

Wijziging Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen en de Subsidieregeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf

Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 21 december 2007, nr. KVI 2007126484, houdende wijziging van de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen en de Subsidieregeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM (wijziging subsidiebedragen en subsidieplafonds en toevoeging Subsidieprogramma retrofit mobiele werktuigen)

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Gelet op artikel 15.13, eerste tot en met derde lid, van de Wet milieubeheer;

Besluit:

Artikel I

De Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1.1 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel o door een puntkomma, drie onderdelen toegevoegd, luidende:
 p. mobiel werktuig: mobiel werktuig als bedoeld in bijlage III;
 q. filterlijst: filters behorende tot de categorie 'Partikelfilter-Systeme für den Dauereinsatz' van de lijst van BAFU/ Suva genaamd 'Geprüfte und erprobte Partikelfilter-Systeme für die Nachrüstung von Dieselmotoren';
 r. richtlijn 97/68/EG: richtlijn van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (PbEU L 59), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn 2004/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 april 2004 (PbEU L 225).

B

Artikel 2.3, derde lid, onderdeel d, komt te luiden:
 d. de aard van de emissieverminderende voorziening.

C

In artikel 2.4, eerste lid, wordt '€ 500,-' vervangen door: € 400,-.

D

In artikel 2.5 wordt 'tot en met 31 december 2007' vervangen door: tot en met 31 december 2008.

E

Artikel 2.9, derde lid, onderdeel d, komt te luiden:
 d. de aard van de emissieverminderende voorziening.

F

Artikel 2.14 komt te luiden:

Artikel 2.14 Subsidiebedrag

Het subsidiebedrag bedraagt:

a. wanneer het voertuig een motorvermogen heeft van minder dan 225 kW:
 1°. € 2.500,- per vrachtauto of bus die beschikt over een Euro 5 dieselmotor;
 2°. € 5.000,- per vrachtauto of bus die beschikt over een motor die voldoet aan de EEV-norm;
 b. wanneer het voertuig een motorvermogen heeft van 225 kW of meer:
 1°. € 500,- per vrachtauto of bus die beschikt over een Euro 5 dieselmotor;
 2°. € 5.000,- per vrachtauto of bus die beschikt over een motor die voldoet aan de EEV-norm.

G

In artikel 2.15 wordt 'tot en met 31 december 2007' vervangen door: tot en met 31 december 2008.

H

Na artikel 2.15 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

Paragraaf 2.4. Subsidieprogramma retrofit mobiele werktuigen

Artikel 2.16. Voorwaarden voor subsidie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de inbouw van een ongebruikte emissieverminderende voorziening die voldoet aan artikel 2.17 in een mobiel werktuig met dieselmotor met een vermogen van 75 tot en met 560 kW, indien de motor beschikt over een typegoedkeuring overeenkomstig fase II of fase IIIA als bedoeld in richtlijn 97/68/EG.

2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend verstrekt indien de inbouw van de emissieverminderende voorziening plaatsvindt na de inwerking-treding van dit subsidieprogramma.
 3. In afwijking van het eerste lid wordt geen subsidie verstrekt voor een mobiel werktuig waarin bij de levering af fabriek een emissieverminderende voorziening aanwezig is.
 4. Subsidie wordt uitsluitend verstrekt aan de eigenaar of houder van het mobiele werktuig.
 5. Geen subsidie wordt verstrekt indien voor het mobiele werktuig een belastingverminderende maatregel op grond van artikel 3.31, eerste lid, of 3.42a, eerste lid, van de Wet inkomstenbelasting 2001 is toegepast.

Artikel 2.17. Emissiereductie-eisen

1. De inbouw van een emissieverminderende voorziening als bedoeld in artikel 2.16, eerste lid, heeft als resultaat dat:
 a. de uitstoot van deeltjes door de motor van het desbetreffende mobiele werktuig voldoet aan een emissiegrenswaarde die ten minste 90% lager is dan de waarde die is gehanteerd bij de typegoedkeuring overeenkomstig richtlijn 97/68/EG,
 b. de motor van het desbetreffende mobiele werktuig blijft voldoen aan de voor de typegoedkeuring overeenkomstig richtlijn 97/68/EG gehanteerde grenswaarden voor de uitstoot van gasvormige verontreinigende stoffen, en
 c. het mobiele werktuig na de inbouw blijft voldoen aan de eisen gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 en de geluidsemissienormen gesteld bij of krachtens de Wet geluidhinder.
 2. Een emissieverminderende voorziening dient voorts in elk geval aan de volgende technische eisen te voldoen:
 a. aan de emissieverminderende voorziening zijn constructieve maatregelen getroffen die het monteren van het filterelement in omgekeerde richting onmogelijk maken;
 b. de emissieverminderende voorziening is uitgerust met een elektronische bewaking van het functioneren van de voorziening die een tegendrukoverschrijding met meer dan 200 mbar registreert die langer dan 5 seconden aanhoudt en in die situatie tevens een akoestisch of visueel alarm activeert;
 c. de doorstromingsrichting van het filterelement van de emissieverminderende

de voorziening is met een goed zichtbare pijl aangegeven;

d. ten behoeve van de uitlaatgasdiagnose is de emissieverminderende voorziening aan de ingangszijde voorzien van een daartoe geschikt en afsluitbaar monsternamepunt.

3. Een emissieverminderende voorziening voldoet, onverminderd het bepaalde in het tweede lid, in elk geval aan het eerste lid indien deze:

a. voldoet aan de eisen die in bijlage IV-A zijn opgenomen en zulks blijkt uit een beproeving overeenkomstig die bijlage, of

b. voldoet aan de eisen die in bijlage IV-B zijn opgenomen en zulks blijkt uit een beproeving overeenkomstig die bijlage.

4. Een emissieverminderende voorziening voldoet, onverminderd het bepaalde in het tweede lid, in elk geval aan het bepaalde in bijlage IV-A, indien de betreffende voorziening een deeltjesverminderingssysteem is als bedoeld in die bijlage en van een merk en type is waarvoor de Dienst Wegverkeer goedkeuring heeft verleend en geschikt is bevonden voor toepassing in een vrachtauto of bus.

5. Een emissieverminderende voorziening voldoet in elk geval aan het bepaalde in bijlage IV-B, indien deze is opgenomen in de filterlijst.

Artikel 2.18. De aanvraag

1. Een aanvraag tot subsidievestiging wordt ingediend bij het agentschap, met gebruikmaking van een bij die organisatie verkrijgbaar formulier.

2. Een aanvraag tot subsidievestiging kan worden ingediend voor de inbouw van een of meer emissieverminderende voorzieningen.

3. De aanvraag gaat vergezeld van een door de aanvrager en de inbouwer van de emissieverminderende voorziening ingevulde en ondertekende verklaring als bedoeld in bijlage V.

