



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 22 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/51482, houdende vaststelling van regels ter bevordering van de aanschaf, ombouw en innovatie van schoon of emissieloos bouwmaterieel dat wordt gebruikt in de bouw (Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3, eerste lid, onder b en f, 4, eerste en tweede lid, en 5 van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanschaf: verkrijging van de eigendom, bedoeld in artikel 3:84, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek krachtens koop, of 'financial leasing', bedoeld in paragraaf 3.2 van het besluit Omzetbelasting, leasing van 25 januari 2007, nr. CPP2006/2847M;

aanvrager: onderneming, niet zijnde een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, een provincie, gemeente, waterschap of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen, die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, met een vestiging in Nederland en een subsidie aanvraagt op grond van deze regeling;

Algemene groepsvrijstellingsverordening: Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187), dan wel later daarvoor in de plaats tredende Europese regelgeving;

alternatieve energiedragers: energiebronnen die dienen als vervanging van fossiele bronnen en die ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de bouwsector verbeteren;

bouwsector: sector van bedrijven, ingeschreven in het handelsregister onder de codes 39, 41, 42, 43, 4941, 50 201, 7712, 7732 of 7739 van de Standaard Bedrijfsindeling, gericht op de nieuwbouw, het onderhoud, de verbouw of het slopen en verwijderen van een onroerende zaak of een gedeelte daarvan;

bouwmachine:

- a. bouwwerktuig:
 - 1°. mobiele machine;
 - 2°. vervoerbare industriële uitrusting; of
 - 3°. voertuig, niet bestemd voor personen- of goederenvervoer over de weg, of vaartuig; en
 - 4°. welke genoemd is in bijlage 1, onderdeel A; of
- b. hulpfunctie:
 - 1°. machine die is gemonteerd op het chassis van een weg- of spoorvoertuig of een drijvend werktuig; en
 - 2°. welke genoemd is in bijlage 1, onderdeel B; of
- c. bouwvoertuig:
 - 1°. voertuig met de in het kentekenregister vastgelegde voertuigkwalificatie N2 of N3 en met de carrosseriecode 9, 10, 15, 16, 26, 27 en 28 of de aanduiding voor speciale doeleinden SF en indien het voertuigcategorie N2 betreft vanaf een gewicht van 4.250 kg; en
 - 2°. welke genoemd is in bijlage 1, onderdeel C; en
- d. indien elektrisch aangedreven beschikkende over een continu elektrisch vermogen van 8 kilowatt of hoger; en
- e. bestemd is of in hoofdzaak wordt gebruikt voor het verrichten van bouwwerkzaamheden in de open lucht;

CO₂: koolstofdioxide;

emissieloos: zonder uitlaatmissie van NO_x, roetdeeltjes en broeikasgassen, uitgezonderd CO₂ die vrijkomt bij gebruik van niet fossiele waterstofdragers in een brandstofcel;



emissiearm: uitlaatemissies van NO_x en roetdeeltjes die voldoen aan emissielimieten zoals aangegeven in bijlage 3;

fijnstof: vaste stofdeeltjes die kleiner zijn dan 10 micrometer doorsnee;

groep: groep, bedoeld in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

kleine of middelgrote onderneming: kleine of middelgrote onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;

netto investeringskosten: investeringskosten voor de subsidiabele bouwmachine of het zeegaand bouwvaartuig exclusief omzetbelasting;

netto referentiekosten: investeringskosten voor de referentie-bouwmachine exclusief omzetbelasting;

NO_x: stikstofoxiden;

NH₃: ammoniak;

NRMM-Verordening: verordening (EU) 2016/1628 van het Europees parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG;

onderzoekorganisatie: organisatie voor onderzoek en kennisverspreiding als bedoeld in artikel 2, onderdeel 83, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;

operational leasing: leasevorm, bedoeld in paragraaf 3.3 van het besluit Omzetbelasting, leasing;

overeenkomst: schriftelijke overeenkomst tot koop, bedoeld in artikel 7:1 van het Burgerlijk Wetboek of een schriftelijke overeenkomst tot 'financial leasing', bedoeld in paragraaf 3.2 van het besluit Omzetbelasting, leasing, met de ontbindende voorwaarde dat subsidie wordt verleend;

project experimentele ontwikkeling: een project inhoudende experimentele ontwikkeling, bedoeld in artikel 2, onderdeel 86, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening waarbij sprake is van het verwerven, combineren, vormgeven en gebruiken van bestaande wetenschappelijke, technologische, zakelijke en andere relevante kennis en vaardigheden, gericht op het ontwikkelen van nieuwe of verbeterde producten, procedés of diensten;

project haalbaarheidsstudie: een project inhoudende een haalbaarheidsstudie als bedoeld in artikel 2, onderdeel 87, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening, waarbij sprake is van een onderzoek of analyse van het potentieel van een project experimentele ontwikkeling, met als doel de besluitvorming te ondersteunen door objectief en rationeel de sterke en de zwakke punten van een project, de kansen en risico's in kaart te brengen, waarbij ook wordt aangegeven welke middelen nodig zijn om het project te kunnen doorvoeren en wat de uiteindelijke slaagkansen zijn;

referentie-bouwmachine: bouwmachine met een verbrandingsmotor met dezelfde functie en prestatie als de te subsidiëren bouwmachine;

roetdeeltjes: stof die ontstaat bij een onvolledige verbranding van koolstofhoudende brandstoffen;

