggave van belasting ingevolge de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelauto's)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 15.13, eerste tot en met derde lid, van de Wet milieubeheer;

Besluit:

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

affabriek installatie: installatie, ingebouwd in een voertuig door of onder verantwoordelijkheid van de fabrikant of importeur van dat voertuig, waarbij na die inbouw een typegoedkeuring is afgegeven voor het voertuig met LPG of CNG als brandstof;

CO₂-emissie: de CO₂-uitstoot gemeten overeenkomstig bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging 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 (PbEU 2008, L 199) waarbij, indien de meting mede met LPG of CNG als brandstof is uitgevoerd, de CO₂-uitstoot van de auto met LPG of CNG als brandstofsoort wordt gehanteerd;

eerste kentekenhouder: de kentekenhouder van een motorrijtuig aan wie de eerste afgifte van een kentekenbewijs of een deel I B heeft plaatsgevonden, als bedoeld in artikel 25, derde lid, van het Kentekenreglement;

Euro 5/6-verordening: verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 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 (PbEU 2007, L 171);

Euro VI-verordening: verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188);

kentekenbewijs: kentekenbewijs als bedoeld in artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994;

minister: Minister van Infrastructuur en Milieu;

motorrijtuig met Euro 5-typegoedkeuring: motorrijtuig dat blijktens de vermelding in het kentekenregister voldoet aan bijlage I, tabel 1 van de Euro 5/6-verordening;

motorrijtuig met Euro 6-typegoedkeuring: motorrijtuig dat blijktens de vermelding in het kentekenregister voldoet aan bijlage I, tabel 2 van de Euro 5/6-verordening;

motorrijtuig met Euro V-typegoedkeuring: motorrijtuig dat blijktens de vermelding in het kentekenregister voldoet aan bijlage I, punt 6.2.1, tabel i of 2, rij B2 (2008), van Richtlijn 2005/55/EG;

motorrijtuig met Euro VI-typegoedkeuring: motorrijtuig dat blijktens de vermelding in het kentekenregister voldoet aan bijlage I bij de Euro VI-verordening;

richtlijn 2005/55/EG: Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEU 2005, L 275);

wet: Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

Artikel 2. Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel het verminderen van de emissies van luchtverontreinigende stoffen, vooral op binnenstedelijke knelpuntlocaties, door middel van het stimuleren van de aanschaf van



emissiearme motorrijtuigen waarvoor recht bestaat op teruggave of vrijstelling van belasting ingevolge de wet.

Artikel 3. Voorwaarden voor subsidie

1. Subsidie kan worden verstrekt aan de eerste kentekenhouder van een ongebruikt motorrijtuig, aan wie voor dat motorrijtuig teruggave van belasting is verleend als bedoeld in de artikelen 15, eerste lid, 15a, eerste lid, of 16, eerste lid, van de wet of aan wie voor dat motorrijtuig vrijstelling van belasting is verleend als bedoeld in artikel 13a, eerste lid, van de wet, een en ander indien het motorrijtuig na de inwerkingtreding van deze regeling en voor 1 januari 2015 definitief te naam is gesteld.
2. Een besluit tot subsidievaststelling kan worden ingetrokken, indien de tenaamstelling van het motorrijtuig binnen zes maanden na de definitieve tenaamstelling van het motorrijtuig is gewijzigd.

Artikel 4. De aanvraag

1. Een aanvraag tot subsidievaststelling wordt ingediend bij Agentschap NL, met gebruikmaking van een bij die organisatie verkrijgbaar formulier.
2. Een aanvraag tot subsidievaststelling kan worden ingediend voor een of meer motorrijtuigen.
3. Een aanvraag tot subsidievaststelling wordt ingediend binnen drie maanden na de afgifte van het definitieve kentekenbewijs aan de eerste kentekenhouder, bedoeld in artikel 3, eerste lid.
4. De aanvraag gaat vergezeld van een afschrift van het definitieve kentekenbewijs van het motorrijtuig waarvoor subsidie wordt gevraagd.
5. De subsidievaststelling vindt plaats uiterlijk 13 weken na ontvangst van de aanvraag.