4. De aanvraag gaat tevens vergezeld van een afschrift van de factuur die uitlopend de aanschaf en inbouw van de emissieverminderende voorziening betreft en een betalingsbewijs van die factuur. Op de factuur is ten minste vermeld:

a. het merk en type van het mobiele werktuig;

b. de aard van de emissieverminderende voorziening, en

1°. indien een voorziening is ingebouwd als bedoeld in artikel 2.17, vierde lid, de merknaam, het type en het goedkeuringsnummer van de voorziening, of 2°. indien een voorziening is ingebouwd als bedoeld in artikel 2.17, vijfde lid, de merknaam, het type en het controlenummer van de geschiktheidstest van de voorziening.

5. In geval van een aanvraag voor de inbouw van meer dan een emissieverminderende voorziening kan één factuur als bedoeld in het vierde lid worden

ingediend, waarin de in dat lid, onder a en b, vermelde gegevens per mobiel werktuig op de factuur zijn gespecificeerd.

6. Indien geen emissieverminderende voorziening is ingebouwd als bedoeld in artikel 2.17, vierde of vijfde lid, gaat de aanvraag vergezeld van bescheiden waarmee wordt aangetoond dat de ingebouwde voorziening voldoet aan artikel 2.17, eerste en tweede lid, juncto derde lid.

Artikel 2.19. Subsidiabele kosten

1. De subsidiabele kosten zijn uitsluitend de door de inbouwer in rekening gebrachte en door de aanvrager betaalde kosten voor aanschaf en inbouw van de emissieverminderende voorziening.

2. Indien de aanvrager BTW verschuldigd is, worden de in het eerste lid bedoelde kosten exclusief BTW in aanmerking genomen.

3. De subsidie bedraagt 35% van de in het eerste lid bedoelde kosten, met een maximum van € 5.000,-.

4. Per mobiel werktuig wordt slechts eenmaal subsidie verstrekt.

Artikel 2.20. Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt tot en met 31 december 2008: € 7.000.000,-.

I

Na bijlage II worden vier bijlagen toegevoegd die zijn opgenomen in de bijlage bij deze regeling.

Artikel II

Artikel 8 van de Subsidieregeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM² komt te luiden:

Artikel 8

Het subsidieplafond bedraagt tot en met 31 december 2008: € 13.000.000,-.

Artikel III

1. Deze regeling treedt met uitzondering van artikel I, onderdeel F, in werking met ingang van 1 januari 2008.

2. Artikel I, onderdeel F, treedt in werking met ingang van 1 april 2008.

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

Den Haag, 21 december 2007.

De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.M. Cramer.

¹ Stcrt. 2006, 124; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 23 november 2007 (Stcrt. 232).

² Stcrt. 2006, 62; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 23 april 2007, Stcrt. 84.

Bijlage

Bijlage III, behorende bij artikel 2.16, eerste lid

De vermelde bestemming bij de mobiele werktuigen beoogt niet deze categorieën in te perken of nader af te bakenen.

1. Verreiker of telescooplader

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig op wielen voorzien van een telescopische hefinrichting waarmee goederen geheven worden, en daarnaast een grondverzetfunctie, een hijsfunctie en een hoogwerkfunctie wordt gerealiiseerd.

Bestemd voor: het verplaatsen van materiaal, lasten of personen.

2. Hoogwerker

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig met een schaarmechanisme, een hydraulische arm die op een of meerdere plaatsen kan scharmieren dan wel een telescoopmast, met aan het eind een platform of werkbak.

Bestemd voor: het op een veilige manier werken aan hoger gelegen installaties.

3. Mobiele kraan

Zelfrijdende, door een dieselmotor aangedreven telescoop- of vakwerkkraan die al dan niet is toegelaten op de openbare weg.

Bestemd voor: het hijsen van vrachten.

4. Ruw terrein heftruck

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig dat is voorzien van een vaste bestuurderszitplaats en een hefinrichting om verplaatsing mogelijk te maken op onverharde ondergrond.

Bestemd voor: het heffen en verplaatsen van goederen.

5. Laadschop, shovel of wiellader

Op wielen of rupsbanden zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig, aan de voorzijde uitgerust met een hefbaar bak.

Bestemd voor: het laden, lossen, vervoeren, enz. van materiaal

6. Graafmachine

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig, bestaande uit een onderwagen en een bovenwagen die een zwenkbeweging kan uitvoeren waarbij de hoofdgraafbeweging gemaakt wordt door een giek.

Bestemd voor: het graven, laden, lossen, vervoeren, slopen, knippen, zeven of vergruizen van materiaal, het maaien en reinigen van bermen en sloten, enz.

7. Graafaadcombinatie

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig dat is voorzien van zowel een laadbak als een graafinrichting.

Bestemd voor: graven en laden.

8. Bulldozer

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig op rupsbanden met een blad aan de voorkant.

Bestemd voor: het verplaatsen van grote hoeveelheden zand en sloopmateriaal.

9. Dumper

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig voor het verplaatsen van bulkmateriaal.

Bestemd voor: grootschalig transport van bulkmaterialen op afgesloten (ruw) terrein.

10. Scraper of schraper

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig met een platliggend mes aan de onderzijde van de bak dat lagen grond afschraapt en verzamelt in een laadbak met losinrichting.

Bestemd voor: ontgraven, vervoeren en verwerken van grond.

11. Grader

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig met instelbaar blad waarmee grond herverdeeld kan worden.

Bestemd voor: het egaliseren van grond.

12. Asphalt-afwerkinstallatie

Zelfrijdende door een dieselmotor aangedreven machine, die asphalt gelijkmatig verdeelt over een wegdek.

Bestemd voor: het aanbrengen van asphalt.

13. Asphaltfreesinstallatie

Zelfrijdende door een dieselmotor aangedreven machine die met behulp van een freesinstallatie asphalt laagsgewijs verwijdert.

Bestemd voor: het verwijderen van asphalt.

14. Wals

Zelfrijdend, door een dieselmotor aangedreven werktuig dat met banden en/of rollen en al dan niet voorzien van een trilmechanisme een zodanig gewicht op een grondlaag brengt, dat deze verdicht.

Bestemd voor: het verdichten van materiaal als steenslag, zand of asphalt.