SCR-katalysator: nabehandelingssysteem voor selectieve katalytische reductie, dat overeenkomstig geldende standaarden op een motor van een bouwwerktuig of zeegaand bouwvaartuig kan worden geplaatst, teneinde emissies van NO_x significant te verminderen;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

eerste inschrijving en tenaamstelling: eerste inschrijving en tenaamstelling, bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement;

verstrektingsvoorbehoud: registratie als bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement, van de rechtspersoon of natuurlijk persoon die over de tenaamstellingscode van een voertuig in het kentekenregister kan beschikken;

voertuigkwalificaties N2 of N3: voertuigkwalificaties N2 en N3 als bedoeld in bijlage II, onderdeel A, van de Verordening (EU) 2018/858 van het Europees parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1–218);

zeegaand bouwvaartuig: vaartuig dat mede wordt ingezet voor bouwwerkzaamheden in de Nederlandse exclusieve economische zone, waarvoor een geldig certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 6 van het Schepenbesluit 2004 vereist is, dat is genoemd in bijlage 1, onderdeel D, bij deze regeling, niet zijnde een binnenvaartschip of drijvend werktuig als bedoeld in de artikelen 2 en 3 van de Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG;

Artikel 1.2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als hoofddoel om de emissie van NO_x in de bouwsector te verminderen en als neven doel om de emissie van CO₂ en fijnstof te verminderen, door:

- de aanschaf van emissieloze bouwmachines voor bouwwerkzaamheden door ondernemingen in de bouwsector te stimuleren;



- b. de ombouw van bouwmachines en zeegeande bouwvaartuigen door middel van NO_x-reducerende maatregelen door ondernemingen in de bouwsector te stimuleren;
- c. het ondersteunen van projecten gericht op technologie-, innovatie- en kennisontwikkeling in de pre-commerciële fase of aanschaf in het kader van een experimentele ontwikkeling, die een bijdrage leveren aan het bereiken van een reductie van met name de emissie van NO_x, alsmede de emissies van CO₂, en fijn stof, in de bouwsector, door het gebruik van bouwmachines zonder verbrandingsmotor die in hun energiebehoefte worden voorzien door elektriciteit, waterstof of niet petrochemische waterstofdragers.

Artikel 1.3 Maximale verlening per jaar

Per aanvrager of groep wordt per kalenderjaar ten hoogste € 1.000.000 aan subsidie als bedoeld in de artikelen 2.1 en 3.1 verleend.

HOOFDSTUK 2. AANSCHAFTSUBSIDIE

Artikel 2.1 Subsidiabele activiteit

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij dit hoofdstuk en artikel 1.3, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor de aanschaf van één of meerdere emissieloze bouwmachines die voor het eerst in gebruik worden genomen na productie dan wel na de eerste inschrijving en tenaamstelling.

Artikel 2.2 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt per emissieloze bouwmachine ten hoogste 40% van de meerkosten ten opzichte van een referentie-bouwmachine, verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek over de investeringskosten voor de bouwmachine, genoemd in artikel 3.42a van de Wet inkomstenbelasting 2001 Milieu investeringsaftrek, indien dit van toepassing is op de bouwmachine, tot een bedrag van ten hoogste € 300.000.
2. De meerkosten, bedoeld in het eerste lid, worden per bouwmachine bepaald:
 - a. in het geval van emissieloze bouwmachines met uitsluitend accupakketten als energiedrager, met een motorvermogen tot 100 kW, door toepassing van de formule: $A * kWh + M * kW + O$, waarbij: $A = € 800$, $kWh =$ accucapaciteit in kilowattuur, $M = € 300$, $kW =$ continue elektrisch motorvermogen in kilowatt, $O = € 7.000$; of
 - b. in het geval van overige emissieloze bouwmachines, op basis van de netto investeringskosten verminderd met de netto referentiekosten.
3. De steunintensiteit wordt met 10 procentpunten verhoogd voor subsidie aan een kleine of middelgrote onderneming.
4. Indien reeds door een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie subsidie of een andere tegemoetkoming is verstrekt voor de aanschaf van de bouwmachine wordt het bedrag dat door deze bestuursorganen is verstrekt in mindering gebracht op de subsidie waarvoor de aanvrager krachtens deze regeling in aanmerking komt.