Artikel 5. Verdelingsregime

1. De subsidievaststelling geschiedt door de minister in volgorde van ontvangst van de aanvragen, met dien verstande dat, indien de aanvrager krachtens artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag is aangevuld als datum van ontvangst van de aanvraag geldt.
2. Indien bij de verlening van subsidie voor aanvragen die op dezelfde dag zijn ontvangen, het subsidieplafond genoemd in artikel 7 wordt overschreden en de volgorde van de aanvragen niet kan worden vastgesteld, stelt de minister de onderlinge rangschikking van de aanvragen vast door middel van loting.

Artikel 6. Subsidiebedrag

1. De subsidie bedraagt:
 - a. voor een motorrijtuig met een motor met compressieontsteking en met een Euro VI- of Euro 6-typegoedkeuring: € 1.250,-;
 - b. voor een motorrijtuig met een motor met elektrische ontsteking en met
 - 1e een affabriek CNG- of LPG-installatie en met een Euro 5-, Euro V-, Euro 6- of Euro VI-typegoedkeuring: € 1.250,-;
 - 2e een CO₂-emissie hoger dan 50 gram per kilometer, maar niet hoger dan 95 gram per kilometer: € 1.250,-;
 - 3e een CO₂-emissie van ten hoogste 50 gram per kilometer: € 3.000,-;
 - c. voor een motorrijtuig, uitsluitend aangedreven door een elektromotor: € 3.000,-.
2. Met ingang van 31 december 2013 vervalt in het eerste lid, onder a, de zinsnede 'Euro VI- of'.

Artikel 7. Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt € 20.000.000.

Artikel 8. Wijziging Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen

De Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen wordt als volgt gewijzigd:



A

Artikel 2.12 wordt als volgt gewijzigd.

1. in het opschrift van artikel 2.12 wordt 'vrachtauto's en bussen' vervangen door: bestelauto's, vrachtauto's en bussen.
2. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt in artikel 2.12 een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:
 2. Subsidie kan worden verstrekt aan de eerste kentekenhouder van een ongebruikte bestelauto, vrachtauto of bus met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg maar ten hoogste 5000 kg, die voor het overige voldoet aan de vereisten voor subsidie in de Subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelauto's.
3. In het derde lid (nieuw) wordt 'vrachtauto of bus' vervangen door: bestelauto, vrachtauto of bus.

B

In artikel 2.13, tweede lid, wordt 'één of meer bestelauto's' vervangen door: een of meer voertuigen.

C

Artikel 2.14 komt te luiden:

Artikel 2.14 Subsidiebedrag

1. De subsidie bedraagt:
 - a. voor een vrachtauto of bus als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid: € 4.500,-;
 - b. voor een bestelauto, vrachtauto of bus als bedoeld in artikel 2.12, tweede lid: € 1.250,-.
2. Indien de meerkosten van de aan een vrachtauto of bus als bedoeld in het eerste lid, onder a, aangebrachte technische voorzieningen, inclusief montage, lager zijn dan € 4.500,-, bedraagt de subsidie niet meer dan die meerkosten.

Artikel 9. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelauto's.

Artikel 10. Inwerkingtredingsdatum

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2012 en vervalt met ingang van 1 april 2015, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op voor die datum aangevraagde subsidies.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*



TOELICHTING

1. Aanleiding

Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) moet uiterlijk in 2015 aan de NO₂-grenswaarden voldaan worden. Bij de uitvoering van het NSL blijkt dat vooral de NO₂-concentraties bij binnenstedelijke knelpunten nog aandacht vragen.

In het overleg tussen Rijk en gemeenten is op basis van een verkenning van effecten van mogelijke aanvullende maatregelen geconcludeerd dat vooral rond de knelpuntlocaties versnelde instroom nodig is van voertuigen met lage NO_x-emissies.

In de praktijk blijken – afhankelijk van de knelpuntlocatie – taxi's en/of bestelauto's naar verhouding veel bij te dragen aan de normoverschrijding op binnenstedelijke knelpuntlocaties.