Bijlage IV-A, behorende bij artikel 2.17, derde lid, onder a

Eisen aan retrofit deeltjesverminderingssystemen voor dieselmotoren voor niet voor de weg bestemde mobiele machines als bedoeld in richtlijn 97/68/EG

1. Begripsomschrijvingen en afkortingen

Begripsomschrijvingen:
– Deeltjesverminderingssysteem: voorziening ter nabehandeling van het uitlaatgas ter vermindering van de uitstoot van deeltjes door mechanische of aërodynamische afvang, alsmede door diffusie- en/of traagheidseffecten, dat een overeenkomstig onderdeel 7 vastge-

steld gravimetrisch deeltjesafvangrendement van ten minste 90% bezit;
– Beladingsstoestand: constante deeltjesbeladingsstoestand van het deeltjesverminderingssysteem in bepaalde rijtsituaties zonder externe regeneratiemaatregelen;

– Afvangrendement: verhouding tussen de door het deeltjesverminderingssysteem afgevangen deeltjesmassa en de deeltjesmassa in de uitgangstoestand van het voertuig, gemeten in de ETC-testcyclus;

– Richtlijn 72/306/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PbEG 1972, L 190);

– Richtlijn 88/77/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 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 (PbEG 1988, L36);

– Richtlijn 91/542/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 oktober 1991 tot wijziging van richtlijn 88/77/EEG (PbEG 1991, L 295);

– Richtlijn 98/70/EG: richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PbEG 1998, L 350), als gewijzigd bij richtlijn 2003/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 maart 2003 tot wijziging van richtlijn 98/70/EG (PbEU 2003, L 76);

– ESC-testcyclus: testcyclus, bestaande uit 13 statische testfasen, volgens aanhangsel 1 van bijlage III van richtlijn 2005/55/EG;

– ELR-testcyclus: testcyclus, bestaande uit een serie belastingstappen bij constant toerental, volgens aanhangsel 1 van bijlage III van richtlijn 2005/55/EG;
– ETC-testcyclus: testcyclus, bestaande uit transiënte stappen, volgens aanhangsel 2 van bijlage III van richtlijn 2005/55/EG.

Afkortingen:

η : afvangrendement
Mpi: gewogen totaalemissie (g/kWh)
Msi: tijdens meerdere cycli gemeten gemiddelde emissie zonder regeneratie
Mri: emissie tijdens de regeneratie
Ng: toestand na inbouw
PT: deeltjesemissie

Mgas: emissie van de gasvormige bestanddelen

DVS: deeltjesverminderingssysteem

2. Duurproef

1. Ter beoordeling van een DVS wordt het, als bewijs voor de functionaliteit tijdens het latere bedrijf in de praktijk, aan een duurproef van ten minste 25 ETC-testcycli onderworpen. De duurproef dient als bewijs voor zowel de functionaliteit als de stabiliteit daarvan.
2. Voorafgaand aan de duurproef wordt het DVS gepreconditioneerd door ten minste 2 uur belasting volgens fase 8 van de ESC-testcyclus, en vervolgens zodanig geconditioneerd door middel van het draaien van ETC-cycli dat een qua deeltjesemissie stabiele situatie ontstaat.

3. Testcyclus

Als testcyclus op de motorproefstand voor de duurproef, de beoordeling van de deeltjesuitstoot en de vaststelling van het type regeneratie wordt de ETC-testcyclus toegepast. De meting van de invloed van het DVS op de gasvormige emissies vindt plaats in een ESC-testcyclus.

4. Meting van de opaciteit van de uitlaatgassen

Het meten van de opaciteit van de uitlaatgassen vindt plaats tijdens een vrije acceleratietest overeenkomstig richtlijn 72/306/EEG.

5. Testbrandstof

De metingen ten behoeve van het testen van DVS worden uitgevoerd met brandstof van handelskwaliteit die aan de eisen van richtlijn 98/70/EEG voldoet, met een zwavelgehalte van ten hoogste 10 ppm.

6. Lengte uitlaatsysteem testopstelling

Voor de beproefing van een DVS op een motorproefstand wordt het systeem op een afstand van ten minste 2 meter vanaf de uitgang van de turbolader aangebracht. Indien wordt aangetoond dat bij de latere toepassing een kortere afstand geldt, kan de lengte van de leiding dienovereenkomstig worden beperkt. Isolatie e.d. van de leiding is slechts toelaatbaar indien die ook bij de latere montage op het voertuig wordt toegepast.

7. Beoordelingscriteria

De uitvoering van de tests geschiedt overeenkomstig deze bijlage. De beoordeling van het systeem geldt als geslaagd indien aan de navolgende voorwaarden wordt voldaan:
1. Het afvangrendement η bedraagt ten minste 90%;
2. De gereglementeerde gasvormige verontreinigende stoffen voldoen zowel voor als na de retrofit aan de grenswaar-

den die golden voor de motor waarop het filter wordt getest.

3. De volgens aanhangsel 1 van bijlage III van richtlijn 2005/55/EG vastgestelde opaciteit bedraagt niet meer dan 0,12 m⁻¹.

Bij periodiek regenererende DVS wordt de deeltjesemissie als volgt bepaald:

$$PT = (n1 \times PT,n1 + n2 \times PT,n2) / (n1 + n2)$$

waarbij:

n1 = aantal ETC-testcycli tussen twee regeneraties

n2 = aantal ETC-testcycli gedurende de regeneratie (minimum 1 testcyclus)

PT,n2 = emissie tijdens de regeneratie

PT,n1 = emissie tijdens de belading (rekenkundig gemiddelde van de meting bij het begin van de belading en de meting bij het einde van de belading [minimum, meer metingen toelaatbaar])

Voor een periodiek regenererende uitlaatgasbehandeling dienen de emissies in minimaal drie ETC-testcycli (eenmaal bij het begin van de belading, eenmaal bij het einde van de belading en eenmaal gedurende de regeneratie) bepaald te worden.

Het regeneratieproces treedt ten minste eenmaal gedurende een ETC-testcyclus op.

Worden meer dan twee metingen tussen de regeneratiefasen voor de bepaling van de emissies gebruikt dan vinden deze extra metingen op gelijke intervallen plaats, en wordt het rekenkundig gemiddelde van de uitkomsten gebruikt.

De fabrikant van het filter geeft aan onder welke omstandigheden (belading, temperatuur, tegendruk, tijdsverloop, etc.) de regeneratie als regel optreedt. Voor de metingen van de emissies tijdens de regeneratie kan de aanvrager een grensbeladen systeem ter beschikking stellen.

Tijdens de regeneratiefasen mogen de van toepassing zijnde grenswaarden worden overschreden.

8. Aanvullende bepalingen

1. Motoren met diagnosesystemen worden door de montage van het retrofitsysteem niet in hun bewakingsfunctie beperkt.

2. Het elektronische motormanagement (bijvoorbeeld voor inspuiting, luchtmassameting, uitlaatgasreiniging) ondergaat door de inbouw geen wijziging, tenzij deze wijziging is vrijgegeven door de desbetreffende motorfabrikant.

3. De inbouw van het DVS heeft geen invloed op de gebruiksmogelijkheden van de machine en mag geen negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid van gebruikers en anderen die zich in de directe omgeving van de machine kunnen bevinden.

4. In geval van een DVS met een door een brandstofadditief ondersteunde regeneratie legt de aanvrager een door het RIVM afgegeven verklaring van geen

bezwaar tegen de combinatie van het systeem en het additief over, dan wel een overeenkomstige 'Unbedenklichkeitserklärung' van het Umweltbundesamt van de Bondsrepubliek Duitsland.

5. De machine waarop het DVS wordt gemonteerd blijft voldoen aan de voor die machine geldende eisen inzake de geluidsproductie. In geval van een DVS dat aanvullend op de oorspronkelijke geluiddemper wordt aangebracht kan van een geluidsmeting worden afgezien.

6. Indien elektronische onderdelen of stuurapparaten worden gebruikt voldoen die aan de eisen inzake radiostoring en EMC (Richtlijn 72/45/EEG).