Artikel 2.3 Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond voor 2022 is € 3.330.000 voor bouwwerktuigen en hulpfuncties als bedoeld in de begripsomschrijving van 'bouwmachine', artikel 1.1, onderdelen a en b.
2. Het subsidieplafond voor 2022 is € 1.670.000 voor bouwvoertuigen als bedoeld in de begripsomschrijving van 'bouwmachine' artikel 1.1, onderdeel c.
3. Indien het subsidieplafond, bedoeld in eerste lid, ontoereikend is om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, worden de bedragen aangevuld met de onaangesproken middelen gereserveerd op grond van het tweede lid.
4. De Minister stelt het subsidieplafond vast voor de jaren na 2022 en geeft hiervan kennis in de Staatscourant voor aanvang van het kalenderjaar waarvoor het betreffende subsidieplafond wordt vastgesteld.
5. Indien het subsidieplafond wordt bereikt voor afloop van de betreffende kalenderperiode, maakt de Minister dit bekend in de Staatscourant.



Artikel 2.4 Verdelingsregime

1. De Minister kent de in de betreffende subsidieperiode beschikbare gelden voor subsidies op grond van dit hoofdstuk toe, overeenkomstig artikel 8, lid 3 van het Kaderbesluit, op volgorde van ontvangst van de volledige aanvragen.
2. Indien een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt de dag waarop de aanvraag voldoet aan deze wettelijke voorschriften als datum van ontvangst.
3. Indien de Minister op de dag waarop het subsidieplafond is bereikt, meerdere volledige aanvragen om subsidieverlening heeft ontvangen, stelt hij de onderlinge rangschikking vast door middel van loting.

Artikel 2.5 Aanvraag subsidieverlening

1. Een aanvrager dient bij de Minister een aanvraag om subsidie op grond van dit hoofdstuk in door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Als tijdstip van indiening van een aanvraag geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.
3. Een aanvraag tot subsidieverlening op grond van dit hoofdstuk kan worden ingediend in de volgende perioden:
 - a. in 2022 van 9 mei 2022, 9.00 uur tot en met 30 december 2022, 12.00 uur;
 - b. in 2023 van 2 januari 2023, 9.00 uur tot en met 31 december 2023, 12.00 uur;
 - c. in 2024 van 2 januari 2024, 9.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur;
 - d. in 2025 van 2 januari 2025, 9.00 uur tot en met 31 december 2025, 12.00 uur;
 - e. in 2026 van 2 januari 2026, 9.00 uur tot en met 31 december 2026, 12.00 uur.
4. Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie op grond van dit hoofdstuk worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
 - a. naam en adres van de aanvrager;
 - b. contactpersoon met contactgegevens van de aanvrager;
 - c. nummer Kamer van Koophandel;
 - d. BSN-nummer van de aanvrager indien een onderneming door een natuurlijk persoon wordt gedreven;
 - e. het IBAN-nummer van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager, inclusief een bewijs dat de bankrekening op naam van de aanvrager staat;
 - f. merk, type, de handelsbenaming en, indien van toepassing, accu-capaciteit in kilowattuur en continu elektrisch motorvermogen in kilowatt, van de emissieloze bouwmaschine;
 - g. de overeenkomst voor de aanschaf, die ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten en niet gedateerd mag zijn voor 1 januari 2022;
 - h. indien het een bouwmaschine, bedoeld in artikel 2.2, tweede lid, onderdeel b, betreft, een bewijs van minder dan drie maanden oud waaruit blijkt wat de netto referentiekosten zijn;
 - i. de code of codes verbonden aan de Standaard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek van de aanvrager op het moment van de aanvraag;
 - j. de aanduiding van de subsidieregeling en de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies of andere tegemoetkomingen van andere bestuursorganen of de Europese Commissie voor de aanschaf van de bouwmaschine;
 - k. een getekende verklaring dat de bouwmaschine gedurende de instandhoudingstermijn, bedoeld in artikel 2.11, derde lid, hoofdzakelijk zal worden ingezet ten behoeve van de bouwsector in Nederland.

