



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 30 mei 2012, nr. IENM/BSK-2012/79703, tot wijziging van de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

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

Besluit:

### ARTIKEL I

De Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1, onderdeel m, komt te luiden:

- m. Euro VI-typegoedkeuring: typegoedkeuring als bedoeld 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).

B

Artikel 2.12 komt te luiden:

#### Artikel 2.12. Voorwaarden voor subsidie voor vrachtauto's en bussen

1. Subsidie kan worden verstrekt aan de eerste kentekenhouder van een ongebruikte vrachtauto of bus met een Euro VI-typegoedkeuring en met een toegestane maximum massa van meer dan 5000 kg waarvoor het definitieve kentekenbewijs is afgegeven na 29 februari 2012 en voor 31 december 2013.
2. Een besluit tot subsidievaststelling kan worden ingetrokken indien de tenaamstelling van de vrachtauto of bus binnen zes maanden na de datum van de afgifte van het definitieve kentekenbewijs wijzigt.

C

In artikel 2.13 komt het vierde lid te luiden:

4. De aanvraag gaat vergezeld van een afschrift van de delen 1A en 1B van het kentekenbewijs van het voertuig waarvoor subsidie wordt gevraagd.

D

Artikel 2.14 komt te luiden:

#### Artikel 2.14 Subsidiebedrag

1. De subsidie bedraagt € 4.500,-.
2. Indien de meerkosten van de aan een vrachtauto of bus aangebrachte technische voorzieningen, inclusief montage, lager zijn dan € 4.500,- bedraagt de subsidie niet meer dan die meerkosten.



---

E

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
  2. Het subsidieplafond voor het subsidiëren van voertuigen als bedoeld in artikel 2.12 bedraagt voor 2012 € 7.000.000 en voor 2013 en 2014 in totaal € 32.000.000.

F

In artikel 2.20 wordt '31 december 2010' vervangen door: 31 december 2011.

#### **ARTIKEL II**

In afwijking van artikel 2.13, derde lid, van de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen kan een aanvraag tot subsidievaststelling voor een vrachtauto of bus waarvoor het definitieve kentekenbewijs is afgegeven tussen 1 maart 2012 en de datum van inwerkingtreding van deze regeling worden ingediend tot drie maanden na laatstbedoelde datum.

#### **ARTIKEL III**

1. Artikel I, onderdeel F, treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2011.
2. De overige onderdelen van deze regeling treden in werking met ingang van de dag na de datum van de uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*Den Haag, 30 mei 2012*

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



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Met de onderhavige wijziging van de Subsidierегeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor wordt het Subsidieprogramma ongebruikte zware voertuigen toegespitst op het stimuleren van de aankoop van voertuigen die aan de Euro VI-emissionormen voldoen.

Deze maatregel is aangekondigd in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 24 november 2010 (Kamerstukken II 2010/11, 30175, nr. 101). De maatregel is onder het vorige kabinet opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL), om – in combinatie met fiscale stimulering van Euro 6-personenauto's – als compensatie te dienen voor het destijds in het NSL ingeboekte milieueffect van Anders Betalen voor Mobiliteit.

Over deze regeling heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken brancheorganisaties, t.w. RAI, BOVAG en TLN.

#### 2. Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen

##### 2.1. Achtergrond en aanleiding van het subsidieprogramma

In de Europese verordening (EG) nr. 2009/595 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 L 188) zijn de emissie-eisen genoemd waaraan nieuwe voertuigen van nieuwe modellen vanaf 31 december 2012 en nieuwe voertuigen van bestaande modellen vanaf 31 december 2013 moeten voldoen. Deze verordening is nader uitgewerkt in Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Europese Commissie van 25 mei 2011 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en tot wijziging van de bijlagen I en III bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 167). Daarin zijn de voorschriften vastgesteld die nodig zijn voor de typegoedkeuring van voertuigen en motoren met de Euro VI-specificatie.

Stimulering van het versneld op de markt brengen van Euro VI zware voertuigen is nodig om de met het NSL aangegane verplichting jegens de Europese Unie na te komen.