7. Het drukval over het filter bedraagt bij afregeltoerental maximaal 50 mbar bij een onbeladen filter en maximaal 150 mbar bij een maximaal beladen filter. Tijdens bedrijf van de motor bedraagt de drukval niet meer dan 200 mbar (95 percentiel).

Bijlage IV-B, behorende bij artikel 2.17, derde lid, onder b

Eisen en testprocedure deeltjesverminderingssystemen voor dieselmotoren van niet-voor-de-weg-bestemde mobiele machines

1. Het filterrendement bedraagt ten minste 90%, gebaseerd op een meting als omschreven in bijlage III van richtlijn 97/68/EG. Deze eis geldt voor het gemiddelde van vier van de lastpunten van onderdeel 3.6.1 van bijlage III van richtlijn 97/68/EG, inclusief een testpunt met het maximum toegestane volumedebiet voor het roetfilter. De eis geldt voor het onbeladen filter, voor het maximaal met as of roet beladen filter, voor het filter na regeneratie en voor het filter tijdens de regeneratie.

2. In vergelijking met de uitgangstoestand van de motor is geen verhoging toegestaan van de gereglementeerde uitstoot van CO, HC, NOx en PM, gemeen volgens bijlage III van richtlijn 97/68/EG.

3. De drukval over het filter bij het afregeltoerental bedraagt niet meer dan 50 mbar bij een onbeladen filter en niet meer dan 150 mbar bij maximale belading. Tijdens bedrijf van de machine bedraagt de drukval niet meer dan 200 mbar (95 percentiel). Bij een drukval van meer dan 200 mbar die langer dan 5 seconden aanhoudt wordt een akoestisch of visueel alarm gegeven.

4. Het geluidsdrukkniveau van de machine met geïnstalleerd filter bedraagt niet meer dan dat van de machine met het oorspronkelijke uitlaatsysteem, gemeten op korte afstand van de uitmonding van de uitlaat.

Bijlage V, behorende bij artikel 2.18, derde lid

VERKLARING

Het bepalen van de juiste emissieverminderende voorziening voor een mobiel werktuig vindt plaats aan de hand van informatie over het werktuig zelf, het inzetprofiel en de onderhoudstoestand. Al deze gegevens dienen op dit formulier te worden vastgelegd door de eigenaar of houder van het mobiele werktuig. De inbouwer van de voorziening verklaart in dit formulier, mede op basis van deze gegevens, welk filter hij heeft gemonteerd.

INVULLEN DOOR DE EIGENAAR OF HOUDER VAN HET MOBIELE WERKTUIG:

EIGENAAR OF HOUDER MOBIELE WERKTUIG:

Bedrijfsnaam

Straat/Postcode, plaats

Telefoon contactpersoon

E-mail

MOBIELE WERKTUIG:

Soort

Type

Serie- of chassisnummer

Fabrikant

Leverancier

INZETKARAKTERISTIEK:

Bouwplaats

Grondverzet

Wegenaanleg

Frequent wisselend

Anderszins, t.w.

BEDRIJFSTIJD:

Gemiddelde bedrijfstijd per dag in uren:

Stilstand ... uur per 8-uursperiode

LOGISTIEK:

Zwavelarme of -vrije diesel verkrijgbaar:

MOTOR:

Merk:

Type:

Bouwjaar:

Fase normstelling (als bedoeld in artikel 9 van richtlijn 97/68/EG):

Maximaal vermogen kW: bij omw/min:

Datum:

Naam en handtekening eigenaar/houder

----- INVULLEN DOOR DE INBOUWER VAN DE VOORZIE- NING-----

Mede op grond van bovenstaande verklaring van de eigenaar of houder is besloten tot het inbouwen in het betreffende mobiele werktuig van een deeltjesverminderingssysteem met de volgende specificatie:

Merk:

Type:

Controlenummer VFT3 geschiktheids- test BAFU/Suva lijst (VERT-lijst):
of

Goedkeuringsnummer Dienst Wegverkeer:

Ingeval een voorziening is gemonteerd waarvoor door de Dienst Wegverkeer een typegoedkeuring is verleend en die niet tevens op de VERT-lijst is opgenomen, verklaart de inbouwer dat de gemonteerde emissieverminderende voorziening aan de volgende technische eisen voldoet:

- a. aan de emissieverminderende voorziening zijn constructieve maatregelen getroffen die het monteren van het filterelement in omgekeerde richting onmogelijk maken;
- b. de emissieverminderende voorziening is uitgerust met een elektronische bewaking van het functioneren van de voorziening die een tegendrukoverschrijding met meer dan 200 mbar registreert die langer dan 5 seconden aanhoudt en in die situatie tevens een akoestisch of visueel alarm activeert;
- c. de doorstromingsrichting van het filterelement van de emissieverminderende voorziening is met een goed zichtbare pijl aangegeven;
- d. ten behoeve van de uitlaatgasdiagnose is de emissieverminderende voorziening aan de ingangszijde voorzien van een daartoe geschikt en afsluitbaar monsternamelpunt.

Indien het merk en type van het diagnosesysteem voor uitlaatgastegendruk een andere is dan de gemonteerde voorziening:

- Merk en type diagnosesysteem voor uitlaatgastegendruk:
Bedrijfsnaam inbouwer:
Straat/Postcode, plaats:
Naam contactpersoon:
Telefoon contactpersoon:
E-mail:
Datum:
Naam en handtekening inbouwer

Toelichting

Algemeen

1. Inleiding

Met de onderhavige regeling zijn de Subsidierегeling emissieverminderende voorzieningen in voertuigen en de Subsidierегeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM gewijzigd. Ten eerste zijn met deze regeling in de Subsidierегeling emissieverminderende voorzieningen in voertuigen (Subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's en het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen) en in de Subsidierегeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM enkele wijzigingen aangebracht met betrekking tot de subsidieplafonds en de subsidiebedragen. Ten tweede is met de onderhavige regeling het Subsidieprogramma retrofit mobiele

werktuigen opgenomen in de Subsidierегeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen.

2. Wijzigingen in het Subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's, het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen en in de Subsidierегeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM

Met de onderhavige wijzigingsregeling is het subsidiebedrag, geldend voor het Subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's, verlaagd van € 500,- naar € 400,-. De reden voor deze verlaging is dat het subsidieprogramma een vergoeding beoogt van zestig tot honderd procent van de kosten voor het inbouwen van een retrofit-roefilter. Voor deze wijziging werd in de meeste gevallen honderd procent van de kosten vergoed. Door de onderhavige wijziging is het percentage dat wordt vergoed teruggebracht naar een evenredig bedrag.

Tevens is met de onderhavige regeling de periode waarvoor het beschikbare budget (€ 40 miljoen) voor dit programma beschikbaar is, met een jaar verlengd. Ook voor het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen is de periode waarvoor het beschikbare budget (€ 30 miljoen) beschikbaar is, met een jaar verlengd. Het subsidieplafond voor beide programma's is niet gewijzigd aangezien op dit moment nog voldoende budget beschikbaar is.