Artikel 2.6 Afwijzingsgronden

De Minister beslist in elk geval afwijzend op een aanvraag om subsidie op grond van dit hoofdstuk, indien:

- a. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 1, vierde lid, onderdeel c, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- b. het een aanvrager betreft, tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, zesde lid, onderdeel a, van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening;
- c. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;



- d. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- e. de energie voor de aandrijving van de bouwmachine wordt geleverd door een accupakket dat lood bevat;
- f. de onderneming ten tijde van de aanvraag niet staat geregistreerd als onderneming in de bouwsector op basis van de Standaard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek;
- g. de schriftelijke overeenkomst of overeenkomsten ten behoeve van het uitvoeren van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1, ten tijde van de indiening van de aanvraag reeds is of zijn gesloten die ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten en niet gedateerd mag zijn voor 1 januari 2022;
- h. een bouwmachine met kenteken reeds is tenaamgesteld ten tijde van de indiening van de aanvraag;
- i. de hulpfunctie geen gebruikstoestand kent waarbij de verbrandingsmotor automatisch wordt afgeschakeld als de elektromotor van de hulpfunctie wordt gebruikt, en het batterijpakket niet met een stekker oplaadbaar is;
- j. de bouwmachine niet in de handel is gebracht met inachtneming van de voorschriften die bij of krachtens hoofdstuk 3 van het Warenwetbesluit machines zijn gesteld of de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid, bedoeld in artikel 26a van de Spoorwegwet;
- k. er al een subsidie is verstrekt voor dezelfde activiteit met betrekking tot dezelfde bouwmachine; of
- m. indien voor een bouwvoertuig als in bijlage 1, onderdeel C, reeds subsidie is verleend op basis van de Subsidieregeling Aanschaf Zero Emissie Trucks (AanZET); of
- n. de aanvraag niet voldoet aan de in de regeling gestelde regels.

Artikel 2.7 Beschikking op aanvraag

De beschikking op een subsidieaanvraag wordt gegeven binnen 13 weken na de datum van ontvangst van de aanvraag. Indien de beschikking niet binnen 13 weken kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met diezelfde termijn worden verlengd.

Artikel 2.8 Voorschot

De Minister verstrekt ambtshalve, gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening, een voorschot van 90%.

Artikel 2.9 Aanvraag subsidievaststelling

1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie op grond van dit hoofdstuk wordt uiterlijk 12 maanden na de datum van verlening van de subsidie ingediend.
2. De aanvrager kan bij RVO een verzoek doen tot uitstel van maximaal 12 maanden van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien hij kan aantonen dat de levertijd van de emissieloze bouwmachine langer is dan de periode genoemd in het eerste lid.
3. Een aanvraag tot subsidievaststelling wordt op grond van dit hoofdstuk ingediend door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
4. Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
 - a. bijbehorende factuur en het betaalbewijs van de bouwmachine;
 - b. indien van toepassing, het kenteken van de gesubsidieerde bouwmachine.

Artikel 2.10 Betaling

Betalingen vinden plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager. Het resterende bedrag, na betaling van het voorschot, wordt gelijktijdig met de beschikking tot subsidievaststelling verstrekt.

Artikel 2.11 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger die een subsidie ontvangt op grond van dit hoofdstuk is overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van het Kaderbesluit verplicht:
 - a. onverwijld schriftelijk mededeling aan de Minister te doen van gewijzigde omstandigheden of wijziging van zijn gegevens die van belang zijn in verband met de subsidieverstrekking op grond van dit hoofdstuk;
 - b. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikkingen;



- c. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een door de Minister ter zake van de toepassing en de effecten van deze regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de Minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek.
2. Zodra het redelijkerwijs aannemelijk is dat niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie op grond van dit hoofdstuk verbonden verplichtingen wordt of zal worden voldaan, doet de subsidieontvanger hiervan onverwijld mededeling aan de Minister.
3. De subsidieontvanger heeft gedurende 48 maanden na vaststelling van de subsidie de gesubsidieerde bouwmaschine, zonder overdracht aan derden, in eigendom, en gebruik deze hoofdzakelijk in de bouwsector. Gedurende 48 maanden na de vaststelling van de subsidie toont de subsidieontvanger desgevraagd aan dat de bouwmaschine hoofdzakelijk in Nederland en hoofdzakelijk in de bouwsector is ingezet.
4. De subsidieontvanger is verplicht:
 - a. de bouwmachines met een kentekenbewijs waarvoor subsidie is verstrekt op zijn naam te stellen;
 - b. indien van toepassing, er zorg voor te dragen dat de bouwmaschine gedurende 48 maanden vanaf de eerste datum van inschrijving en tenaamstelling op zijn naam is gesteld, of bij operational leasing, een verstrekingsvoorbehoud in het kentekenregister is geplaatst;
 - c. de overeenkomst tot aanschaf te overleggen.
5. De subsidieontvanger is verplicht medewerking te verlenen aan controles die kunnen worden verricht door de Minister om te onderzoeken of door de subsidieontvanger aan de verplichtingen uit dit hoofdstuk is of wordt voldaan.
6. De subsidieontvanger beschikt, indien van toepassing, over een geldig keuringsbewijs als bedoeld in artikel 75, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en is verplicht deze op verzoek van de Minister te overleggen.
7. De Minister kan bij de beschikking tot verlening of vaststelling van de subsidie op grond van dit hoofdstuk nadere verplichtingen opleggen.