Met de vroegtijdige aanschaf van Euro VI-voertuigen wordt de uitstoot van zowel NO<sub>x</sub> als fijn stof gereduceerd. De Euro VI-norm ligt voor de uitstoot van NO<sub>x</sub> 80% lager dan de thans geldende Euro V-norm. Voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) ligt de Euro VI-norm 50% lager dan de Euro V-norm. Daarnaast is in de Euro VI-norm voor het eerst, met het oog op de gezondheidsbescherming, een eis opgenomen ten aanzien van het maximum aantal fijnstofdeeltjes per kWh.

Relevant is niet alleen dat de emissie-eisen voor Euro VI aanmerkelijk strenger zijn dan voor Euro V, maar ook dat het ongunstige verschil tussen NO<sub>x</sub>-emissies in de praktijk en emissies in de typegoedkeuringstests bij Euro VI-voertuigen door specifieke uitvoeringsbepalingen voor de typegoedkeuringstests veel kleiner zal zijn dan is gebleken bij Euro V-voertuigen. De emissies van met name NO<sub>x</sub> zullen in de praktijk daardoor met nog meer dan 80% verminderen in vergelijking met Euro V.

De inspanningen van het NSL richten zich in de periode tot 2015 op het terugdringen van NO<sub>2</sub>-concentraties, met name op knelpuntlocaties. Omdat hoge NO<sub>2</sub>-concentraties op knelpuntlocaties sterk samenhangen met NO<sub>x</sub>-emissies van het verkeer, is vervroegde introductie van Euro VI-voertuigen een adequate maatregel voor de realisatie van het NSL.

##### 2.2. Te verwachten milieueffect van het subsidieprogramma

Maatregelen in het NSL dienen een of meer van de volgende drie doelen:

1. Verlaging van de achtergrondconcentraties
2. Oplossen binnenstedelijke knelpunten
3. Oplossen andere knelpunten, zoals langs enkele Rijkswegen.

De subsidierегeling was als NSL-maatregel gepland om een bijdrage aan de onder punt 1 en 3 genoemde doelen te leveren.

Omdat bij de uitvoering van het NSL vooral binnenstedelijke knelpunten aandacht vragen, is bezien hoe deze regeling ook maximaal kan bijdragen aan het hierboven onder punt 2 genoemde doel.



Hiervoor is nodig dat een belangrijk deel van het budget kan worden aangewend voor de stimulering van de aankoop van distributietrucks met lichtere motoren. Dit type Euro VI voertuigen komt naar verwachting pas in 2013 op de markt.

Om deze reden is de subsidieregeling in twee tranches opgesplitst. Voor de eerste tranche, 2012, wordt een budget van ten hoogste € 7 miljoen beschikbaar gesteld, zodat voor voertuigen die voor 31 december 2013 op naam worden gezet in de tweede tranche minimaal € 32 miljoen beschikbaar blijft.

Het doel van dit subsidieprogramma is dat in 2012 en 2013 tezamen minimaal 8.000 zware Euro VI-voertuigen worden aangeschaft. Dit aantal zal naar verwachting ruim 5000 hoger zijn dan het aantal dat zou worden aangeschaft, als aanschaf niet wordt gesubsidieerd. Uitgaande van een te rijden jaarkilometrage in Nederland van gemiddeld 45.000 km per voertuig en de beperking van de uitstoot van NO<sub>x</sub> met 5 gram per kilometer, wordt de jaarlijkse uitstoot van NO<sub>x</sub> in de jaren 2014 t/m 2019 beperkt met ruim  $5000 * 45.000 * 5 \text{ gr} = \text{ca } 1,15 \text{ kton NO}_x$ .

Om de vinger aan de pols te houden en ook met het oog op de te behalen NSL-doelstelling zal voorjaar 2013 een tussentijdse evaluatie plaatsvinden om te zien of het doel van de regeling gehaald wordt.

### **2.3. Administratieve lasten van het subsidieprogramma**

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 Euro V en EEV vrachtauto's en bussen 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 raken 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 4000 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  $4000 \times 1 \times € 50,- = € 200.000$ . Dat is 0,6% van het totaal beschikbare subsidieplafond.