Met de onderhavige wijzigingsregeling is in het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen voor wat betreft het subsidiebedrag een onderscheid gemaakt tussen ongebruikte vrachtauto's en bussen met een motorvermogen lager dan 225 kW en tussen die voertuigen met een motorvermogen van 225 kW of meer. Voor vrachtwagens of bussen met een Euro 5-dieselmotor met een vermogen van 225 kW of meer wordt het subsidiebedrag vanaf 1 april 2008 verlaagd naar € 500,-. De reden voor deze verlaging is dat het beoogde doel van dit subsidieprogramma, het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stadscentra, met de huidige subsidiebedragen niet wordt gehaald. Beoogd was dat ten minste een derde van de voertuigen waarin met subsidie een emissie beperkende voorziening is ingebouwd, wordt ingezet voor stedelijk gebruik. Naar nu blijkt wordt een groot deel van deze voertuigen ingezet voor internationaal transport. Het gaat hierbij veelal om voertuigen met een vermogen van 225 kW of meer. Door het verlagen van het subsidiebedrag voor deze groep blijft een groter deel van het subsidiebudget over voor het stimuleren van Euro 5 dieselmotoren bij voertuigen met een motorvermogen lager dan 225 kW en het stimuleren van voertuigen met motoren die voldoen aan

de EEV-norm. De wijziging van de subsidiebedragen uit het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen treedt vanaf 1 april 2008 in werking, zodat de sector tijdig van deze wijziging op de hoogte is.

Met de wijziging van de Subsidierегeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM is de periode waarvoor het beschikbare budget (€ 13 miljoen) beschikbaar is, met een jaar verlengd. Het subsidieplafond wordt niet gewijzigd, aangezien ook hier nog voldoende budget beschikbaar is.

3. Achtergrond en aanleiding van het Subsidieprogramma retrofit mobiele werktuigen

De Subsidierегeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen is op 1 juli 2006 in werking getreden¹. De subsidierегeling bestond aanvankelijk alleen uit het Subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's. Per 1 oktober 2006 zijn daar het Subsidieprogramma retrofit vrachtauto's, zware bestelauto's en bussen en het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen aan toegevoegd². Het onderhavige subsidieprogramma maakt net als de andere subsidieprogramma's onderdeel uit van de maatregelen die in de brief van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: VROM) aan de Tweede Kamer van 2 november 2005³ in brede zin zijn aangekondigd om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Voor de achtergrond en aanleiding van de subsidierегeling en de verschillende subsidieprogramma's wordt verwezen naar paragraaf 1 van de toelichting bij de Subsidierегeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen.

Het Subsidieprogramma retrofit mobiele werktuigen beoogt aan te sluiten bij de andere retrofitsubsidieprogramma's uit de Subsidierегeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen. Op een aantal punten verschilt het programma voor mobiele werktuigen met de andere programma's. In het kader van het subsidieprogramma voor mobiele werktuigen komen alleen de zogeheten gesloten systemen in aanmerking die de hoogste vermindering van deeltjesuitstoot opleveren, in ieder geval met meer dan 90%. Voorts zijn emissieverminderende voorzieningen voor mobiele werktuigen, anders dan die voor personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's, niet exclusief bestemd voor mobiele werktuigen van een bepaald merk en type. Zowel de aard van het mobiele werktuig en de wijze waarop het werktuig wordt gebruikt als het type motor zijn daarvoor bepalend. Mobiele werktuigen worden in tegenstelling tot vrachtauto's en bussen vaak kortdurend of met een steeds variërend motorge-

bruik ingezet. Dat stelt andere eisen aan de toe te passen emissieverminderende voorziening. Dat is de reden dat de emissieverminderende voorzieningen die bestemd zijn voor vrachtauto's en bussen niet zonder meer ook geschikt zijn voor het gebruik in mobiele werktuigen met een vergelijkbare motor. Voorts beschikken de meeste mobiele werktuigen niet over een kenteken en zijn zij daarom ook niet in het kentekenregister of anderszins centraal geregistreerd. De inbouw van de emissieverminderende voorzieningen wordt daarom ook niet centraal geregistreerd, zoals bij de retrofitsubsidieprogramma's voor personen- bestelauto's en voor vrachtauto's, zware bestelauto's en bussen wel het geval is.

Omdat het aantal aanvragen om subsidie naar verwachting lager zal zijn dan het aantal aanvragen op grond van de beide andere retrofitsubsidieprogramma's, is besloten geen apart Nederlands certificerings- en registratiesysteem voor emissieverminderende voorzieningen in mobiele werktuigen in het leven te roepen, maar aansluiting te zoeken bij het Zwitserse certificeringssysteem. Het Zwitserse Bundesamt für Umwelt (hierna: BAFU) heeft in samenwerking met het Zwitserse bedrijf Suva een standaardtest ontwikkeld voor emissieverminderende voorzieningen die geschikt zijn om permanent in de verschillende typen van motoren van mobiele werktuigen te worden ingebouwd. De op basis van deze test goedgekeurde voorzieningen zijn opgenomen in de filterlijst van BAFU en Suva, genaamd "Geprüfte und erprobte Partikelfilter- Systeme für die Nachrüstung von Dieselmotoren", ook wel bekend als de VERT-lijst, zie artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel A.

Het subsidieprogramma beoogt voor wat betreft de emissiereductie-eisen en voor een aantal technische eisen aan te sluiten bij de eisen opgenomen in deze VERT-lijst. Een emissieverminderende voorziening die in deze lijst is opgenomen, voldoet aan de emissiereductie-eisen uit het onderhavige programma en komt derhalve voor subsidie in aanmerking indien ook aan de andere voorwaarden voor subsidie wordt voldaan.

Toch kunnen ongebruikte emissieverminderende voorzieningen voor vrachtauto's en bussen met een Nederlandse typegoedkeuring, voor zover het voorzieningen van het zogenoemde gesloten type betreft, op basis van die typegoedkeuring voor subsidie in aanmerking komen voor inbouw in mobiele werktuigen, ook als deze voorzieningen niet in de VERT-lijst zijn opgenomen. Zij moeten dan wel gelijkwaardig zijn aan de voorzieningen op de VERT-lijst. In dat verband gelden een viertal technische eisen die niet in de Nederlandse certificeringseisen zijn opgenomen (zie artikel

2.17, tweede lid), maar wel deel uitmaken van de VERT-eisen. Uiteraard moet ook bij de toepassing van een voorziening met uitsluitend een Nederlandse typegoedkeuring aan de andere voorwaarden voor subsidie worden voldaan. Een belangrijke voorwaarde in dit verband is, dat de aanvrager van de subsidie bij de aanvraag een verklaring moet bijvoegen overeenkomstig bijlage V, waaruit blijkt dat een weloverwogen keuze is gemaakt voor een bepaald type voorziening. Op deze wijze wordt geborgd dat aan de hand van het type motor, de aard van het mobiele werktuig, het inzetprofiel en de onderhoudstoestand voor de juiste emissieverminderende voorziening wordt gekozen, ook als dat van een merk en type is waarvoor de Nederlandse typegoedkeuring voor toepassing in een vrachtauto of bus is afgegeven. Een deel van deze verklaring moet ingevuld en ondertekend zijn door de inbouwer. De inbouwer moet in geval van een voorziening met uitsluitend een Nederlandse typegoedkeuring verklaren dat de voorziening voldoet aan de technische eisen als bedoeld in artikel 2.17, tweede lid (zie ook de toelichting op dat artikel).