Artikel 2.12 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

1. Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 2.11 kan de Minister, onverminderd het bepaalde in de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terug te vorderen.
2. Het terug te vorderen bedrag wordt bepaald door de subsidie te verminderen met 1/48e van het verstrekte subsidiebedrag vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichtingen, genoemd in artikel 2.11. derde lid, inzake de verplichting om de bouwmaschine in eigendom te houden en hoofdzakelijk te gebruiken in de bouwsector in Nederland.

HOOFSTUK 3. RETROFITSUBSIDIE

Artikel 3.1 Subsidiabele activiteit

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij dit hoofdstuk en artikel 1.3, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor:

- a. de ombouw van een bouwwerktuig, die beschikt over een motor met een vermogen groter of gelijk 19 kilowatt en kleiner dan 56 kW waarvoor de fase V emissienorm, bedoeld in de bijlage bij de NRMM-verordening, geldt, tot een emissiearme bouwmaschine door installatie van een SCR-katalysator die leidt tot een bouwmaschine die voldoet aan de limietwaarden voor NO_x uit Tabel 1 in bijlage 3 van deze regeling;
- b. de ombouw van een bouwwerktuig, die beschikt over een motor met een vermogen groter of gelijk 56 kilowatt en kleiner of gelijk 560 kW waarvoor de fase II, fase III A of fase III B emissienormen, bedoeld in de bijlage bij de NRMM-verordening, gelden, tot een emissiearme bouwmaschine door installatie van een SCR-katalysator, die leidt tot een bouwmaschine die voldoet aan de voor die bouwmaschine geldende fase V-emissienormen voor NO_x, bedoeld in de bijlage bij de NRMM-verordening;
- c. de ombouw van een bouwwerktuig met een vermogen groter dan 560 kW tot emissiearme bouwmaschine door installatie van een SCR-katalysator, die leidt tot een bouwmaschine die voldoet aan de limietwaarden voor NO_x uit Tabel 1 in bijlage 3 van deze regeling;
- d. de ombouw van een in gebruik zijnd bouwwerktuig tot emissieloos bouwwerktuig door inbouw en



installatie van een elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend accupakket;

- e. de ombouw van een in gebruik zijnd zeegaand bouwvaartuig door inbouw en installatie van een SCR-katalysator per motor, met daarbij inbegrepen de certificering en het daarmee verbonden onderzoek, die leidt tot een zeegaand bouwvaartuig dat voldoet aan de dan geldende emissienorm voor NO_x overeenkomstig voorschrift 13 Bijlage VI van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188) en opvolgende amendementen ter vervanging.

Artikel 3.2 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt per bouwmaschine of per maatregel, als bedoeld in artikel 3.1, onderdeel e, op een zeegaand bouwvaartuig ten hoogste 40% van de kosten van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1, verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek over de investeringskosten voor de bouwmaschine of de maatregel als bedoeld in artikel 3.1, onderdeel e, op een zeegaand bouwvaartuig, genoemd in artikel 3.42a van de Wet inkomstenbelasting 2001 Milieu investeringsaftrek, indien deze aftrek van toepassing is op de bouwmaschine of zeegaand bouwvaartuig, tot een bedrag van ten hoogste € 300.000. In het geval van een zeegaand bouwvaartuig zijn, met inachtneming van artikel 1.3, per zeegaand bouwvaartuig meerdere maatregelen, als bedoeld in artikel 3.1, onderdeel e, subsidiabel.
2. De kosten per bouwmaschine of zeegaand bouwvaartuig, bedoeld in het eerste lid, worden bepaald op basis van de netto investeringskosten die onder artikel 3.1 subsidiabel zijn.
3. Artikel 2.2, derde en vierde lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.3 Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond voor 2022 voor de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1 is: € 5.000.000.
2. Artikel 2.3, vierde en vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3.4 Verdelingsregime

1. De Minister verdeelt de in de betreffende subsidieperiode beschikbare gelden op volgorde van ontvangst van de volledige aanvragen voor subsidies op grond van dit hoofdstuk.
2. Artikel 2.4, tweede en derde lid, is van toepassing.