### **2.4. Uitvoering van de regeling**

#### *Voorwaarden die voor subsidiëring worden gesteld aan het voertuig*

Om in aanmerking te komen voor subsidie geldt een ondergrens voor de toegestane maximum massa van meer dan 5000 kg. Deze grens is opgenomen, omdat Euro 6-bestelauto's geen fiscale stimulus krijgen en het niet de bedoeling van deze regeling is de marktverhoudingen tussen deze en de Euro VI typegekeurde bestelauto's te beïnvloeden.

Het definitieve kentekenbewijs van het voertuig dient vóór 31 december 2013 tenaamgesteld te zijn, aangezien op die datum de Euro VI-eisen ingaan en subsidiëring op grond van de verordening dan niet langer is toegestaan.

Doordat in een overleg met de Tweede Kamer op 29 februari werd voorgesteld de onderhavige subsidieregeling op te schorten en er sindsdien een aantal Euro VI voertuigen zonder subsidie op kenteken is gezet, acht ik het uit een oogpunt van rechtsgelijkheid wenselijk dat ook de kopers van deze voertuigen alsnog subsidie kunnen aanvragen.

#### *De aanvraag*

De aanvraag van de subsidie kan digitaal geschieden ([www.agentschapnl.nl/euroVI](http://www.agentschapnl.nl/euroVI)) of door inzending van een formulier dat telefonisch kan worden opgevraagd bij Agentschap NL.

De subsidieaanvraag dient uiterlijk drie maanden na de datum van de tenaamstelling van het voertuig bij Agentschap NL ingediend te zijn. De kopers van de in de laatste alinea van de vorige paragraaf bedoelde voertuigen hebben uitstel van deze bepaling tot drie maanden na de inwerkingtreding van deze regeling.



Subsidie wordt verleend en tegelijk vastgesteld en verstrekt, zolang het budget toereikend is.

Om oneigenlijke subsidiëring te voorkomen is in de regeling bepaald dat een besluit tot subsidievaststelling kan worden ingetrokken indien de tenaamstelling van de vrachtauto of bus binnen zes maanden na de binnen zes maanden na de datum van de afgifte van het eerste definitieve kentekenbewijs voor dat voertuig wijzigt.

Dat niet in alle gevallen zal worden teruggevorderd zal evident zijn. Het terugvorderen zal plaatsvinden als er sprake is van oneigenlijk gebruik van de subsidie. Gedacht kan worden aan een internationale onderneming die nieuwe vrachtwagens of bussen door een Nederlandse onderneming laat kopen waarna de aangeschafte voertuigen onmiddellijk worden doorverkocht naar buitenlandse dochters. Het spreekt voor zich dat een bedrijf dat failliet gaat en een voertuig doorverkoopt geen terugvordering hoeft te verwachten.

### *Subsidiebedrag*

Te allen tijde wordt, ter voldoening aan artikel 10, derde lid, van Verordening 2009/595, het subsidiebedrag gemaximeerd op het verschil in catalogusprijs tussen het aangeschafte voertuig en een vergelijkbaar voertuig in Euro V-uitvoering. Hierbij wordt gekeken naar de prijzen van die voertuigen op de Europese markt.

Het subsidiebedrag bedraagt ten hoogste € 4.500 per voertuig.

### **2.5. Kennisgeving aan Europese Commissie**

Ter voldoening aan artikel 10, vierde lid, van Verordening 2009/595 is de Commissie van de Europese Unie op 19 oktober 2011 op de hoogte gesteld van de onderhavige regeling. De naar aanleiding hiervan door de Commissie gemaakte opmerking is in de onderhavige regeling verwerkt.

### **3. Inwerkingtreding**

Ten aanzien van de inwerkingtreding van deze regeling wordt het volgende opgemerkt.

Bij de vorige wijzigingsregeling is ten onrechte het subsidieplafond voor het Subsidieprogramma mobiele werktuigen niet tevens voor 2011 vastgesteld. Dit wordt met artikel I, onderdeel F, hersteld. Aangezien ook in 2011 subsidies in het kader van dit programma zijn verstrekt wordt deze wijziging met terugwerkende kracht ingevoerd.

Om kopers van deze voertuigen zo spoedig mogelijk zekerheid te bieden is besloten dat de regeling zo spoedig mogelijk in werking moet treden en wordt derhalve afgeweken van de vaste verandermomenten.

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