Overigens kunnen ook andere emissieverminderende voorzieningen voor subsidie in aanmerking komen, als door de aanvrager wordt aangetoond dat de toegepaste voorziening voldoet aan de gestelde emissiereductie-eisen en aan de vier technische eisen. Dat kan in ieder geval worden aangetoond als de voorziening, behalve aan de technische eisen, tevens voldoet aan de eisen opgenomen in bijlage IV-A of bijlage IV-B en dat blijkt uit een uitgevoerde beproeving zoals beschreven in die bijlagen, zie artikel 2.17 en de toelichting daarop.

Anders dan de retrofitsubsidieprogramma's voor personen- en bestelauto's en voor vrachtauto's, zware bestelauto's en bussen, wordt de subsidie niet aan de inbouwer van de emissieverminderende voorziening verstrekt, maar aan de eigenaar of de houder van het mobiele werktuig (artikel 2.16, vierde lid).

Niet alle soorten mobiele werktuigen komen voor subsidie in aanmerking, maar alleen degene die zijn vermeld in bijlage III. Voorts komen daarvan alleen mobiele werktuigen in aanmerking die zijn uitgerust met een motor met een vermogen van minimaal 75 kW en maximaal 560 kW en die beschikken over een typegoedkeuring op basis van fase II of fase IIIA van richtlijn 97/68/EG.

Overigens wordt op grond van de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2008 de aanschaf van nieuwe mobiele werkmachines die beschikken over een typegoedkeuring conform Fase IIIB fiscaal gestimuleerd.

4. Te verwachten milieueffect van het Subsidieprogramma retrofit mobiele werktuigen

Gezien de categorieën van mobiele werktuigen waarop het subsidieprogramma van toepassing is, geldt ten aanzien van het te verwachten milieueffect het volgende. Voor de periode van 1 januari 2008 tot en met 31 december 2008 is een bedrag van € 7.000.000,- beschikbaar. In deze subsidieperiode bedraagt het subsidiebedrag naar verwachting gemiddeld € 3.500,- per ingebouwde voorziening. Dit betekent dat ongeveer 2.000 mobiele werktuigen gesubsidieerd van een emissieverminderende voorziening kunnen worden voorzien. Uitgaande van een reëel gemiddelde gebruiksduur van 1323 uur per mobiel werktuig per jaar en een beperking van de uitstoot van deeltjes per werktuig met minimaal 90% bij een gemiddelde uitstoot van 27 gram per uur, is het potentiële blijvende effect van de subsidiëring tot en met 2013 een beperking van de uitstoot van $2000 * 1323 * 5 * 0,9 * 27$ gram p/u = 321.489 kg roet.

5. Administratieve lasten van het Subsidieprogramma retrofit mobiele werktuigen

De omstandigheid dat niet de inbouwer van de emissieverminderende voorziening de subsidie aanvraagt, maar de eigenaar of houder van het mobiele werktuig, brengt met zich mee dat de administratieve lasten die voor de aanvrager met het aanvragen van de subsidie gepaard gaan lager zijn dan bij de andere retrofit subsidieprogramma's, omdat de kosten voor het afmelden bij de RDW en de kosten voor steekproefkeuringen zich bij dit subsidieprogramma niet voordoen (zie paragraaf 4 van de toelichting bij het Subsidieprogramma retrofit personen- en bestelauto's en paragraaf 2.4 van de toelichting bij het Subsidieprogramma retrofit vrachtauto's en bussen). Dat verschil wordt slechts ten dele tenietgedaan door de administratieve lasten die gepaard gaan met het invullen van de verklaring als bedoeld in artikel 2.18, derde lid, overeenkomstig bijlage V, die bij de subsidieaanvraag moet worden gevoegd.

De totale lasten van het onderhavige subsidieprogramma voor aanvragers worden geschat op € 101.660,- gebaseerd op de lasten voor de aanvraag (bekend raken met het subsidieprogramma en het aanvraagformulier: € 50.400; invullen verklaring: € 18.000 en het doen van de aanvragen: € 33.260). Dat is 1,2% van het totaal beschikbare subsidieplafond.

Er is voor het onderhavige subsidieprogramma niet gekozen voor de mogelijkheid van elektronische indiening, omdat dit naar verwachting niet zal kunnen bijdragen aan de vermindering van

de administratieve lasten. Het aantal voorzieningen voor mobiele werktuigen per aanvrager zal in de meeste gevallen beperkt zijn, omdat de individuele eigenaar of houder de subsidie moet aanvragen. Overigens is in het subsidieprogramma bepaald dat aanvragen voor voorzieningen in meer dan een mobiel werktuig wel in een gecombineerde aanvraag kunnen worden gedaan, waarbij tevens gebruik kan worden gemaakt van een verzamelfactuur van de inbouw. Voorts zou de verplichting om als noodzakelijke bijlagen bij de subsidieaanvraag de factuur en de door de inbouwer mede te ondertekenen verklaring te overleggen, een belemmering kunnen zijn bij het elektronisch indienen van een aanvraag.

6. Notificatie als technisch voorschrift
De ontwerpregeling is op 18 december 2007 gemeld bij de Europese Commissie (notificatienummer 2007/0687/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 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217)).

Artikelsgewijs

Artikel 1

Onderdeel A

Artikel 1.1. Begripsomschrijvingen

In artikel 1.1, onderdeel p, is het begrip 'mobiel werktuig' opgenomen. Voor de omschrijving van dat begrip wordt verwezen naar bijlage III. Niet alle mobiele werktuigen komen voor subsidie in aanmerking, maar uitsluitend de mobiele werktuigen die zijn opgesomd in bijlage III. Het zijn vooral deze categorieën van mobiele werktuigen die in het kader van de fijnstofproblematiek stimulering behoeven voor het inbouwen van een emissieverminderende voorziening, omdat zij veelal in of rond stedelijke gebieden of in dichtbevolkte regio's worden gebruikt. De in de bijlage bij de verschillende mobiele werktuigen apart vermelde bestemming is zuiver beschrijvend bedoeld en beoogt niet de reikwijdte in te perken of af te bakenen.

In paragraaf 3 van het algemene deel van de toelichting is reeds aangegeven dat voor de emissiereductie-eisen en voor een aantal technische eisen is aangesloten bij de zogenoemde VERT-lijst. In artikel 1.1, onderdeel q, wordt voor de omschrijving van het begrip 'filterlijst' verwezen naar de categorie 'Partikelfilter-Systeme für den Dauereinsatz' van de lijst van BAFU/Suva, genaamd 'Geprüfte und erprobte Partikelfilter-Systeme für die Nachrüstung von Dieselmotoren', zie : <http://www.bafu.admin.ch/publikationen> (onder 'Luft') of <http://www.senternovem.nl>. De categorie 'Partikelfilter-Systeme für den Dauereinsatz' bevat filters voor permanent gebruik.