Artikel 3.5 Aanvraag subsidieverlening

1. Een aanvraag tot subsidieverlening op grond van dit hoofdstuk kan worden ingediend door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Als tijdstip van indiening van een aanvraag geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag, ingediend bij RVO in de volgende perioden:
 - a. in 2022 9 mei 2022, 9.00 uur tot en met 30 december 2022, 12.00 uur;
 - b. in 2023 van 2 januari 2023, 9.00 uur tot en met 31 december 2023, 12.00 uur;
 - c. in 2024 van 2 januari 2024, 9.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur;
 - d. in 2025 van 2 januari 2025, 9.00 uur tot en met 31 december 2025, 12.00 uur.
3. Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie op grond van dit hoofdstuk worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
 - a. naam en adres van de aanvrager;
 - b. contactpersoon met contactgegevens van de aanvrager;
 - c. nummer van de Kamer van Koophandel;
 - d. BSN-nummer van de aanvrager indien een onderneming door een natuurlijke persoon wordt gedreven;
 - e. het IBAN-nummer van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager, inclusief een bewijs dat de bankrekening op naam van de aanvrager staat;
 - f. de code of codes verbonden aan de Standaard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek van de aanvrager op het moment van de aanvraag;
 - g. een verklaring dat de bouwmaschine gedurende de instandhoudingstermijn, bedoeld in artikel 3.11, zesde en zevende lid, hoofdzakelijk wordt ingezet in de bouwsector;

- h. de schriftelijke overeenkomst of overeenkomsten ten behoeve van het uitvoeren van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1, ten tijde van de indiening van de aanvraag reeds is of zijn gesloten die ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten en niet gedateerd mag zijn voor 1 januari 2022;
- i. indien de aanvraag betrekking heeft op een SCR-katalysator op een bouwmaschine met een vermogen groter of gelijk 56 kilowatt en kleiner of gelijk 560 kW, waarop de emissiegrenswaarden van fase II, fase III A of fase III B van toepassing zijn als bedoeld in de NRMM-verordening, of een bouwmaschine met een vermogen groter dan 560 kW, een bewijsstuk indien een roetfilter aantoonbaar niet mogelijk is;
- j. indien het een zeegaand bouwvaartuig betreft, een afschrift van een certificaat, bedoeld in de artikelen 4 tot en met 6 van het Schepenbesluit 2004, waarmee kan worden aangetoond dat het zeegaand bouwvaartuig werkzaamheden mag uitvoeren in de Nederlandse exclusieve economische zone;
- k. indien er een typegoedkeuring is uitgevoerd van de SCR-katalysator, het betreffende bewijsstuk.

Artikel 3.6 Afwijzingsgronden

Met toepassing van de in artikel 12 van het Kaderbesluit vermelde afwijzingsgronden, wordt de subsidie in ieder geval afgewezen, indien:

- a. er al een subsidie is verstrekt voor dezelfde activiteit met betrekking tot dezelfde bouwmaschine;
- b. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 1, vierde lid, onderdeel c, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- c. het een aanvrager betreft, tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, zesde lid, onderdeel a, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- d. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- e. de subsidieverstreking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- f. de aanvraag betrekking heeft op hetgeen bedoeld is in artikel 3.1, onderdeel c, de energie voor de aandrijving wordt geleverd door een accupakket dat lood bevat;
- g. de aanvrager niet staat geregistreerd als onderneming in de bouwsector op basis van de Standard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek;
- h. de schriftelijke overeenkomst of overeenkomsten ten behoeve van het uitvoeren van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1, ten tijde van de indiening van de aanvraag reeds is of zijn gesloten die ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten en niet gedateerd mag zijn voor 1 januari 2022;
- i. een typegoedkeuring of een enkelstukskeuringbewijs van het nabehandelingssysteem ontbreekt zoals voorgeschreven in bijlage 3;
- j. de aanvraag betrekking heeft op de installatie van een SCR-katalysator op een bouwmaschine zonder dat een roetfilter is of wordt gemonteerd, tenzij dit aantoonbaar niet mogelijk is;
- k. de aanvrager op grond van Europees recht al verplicht is om een maatregel zoals beschreven in artikel 3.1 uit te voeren;
- l. de bouwmaschine niet in de handel is gebracht met inachtneming van de voorschriften die bij of krachtens hoofdstuk 3 van het Warenwetbesluit machines zijn gesteld of zonder EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid als bedoeld in artikel 26a van de Spoorwegwet; of
- m. de aanvraag niet voldoet aan de in de regeling gestelde regels.

Artikel 3.7 Beschikking op aanvraag

De beschikking op een aanvraag wordt gegeven binnen 13 weken na de datum van ontvangst van de aanvraag. Indien de beschikking niet binnen 13 weken kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met diezelfde termijn worden verlengd.

Artikel 3.8 Voorschot

De Minister verstrekt ambtshalve, gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening, een voorschot van 90%.

Artikel 3.9 Aanvraag subsidievaststelling

- 1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie op grond van dit hoofdstuk wordt uiterlijk ingediend tot 8 maanden na de datum van verlening van de subsidie.
- 2. De aanvrager kan bij RVO een verzoek doen tot uitstel van maximaal 4 maanden van de indiening



van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien hij kan aantonen dat de uitvoering van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1, is vertraagd.