De meeste van deze voertuigen zijn Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro III, Euro IV en Euro V dieselvoertuigen.

Dieselvoertuigen die voldoen aan de Euro 6- of Euro VI-norm alsmede Euro 5 voertuigen die op benzine (al dan niet in combinatie met een affabriek installatie voor CNG of LPG) rijden hebben een aanmerkelijk lagere NO_x-uitstoot. En met name elektrisch aangedreven voertuigen onderscheiden zich gunstig van de gangbaar ingezette modellen.

Als gevolg van technische voorzieningen die nodig zijn voor emissiereductie dan wel de hogere belastingen, liggen de aanschafkosten dan wel de exploitatiekosten van deze schonere voertuigen hoger dan die van de thans gebruikelijke Euro 5 en Euro V dieselvoertuigen. Ondernemers hebben dan ook een prikkel nodig om tot aanschaf van deze schonere voertuigen over te gaan.

Voor bijzondere voertuigen, taxi's en bestelauto's met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3500 kg geldt op grond van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna: Wet BPM) een vrijstelling of een teruggavenmogelijkheid. Daarom is het geven van een fiscale prikkel – anders dan die bij personenauto's wordt gegeven voor Euro 6 voertuigen – niet mogelijk.

Een prikkel zal daarom moeten bestaan uit een aanschafsubsidie.

Daar voorziet deze regeling in.

Over deze regeling heeft overleg plaatsgevonden met gemeenten, brancheorganisaties en andere departementen.

2. Europees kader

Met ingang van 1 september 2015 moeten de meeste voertuigen die onder deze regeling vallen voldoen aan de in Verordening (EG) Nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 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 (PbEU 2007, L 171) opgenomen Euro 6-normen.

Een bestelauto kan door de fabrikant, veelal op basis van de gemiddeld verwachte opbouw, behalve in het kader van bovengenoemde verordening, ook worden typegekeurd volgens de opgenomen eisen in Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188). Deze Euro VI-eisen zijn min of meer vergelijkbaar met de Euro 6-eisen. Op 31 december 2013 moeten alle nieuwe zware voertuigen aan deze eisen voldoen. Hoewel de onderhavige subsidieregeling vooral bedoeld is om een bijdrage te leveren aan het voldoen aan de Europese luchtkwaliteitseisen, wordt hiermee ook enige invulling gegeven aan het Europese beleid ten aanzien van de diversificatie van brandstoffen. Immers, LPG en CNG zijn niet alleen beduidend schoner dan diesel, mits na de inbouw van de installatie typegoedgekeurd met LPG of CNG als brandstof, maar ook ruimer voorhanden dan aardolieproducten als benzine en diesel.

Ten aanzien van de Europese staatssteunregels (incl. het Milieusteunkader) kan het volgende worden opgemerkt.

Zuinige personen- en bestelauto's waarvoor particulieren, overheden en bedrijven BPM betalen worden fiscaal gestimuleerd. Dit is een generieke stimuleringsmaatregel die voor alle particulieren, overheden en bedrijven in Nederland onder gelijke voorwaarden van toepassing is.

Voor voertuigen waarvoor geen BPM verschuldigd is (of na betaling wordt teruggegeven) is een dergelijke stimulering niet mogelijk. Dit is het geval voor schone taxi's en bestelauto's van ondernemers. Deze voertuigen kunnen daarom alleen met een subsidieregeling als de onderhavige gestimuleerd worden.



De onderhavige subsidieregeling is een stimuleringsmaatregel die voor alle bedrijven in Nederland onder gelijke voorwaarden van toepassing is. Bijzondere voertuigen, taxi's en bestelauto's worden door ondernemers en overheden en in sommige gevallen door particulieren in heel Nederland ingezet. Uitbreiding van de bestaande (generieke) fiscale stimuleringsmaatregel voor voertuigen waarvan eigenaren BPM betalen naar voertuigen waarvan eigenaren van BPM zijn vrijgesteld of deze terugkrijgen, tast het generieke karakter van de regeling niet aan.