Voorts is in artikel 1.1, onderdeel r, een verwijzing opgenomen naar richtlijn 97/68/EG. In die richtlijn zijn voorschriften opgenomen omtrent de typegoedkeuring van motoren van mobiele werktuigen, zie artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.16.

Onderdeel H

Artikel 2.16. Voorwaarden voor subsidie

In het eerste lid van artikel 2.16 staan de voorwaarden voor subsidie vermeld. De emissieverminderende voorziening moet voldoen aan de emissiereductie-eisen, opgenomen in het eerste lid van artikel 2.17. Voorts komen alleen mobiele werktuigen in aanmerking met een dieselmotor met een vermogen van minimaal 75 en maximaal 560 kW, omdat zij de meeste uitstoot veroorzaken. Mobiele werktuigen uitgerust met motoren met een vermogen minder dan 75 kW veroorzaken navenant minder uitstoot. Bovendien is de inbouw van een emissieverminderende voorziening in dergelijke werktuigen ten opzichte van de prijs van die werktuigen erg duur en in die zin uit overwegingen van kostenefficiëntie economisch niet verantwoord. Daar komt bij dat nieuwe mobiele werktuigen uitgerust met een motor met een vermogen van 37-75 kW met een typegoedkeuring overeenkomstig fase IIIA op grond van de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2008 voor milieu-investeringaftrek in aanmerking komen.

De betreffende dieselmotor moet voorts over een typegoedkeuring beschikken op basis van de in artikel 1.1, onder r, genoemde richtlijn overeenkomstig fase II of IIIA als bedoeld in die richtlijn. Fase II betreft de motoren die sinds 1 januari 2001 (130-560 kW) respectievelijk 1 januari 2002 (75-130 kW) geen typegoedkeuring meer kunnen verkrijgen en vanaf 1 januari 2002 (130-560 kW) respectievelijk 1 januari 2003 (75-130 kW) niet meer in de handel mogen worden gebracht zonder aan de eisen van deze fase te voldoen. Fase IIIA betreft de motoren die sinds 1 juli 2005 (130-560 kW) respectievelijk 1 januari 2006 (75-130 kW) geen typegoedkeuring meer kunnen verkrijgen en sinds 1 januari 2006 (130-560 kW) respectievelijk 1 januari 2007 (75-130 kW) niet meer in de handel mogen worden gebracht zonder aan de eisen van deze fase te voldoen.

Vanwege het stimulerende karakter van het onderhavige subsidieprogramma wordt alleen subsidie verstrekt als de inbouw van de voorziening plaatsvindt na de inwerkingtreding van het subsidieprogramma (tweede lid). Voorts wordt geen subsidie verstrekt als af fabriek al een emissieverminderende voorziening aanwezig is (derde lid), ook niet als de betreffende voorziening gedurende de levensduur defect raakt of wordt verwijderd.

Alleen de eigenaar of houder is gerechtigd de subsidie aan te vragen (vierde lid). Onder eigenaar wordt in dit verband mede de economisch eigenaar verstaan, bijvoorbeeld op basis van financial lease. Een houder is iemand die krachtens een rechtsverhouding met de eigenaar de feitelijke macht over het mobiele werktuig uitoefent. Dat kan zijn een huurder, een lessee op basis van operational lease, een bruiklenner, een zaakwaarnemer of een andere beperkt gerechtigde. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de houder in zijn rechtsverhouding met de eigenaar dat hij bevoegd is de emissieverminderende voorziening te laten inbouwen en de subsidie daarvoor aan te vragen en te ontvangen.

Voor bepaalde mobiele werktuigen kan naast subsidie krachtens het onderhavige programma op grond van de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2008 aanspraak worden gemaakt op twee fiscale stimuleringsmaatregelen, milieu-investeringsaftrek en willekeurige afschrijving van milieu-investeringen. In het vijfde lid van artikel 2.16 is daarom bepaald dat geen subsidie op grond van het onderhavige programma wordt verstrekt, indien voor hetzelfde werktuig de genoemde fiscale stimuleringsmaatregelen zijn toegepast. Omdat de genoemde aanwijzingsregeling jaarlijks wordt vastgesteld is in het vijfde lid verwezen naar de wettelijke grondslagen voor dergelijke stimuleringsmaatregelen.

Artikel 2.17. Emissiereductie-eisen

De emissiereductie-eisen als zodanig zijn opgenomen in het eerste lid van artikel 2.17. De belangrijkste eis is dat de emissiereductie ten minste 90% bedraagt ten opzichte van de emissie-eisen gehanteerd bij de typegoedkeuring van de betreffende motor. Als het om een roetfilter gaat betekent dit dat een filter van het zogenoemde gesloten type dient te worden ingebouwd. Daarmee kan met een relatief beperkt aantal mobiele werktuigen een verhoudingsgewijs forse emissiereductie worden bereikt. Daarnaast dienen de mobiele werktuigen na inbouw van de emissieverminderende voorziening te blijven voldoen aan relevante bestaande eisen (eerste lid, onderdelen b en c). Voorts bevat het tweede lid van artikel 2.17 een

aantal technische eisen waaraan een voorziening in elk geval moet voldoen. Deze eisen maken deel uit van de eisen opgenomen in de VERT-lijst en zijn opgenomen om te waarborgen dat de voorzieningen waarvoor subsidie kan worden verleend gelijkwaardig zijn aan de voorzieningen die in de VERT-lijst zijn opgenomen.

De in het tweede lid, onderdeel a, genoemde eis (aan de voorziening zijn constructieve maatregelen getroffen die het onmogelijk maken de voorziening in omgekeerde richting te monteren) houdt verband met het feit dat de periodiek noodzakelijke reiniging van de voorziening niet mag plaatsvinden door het eenvoudig omkeren en doorblazen van de voorziening. Daarmee zouden veel asdeeltjes alsnog in het milieu terechtkomen. Voor het reinigen van de voorzieningen bestaan speciale milieuvriendelijke methoden.

De in het tweede lid, onderdeel b, genoemde eis houdt in dat de voorziening moet zijn aangesloten op een zogeheten datalogstelsel, waarmee voor de voorziening essentiële waarden worden geregistreerd. In elk geval dient dit stelsel te registreren wanneer de beschreven omstandigheid van tegendrukoverschrijding zich voordoet en dient dan tevens een visueel of akoestisch alarmsignaal te activeren. Indien in het mobiele werktuig reeds een boordcomputer is gemonteerd, mag de bewaking via deze boordcomputer worden geregeld en behoeft dus geen apart bewakingssysteem te worden gemonteerd. Wel blijft dan gelden dat een akoestisch of visueel alarmsignaal door het bewakingssysteem moet worden geactiveerd wanneer de beschreven situatie van tegendrukoverschrijding zich voordoet.