3. Een aanvraag tot subsidievaststelling op grond van dit hoofdstuk wordt ingediend door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
4. De subsidiabele kosten worden gestaafd met bewijsstukken die duidelijk, gespecificeerd en actueel zijn, als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening.
5. Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
 - a. bijbehorende factuur en het betaalbewijs aangaande maatregelen als bedoeld in artikel 3.1;
 - b. indien van toepassing, het kenteken van de gesubsidieerde omgebouwde bouwmaschine;
 - c. indien bij de aanvraag subsidieverlening geen rapport typegoedkeuring aanwezig was, een enkelstuksgoedkeuring zoals voorgeschreven is in bijlage 3;
 - d. een verklaring dat de aangepaste bouwmaschine in de handel is gebracht of in gebruik genomen met inachtneming van de voorschriften die bij of krachtens hoofdstuk 3 van het Warenwetbesluit machines zijn gesteld of met EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid als bedoeld in artikel 26a van de Spoorwegwet.

Artikel 3.10 Betaling

Betalingen vinden plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager. Het resterende bedrag, na betaling van het voorschot, wordt gelijktijdig met de beschikking tot subsidievaststelling betaald.

Artikel 3.11 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger die een subsidie ontvangt op grond van dit hoofdstuk is overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van het Kaderbesluit verplicht:
 - a. onverwijld schriftelijk mededeling aan de Minister te doen van gewijzigde omstandigheden of wijziging van zijn gegevens die van belang zijn in verband met de subsidieverstreking op grond van op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikkingen;
 - b. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikkingen;
 - c. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een door de Minister ter zake van de toepassing en de effecten van deze regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de Minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek.
2. Om een adequate emissiereducerende werking te borgen van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1, onderdelen a, b en c, toont een gecertificeerd meetbedrijf overeenkomstig ISO 9001, 9003, 17020, 17025, VCA, NEN 14001 of daaraan gelijk aan, dat de SCR-katalysator een typegoedkeuring heeft overeenkomstig bijlage 3 of de bouwmaschine met SCR-katalysator een enkelstukskeuringbewijs heeft overeenkomstig bijlage 3;
3. Om een adequate emissiereducerende werking te borgen van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1, toont een gecertificeerd meetbedrijf overeenkomstig ISO 9001, 9003, 17020, 17025, VCA, NEN 14001 of daaraan gelijk aan dat de emissienorm, bedoeld in artikel 3.1, onderdeel e, is behaald met een emissietest overeenkomstig de testprocedure voorgeschreven in bijlage 3.
4. De subsidieontvanger is verplicht, voor de bouwmaschine die met een retrofit-nabehandelingssysteem is uitgerust, om gedurende de instandhoudingstermijn jaarlijks, uiterlijk 2 maanden na een volledig jaar nadat de maatregel in gebruik is genomen, het verbruik van ureumoplossing, die overeenkomstig ISO 22241 is vervaardigd, te rapporteren. Voor het zee-gaande bouwvaartuig dat met retrofit-nabehandeling is uitgerust worden gedurende de instandhoudingstermijn jaarlijks, uiterlijk 2 maanden na een volledig jaar nadat de maatregel in gebruik is genomen, het verbruik van zowel de hoeveelheid brandstof als van de ureumoplossing verstrekt.
5. Op verzoek van de Minister werkt de subsidieontvanger mee aan de monitoring van emissies van de gesubsidieerde bouwmaschine of zee-gaand bouwvaartuig overeenkomstig bijlage 3 gedurende 48 maanden na vaststelling van de subsidie.
6. De subsidieontvanger heeft gedurende 48 maanden na vaststelling van de gesubsidieerde ombouw van de bouwmaschine, zonder overdracht aan derden, in eigendom, en gebruikt deze hoofdzakelijk in de bouwsector. Gedurende 48 maanden na de vaststelling van de subsidie toont



de subsidieontvanger desgevraagd aan dat de bouwmachine hoofdzakelijk in Nederland en hoofdzakelijk in de bouwsector is ingezet.

7. De subsidieontvanger heeft gedurende 48 maanden na vaststelling van de subsidie het zeegaand bouwvaartuig, zonder overdracht aan derden, in eigendom. Gedurende 48 maanden na de vaststelling van de subsidie van het zeegaand bouwvaartuig toont de subsidieontvanger jaarlijks, uiterlijk 2 maanden na een volledig jaar nadat de maatregel in gebruik is genomen, met het *Supplytime Charter Agreement* of logboek het aantal dagen aan dat het vaartuig werkzaamheden heeft verricht in de Nederlandse exclusieve economische zone. De eis is ten minste gemiddeld 60 dagen per jaar gedurende de eerste 48 maanden na vaststelling van de subsidie.
8. De Minister kan bij de beschikking tot verlening of vaststelling van de subsidie op grond van dit hoofdstuk nadere verplichtingen opleggen.