Alleen een steunmaatregel die specifiek is (gericht op een bepaalde sector of bijvoorbeeld een regio), valt onder de Europese staatssteunregels. Daarmee valt de onderhavige stimuleringsmaatregel niet onder de Europese staatssteunregels en hoeft deze niet onder de regels en procedures voor staatssteun te worden aangemeld bij de Europese Commissie. Immers, ook de onderhavige subsidieregeling is voor alle bedrijven in Nederland onder gelijke voorwaarden van toepassing. De subsidieregeling maakt integraal onderdeel uit van de paraplu van maatregelen ter stimulering van schone en/of zuinige nieuwe lichte en zware voertuigen. De paraplu van maatregelen vormt een samenhangend geheel van maatregelen met een generiek karakter.

3. Subsidiabele alternatieven

De categorieën van motorrijtuigen die op grond van de onderhavige subsidieregeling voor subsidie in aanmerking komen, zijn de motorrijtuigen waarvoor op grond van de Wet BPM vrijstelling geldt dan wel teruggaaf van BPM kan worden verleend. Dat zijn: politie-, brandweer- en ziekenauto's, elektrische invalidevoertuigen, invalidevoertuigen met een motorinhoud van maximaal 250 cm³, motorvoertuigen voor het transport van rolstoelgebruikers in groepsverband, lijkwagens, dierenambulances, geldtransportwagens, motorrijtuigen voor het vervoer van gevangenen (artikel 15 Wet BPM), bestelauto's voor gehandicapten (artikel 15a Wet BPM), bedrijfsmatig gebruikte bestelauto's (artikel 13a Wet BPM) en personenauto's die bestemd zijn om openbaar vervoer of taxivervoer te verrichten en daartoe een geldige vergunning hebben ingevolge de Wet personenvervoer 2000 (artikel 16 Wet BPM).

Schoner dan Euro 5 en Euro V diesellootvoertuigen zijn alle nieuwe voertuigen met Euro 6 en Euro VI dieselmotoren, en benzinemotoren, benzinemotoren met een affabriek CNG-installatie en benzinemotoren met een affabriek LPG-installatie met ten minste een Euro 5- of Euro V-typegoedkeuring en geheel of gedeeltelijk elektrisch aangedreven voertuigen, al dan niet in combinatie met een benzine-motor.

De aanschafprijs van voertuigen met uitsluitend een benzinemotor is altijd lager dan de aanschafprijs van vergelijkbare Euro 5 diesellootvoertuigen. De exploitatiekosten zijn echter door de hogere brandstofprijs beduidend hoger. Daarom is besloten ook deze voertuigen voor subsidie in aanmerking te laten komen. Omdat benzinevoertuigen een hogere CO₂-emissie hebben dan vergelijkbare diesellootvoertuigen, en het niet het gevolg van deze subsidieregeling mag zijn dat de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen omlaag, maar die van CO₂ omhoog gaat, is aangehaakt bij de grens voor de CO₂-emissie die ingevolge artikel III van de Wet uitwerking autobrief met ingang van 1 januari 2013 wordt genoemd in artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001 in verband met de bijtelling voor privé-gebruik van bedrijfsauto's. De subsidieregeling heeft daarmee niet alleen een gunstig effect op de luchtkwaliteit maar ook een positief klimaateffect.

Alle andere schone alternatieven hebben een hogere aanschafprijs die direct samenhangt met de technische voorzieningen die verantwoordelijk zijn voor de lagere emissies.

Concluderend komen voor deze regeling in elk geval nieuwe taxi's en bestelauto's met de volgende kenmerken in aanmerking:

1. Voertuigen met een motor met compressieontsteking met een Euro 6- of Euro VI-typegoedkeuring.
2. Voertuigen met een motor met elektrische ontsteking die affabriek zijn voorzien van een CNG- of LPG-installatie.
3. Voertuigen met een motor met elektrische ontsteking die een CO₂-emissie hebben van ten hoogste 95 gram CO₂ per kilometer.
4. Voertuigen die uitsluitend worden aangedreven door een elektromotor.