De in het tweede lid, onderdeel c, genoemde eis (de doorstromingsrichting van het filterelement van de emissieverminderende voorziening is met een goed zichtbare pijl aangegeven) is opgenomen om te voorkomen dat bij vervanging van het filterelement deze verkeerd zou worden ingebouwd, wat bij die montage tot schade aan de voorziening kan leiden of anderszins schadelijke gevolgen met zich mee kan brengen.

De in onderdeel d van het tweede lid genoemde eis (ten behoeve van uitlaatgasdiagnose is de emissieverminderende voorziening aan de ingangszijde voorzien van een daartoe geschikt en afsluitbaar monsternamelpunt) is opgenomen om met behulp van uitlaatgasdiagnose de motorconditie te kunnen controleren, wat voor de goede werking van de voorziening essentieel is.

Onderdelen a en b van het derde lid van artikel 2.17 verwijzen naar bijlage IV-A, respectievelijk IV-B, waarin de eisen zijn opgenomen waaraan de emissieverminderende voorzieningen moeten voldoen en daarin zijn de testprocedures

beschreven waaruit dat moet blijken. De bijlagen kunnen afzonderlijk worden gebruikt. Een voorziening die voldoet aan een van beide bijlagen én aan het tweede lid van artikel 2.17, voldoet in elk geval aan het eerste lid van artikel 2.17 en kan als zodanig voor subsidie in aanmerking komen. Het bepaalde in het vierde lid betekent dat in elk geval aan bijlage IV-A wordt voldaan, indien de emissieverminderende voorziening van het gesloten type is en een Nederlandse typegoedkeuring heeft voor een vrachtauto of bus, onverminderd de eisen genoemd in het tweede lid. Die eisen uit het tweede lid gelden derhalve ook voor deze voorzieningen. Het bepaalde in het vijfde lid betekent dat een emissieverminderende voorziening in elk geval aan bijlage IV-B voldoet, indien deze in de VERT-lijst is opgenomen (zie paragraaf 3 van het algemene deel van deze toelichting). De eisen van het tweede lid maken onderdeel uit van de VERT-eisen en daarom is in het vijfde lid niet naar het tweede lid verwezen.

Artikel 2.18. De aanvraag

De emissieverminderende voorzieningen voor mobiele werktuigen zijn niet exclusief geschikt voor een bepaald merk en type mobiel werktuig. De verklaring overeenkomstig bijlage V, bedoeld in het derde lid, dient door de aanvrager en de inbouwer, ieder voor zijn deel, te worden ingevuld en ondertekend en bij de aanvraag te worden gevoegd. Die bijlage heeft als doel te bewerkstelligen dat weloverwogen voor de juiste voorziening wordt gekozen. Op basis van de gegevens vermeld in de verklaring moet voor een bepaald merk en type voorziening worden gekozen, die – uiteraard – moet voldoen aan de emissiereductie-eisen. Dit geldt zowel voor voorzieningen die in Nederland door de Dienst Wegverkeer zijn goedgekeurd als de voorzieningen die in de VERT-lijst zijn opgenomen. De inbouwer dient in het geval dat voor een voorziening met een Nederlandse typegoedkeuring is gekozen, te verklaren dat de voorziening voldoet aan de eisen van artikel 2.17, tweede lid. Dit betekent niet dat de inbouwer zelf constructieve of andere maatregelen dient te treffen om de voorziening aan deze eisen te laten voldoen, maar dat de inbouwer verklaart dat de emissieverminderende voorziening als zodanig aan deze eisen voldoet. Gelet op het doel van de subsidie en een doelmatige besteding van de subsidiegelden kan een dergelijke verklaring redelijkerwijs worden geleverd.

Op grond van artikel 16, tweede lid, onderdeel b, van het Besluit milieusubsidies moet naast de in artikel 2.18, vierde lid, bedoelde factuur ook een betalingsbewijs bij de aanvraag worden gevoegd. De aanvrager moet de kosten dus reeds

vóór de subsidieaanvraag aan de inbouwer hebben betaald en het bewijs daarvan bij de aanvraag voegen.

Voor een efficiënte afhandeling van de aanvraag bepaalt het vierde lid dat de factuur uitsluitend de inbouw van de emissieverminderende voorziening mag bevatten. Een combinatie met andere werkzaamheden (bijvoorbeeld onderhoud of reparatie) is niet toegestaan. Dat zou kunnen leiden tot onduidelijkheid over de hoogte van het arbeidsloon dat uitsluitend aan de inbouw kan worden toegerekend. Uit de factuur moet blijken in wat voor merk en type mobiel werktuig de inbouw heeft plaatsgevonden en welke voorziening is toegepast. In verreweg de meeste gevallen zal dat een voorziening zijn die in de VERT-lijst is opgenomen of in Nederland door de Dienst Wegverkeer is goedgekeurd. In beide gevallen moeten relevante vermeldingen zoals merknaam en type en goedkeurings- of controlenummer op de factuur worden vermeld.

Aanvragen voor de inbouw van meer dan één emissieverminderende voorziening kunnen tegelijkertijd worden ingediend (tweede lid). Bovendien kan in dat geval worden volstaan met een voldoende gespecificeerde verzamelfactuur voor de inbouw van de verschillende emissieverminderende voorzieningen (vijfde lid).

Artikel 2.19. Subsidiabele kosten en subsidiepercentage

Subsidiabele kosten zijn uitsluitend de kosten van aanschaf en inbouw van de emissieverminderende voorziening die door de inbouwer aan de aanvrager in rekening is gebracht en door de aanvrager vóór het indienen van de aanvraag zijn betaald. Van het gekozen subsidiepercentage van 35% tot een maximum van € 5.000,- wordt verwacht dat er voldoende stimulerend effect van uit gaat.

Artikel III

De inwerkingtredingsdatum van de onderhavige regeling is, met uitzondering van artikel I, onderdeel F, vastgesteld op 1 januari 2008. Hiermee is afgeweken van het uitgangspunt dat minimaal drie maanden wordt aangehouden tussen publicatie en inwerkingtreding van regelgeving. Hiervoor is ten eerste gekozen om voor 2008 de beschikbare budgetten voor de twee subsidieprogramma's uit de Subsidieregeling emissieverminderende maatregelen voor voertuigen en voor de Subsidieregeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM beschikbaar te laten zijn. Ten tweede wordt het van belang geacht om het Subsidieprogramma retrofit mobiele werktuigen zo snel mogelijk van kracht te laten worden.

Artikel I, onderdeel F, treedt in werking met ingang van 1 april 2008. Met dit onderdeel zijn de subsidiebedragen voor het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtauto's en bussen aangepast. Om het bedrijfsleven voldoende de tijd te

geven om zich voor te bereiden op deze wijziging, treedt deze wijziging (ruim) drie maanden na publicatie van de onderhavige regeling in werking.

*De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.M. Cramer.*

¹ Stcrt. 2006, 124.

² Stcrt. 2006, 190.

³ Kamerstukken II 2005/2006, 30 175, nr. 12.