4. Uitvoering van de regeling

De aanvraag

De aanvraag van de subsidie kan digitaal geschieden (www.agentschapnl.nl/sbt) of door inzending van een formulier dat telefonisch kan worden opgevraagd bij Agentschap NL (tel.nr. 088-6023400). De subsidieaanvraag dient uiterlijk drie maanden na de datum van de definitieve tenaamstelling van het voertuig door Agentschap NL ontvangen te zijn.



Subsidie wordt in volgorde van de binnenkomst van de aanvragen verleend en tegelijk vastgesteld en uitbetaald, zolang het budget toereikend is.

Subsidiebedragen

De grens van 50 gram CO₂ per kilometer wordt uitsluitend gehaald door volelektrische en een aantal plug-in hybridevoertuigen. De meerkosten van dergelijke voertuigen maken een hoger subsidiebedrag noodzakelijk om potentiële kopers over de streep te trekken. Daarom is het subsidiebedrag voor deze voertuigen op € 3.000,- gesteld. Daarbij is samenloop met andere stimuleringsregelingen (MIA/VAMIL en andere subsidieregelingen) toegestaan.

Het subsidiebedrag voor de overige voertuigen is gesteld op € 1.250,-.

De subsidieregeling wordt uitgevoerd door Agentschap NL, een agentschap van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Mandaat en machtiging daartoe is verleend in het Besluit mandaat en machtiging Agentschap NL Subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelauto's.

5. Te verwachten milieueffect

Voor het te verwachten milieueffect is het relevant dat met een aantal gemeenten met binnenstedelijke NSL-knelpunten is afgesproken dat voor en door deze gemeenten complementaire stimuleringsimpulsen zullen worden gegeven om de aanschaf van schone taxi's en bestelauto's binnen hun gemeente te bevorderen, waardoor een relatief groot effect van de onderhavige generieke maatregel wordt bereikt op lokale knelpunten in die gemeenten.

Naar verwachting zullen als gevolg van de subsidieregeling in de periode tot 1 januari 2015 ongeveer 2000 schonere taxi's en 11.000 schonere bestelauto's worden aangeschaft; 1500 resp. 9000 meer voertuigen dan zonder de onderhavige regeling het geval zou zijn.

Uitgaande van een reëel gemiddelde jaarkilometrage van ten minste 60.000 per taxi en de beperking van de uitstoot met 250 mg NO_x per voertuigkilometer zal dit voor taxi's een emissiereductie van $1500 * 60000 * 250 \text{ mg} = 22,5 \text{ ton NO}_x$ per jaar opleveren.

Voor bestelwagens zal, wanneer wordt uitgegaan van een gemiddeld jaarkilometrage van 30.000 per voertuig en de beperking van de uitstoot met 300 mg NO_x per voertuigkilometer, een emissiereductie van $9000 * 30000 * 300 \text{ mg} = 81 \text{ ton}$ per jaar worden bereikt.

Berekeningen van het RIVM hebben opgeleverd dat de NO₂-concentraties op binnenstedelijke knelpunten als gevolg hiervan zullen dalen met 0,03 à 0,1 µg/m³.

6. Notificatie als technisch voorschrift

Het ontwerp van deze regeling is op 17 september 2012 gemeld bij de Europese Commissie (notificatienummer: 2012/0531/NL) ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). Tevens wordt een ontwerp van deze regeling gemeld bij de Europese Commissie ter voldoening aan (voor wat betreft de Euro VI-dieselauto's) artikel 10, vierde lid, van eerdergenoemde Verordening 595/2009.

7. Administratieve lasten

Voor het doen van een aanvraag hoeft de aanvrager, de koper van het voertuig, slechts een kort en eenvoudig elektronisch formulier in te vullen of een formulier in te zenden dat telefonisch kan worden opgevraagd bij Agentschap NL.

Op basis van ervaringen met eerdere stimulering van schone voertuigen wordt ervan uitgegaan dat een aanvraag gemiddeld betrekking heeft op twee voertuigen.

Bij de aanvraag moet een afschrift van het tenaamgestelde kentekenbewijs worden gevoegd. De subsidieaanvraag is ondertekend door de koper of door een gemachtigde met medezending van een kopie van de machtiging.

Met het bekend maken met de regeling, het invullen van het aanvraagformulier en het scannen van de benodigde documenten zal per aanvraag maximaal één uur gemoeid zijn. Doordat één aanvraag in de meeste gevallen betrekking zal hebben op meer voertuigen wordt uitgegaan van ten hoogste 6500 aanvragen. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door medewerkers met een gemiddeld uurloon van maximaal € 50. De maximale totale administratieve lasten van het onderhavige subsidieprogramma voor aanvragers worden daarmee geschat op $6500 * 1 * 50 = € 325.000$. Dat is 1,6% van het totaal beschikbare subsidieplafond.

De vaststelling door AgentschapNL of sprake is van een emissiearm motorvoertuig vindt plaats op



basis van de gegevens van de typegoedkeuring van motorrijtuigen.

8. Artikelsgewijs

Artikel 1

Voor het begrip eerste kentekenhouder is aansluiting gezocht bij artikel 25 van het Kentekenreglement. Er kan op aanvraag een kentekenbewijs worden afgegeven dat zowel het kentekenbewijs voor het motorrijtuig zelf als de tenaamstelling omvat. Als reeds eerder een kentekenbewijs voor het motorrijtuig zelf is afgegeven, maar nog niet te naam is gesteld, wordt op aanvraag een tenaamstellingsbewijs (deel I B) afgegeven. In de begripsomschrijving wordt in beide situaties voorzien. In paragraaf 1 is al ingegaan op de verordeningen waarin de Euronormen zijn vastgelegd.

Artikel 3

Om voor subsidie in aanmerking te komen, dient aan een aantal voorwaarden te zijn voldaan. Men dient eerste kentekenhouder te zijn van een ongebruikt motorrijtuig dat aantoonbaar schoner is dan een Euro 5 dieselauto, waarvoor vrijstelling BPM geldt of teruggaaf BPM is verleend en waarvan het kenteken na de inwerkingtreding van deze regeling te naam is gesteld.

Om oneigenlijke subsidiëring te voorkomen, zal de ontvangen subsidie teruggevorderd kunnen worden, als het voertuig binnen zes maanden na de datum van de definitieve tenaamstelling wordt doorverkocht of de tenaamstelling van het voertuig om andere reden wijzigt.

In niet alle gevallen zal worden teruggevorderd. Terugvordering zal plaatsvinden als er sprake is van oneigenlijk gebruik van de subsidie. Gedacht kan worden aan een internationale onderneming die nieuwe bestelauto's door een Nederlandse onderneming laat kopen waarna de aangeschafte voertuigen onmiddellijk worden doorverkocht naar buitenlandse dochters. Een bedrijf dat failliet gaat en een voertuig doorverkoopt hoeft bijvoorbeeld geen terugvordering te verwachten.

Artikel 8

Omdat de BPM niet ziet op bestelauto's met een toegelaten maximum massa van meer dan 3500 kg is deze categorie opgenomen in de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen.

Artikel 10

Aangezien de regeling van toepassing is op voertuigen die voor 1 januari 2015 te naam zijn gesteld en de subsidieaanvraag binnen drie maanden na de tenaamstelling moet zijn ingediend, kan deze regeling vervallen op 1 april 2015. Zij blijft uiteraard van toepassing op de afhandeling van de dan ontvangen subsidieaanvragen. De regeling treedt in werking op 1 oktober 2012. Dit is een van de vaste verandermomenten.

Om kopers van de subsidiabele voertuigen zo spoedig mogelijk zekerheid te bieden is besloten dat de regeling zo spoedig mogelijk in werking moet treden en wordt afgeweken van de minimale invoeringstermijn van twee maanden.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*