Artikel 3.12 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

1. Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 3.11 kan de Minister, onverminderd het bepaalde in de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terug te vorderen.
2. Het terug te vorderen bedrag wordt bepaald door de subsidie te verminderen met 1/48e van het verstrekte subsidiebedrag vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichtingen, genoemd in artikel 3.11, zesde en zevende lid, inzake de verplichting om de bouwmachine in eigendom te houden en hoofdzakelijk te gebruiken in de bouwsector in Nederland.

HOOFDSTUK 4. INNOVATIESUBSIDIE

Artikel 4.1 Subsidiabele activiteiten

De Minister kan subsidie verstrekken voor activiteiten die in Nederland worden uitgevoerd en bijdragen aan het realiseren van de doelstelling van de regeling als bedoeld in artikel 1.2, onderdeel c, in de vorm van:

- a. een project experimentele ontwikkeling dat bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling van emissieloze bouwmachines in de pre-commerciële fase, de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve energiedragers voor emissieloze bouwmachines of oplaadsystemen voor het laden al dan niet ontladen van accu's van emissieloze bouwmachines met uitzondering van de energieopwekking ten behoeve van het opladen;
- b. een project haalbaarheidsstudie aangaande de haalbaarheid van een project experimentele ontwikkeling als bedoeld in onderdeel a.

Artikel 4.2 Maximale projectduur

1. De maximale duur van projecten waarvoor subsidie kan worden verstrekt is:
 - a. bij een project experimentele ontwikkeling: 2 jaar;
 - b. bij een project haalbaarheidsstudie: 6 maanden.
2. De aanvrager kan een verzoek doen tot verlenging van de maximale duur van een project, bedoeld in het eerste lid, van ten hoogste 4 maanden, indien hij kan aantonen dat dit project vanwege overmacht is vertraagd.

Artikel 4.3 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond in 2022 voor projecten experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel a, bedraagt € 9.000.000,-.
2. Het subsidieplafond in 2022 voor projecten haalbaarheidsstudie als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel b, bedraagt € 1.000.000,-.
3. De Minister stelt de subsidieplafonds voor de jaren na 2022 vast en maakt deze bekend in de Staatscourant voor aanvang van het tijdvak waarvoor het wordt vastgesteld.

Artikel 4.4 Aanvraagperiode

1. Een aanvraag tot subsidieverlening voor een project haalbaarheidsstudie kan worden ingediend bij RVO in de volgende perioden:



- a. in 2022 van 9 mei 2022, 9.00 uur tot en met 30 december 2022, 12.00 uur;
 - b. in 2023 van 2 januari 2023, 9.00 uur tot en met 31 december 2023, 12.00 uur;
 - c. in 2024 van 2 januari 2024, 9.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur;
 - d. in 2025 van 2 januari 2025, 9.00 uur tot en met 31 december 2025, 12.00 uur;
 - e. in 2026 van 2 januari 2026, 9.00 uur tot en met 31 december 2026, 12.00 uur.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening voor een project experimentele ontwikkeling kan worden ingediend van 31 mei tot en met 31 augustus 2022, 17.00 uur.
 3. De Minister kan per kalenderjaar voor projecten experimentele ontwikkeling een of meer aanvraagperiodes vaststellen en maakt die bekend in de Staatscourant voor de aanvang van het tijdvak waarvoor de aanvraagperiodes worden vastgesteld.

Artikel 4.5 Aanvragers

Bij een project experimentele ontwikkeling en een project haalbaarheidsstudie kan, in afwijking van artikel 1.1, een aanvraag voor subsidie op grond van dit hoofdstuk, worden ingediend door een onderneming met een vestiging in Nederland die in staat is de experimentele ontwikkeling, die onderwerp is van het project, uit te voeren waarbij het mogelijk is in een samenwerkingsverband van die ondernemingen of een niet-gouvernementele organisatie of een publiek-gefinancierde onderzoeksorganisaties uit te voeren, waarbij een van de daaraan deelnemende ondernemingen door het samenwerkingsverband is aangewezen als penvoerder.

Artikel 4.6 Vereisten subsidieaanvraag

1. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld formulier dat wordt geplaatst op de website van RVO.
2. Met overeenkomstige toepassing van artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit bevat een aanvraag in ieder geval:
 - a. de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - b. de gegevens, bedoeld in bijlage III van de Algemene groepsvrijstellingsverordening, indien het een aanvraag tot subsidieverlening betreft van meer dan € 500.000,-;
 - c. een onderbouwing van de wijze waarop het eigen aandeel in de projectkosten door de deelnemers van het samenwerkingsverband wordt gefinancierd, indien een aanvraag namens de deelnemers van een samenwerkingsverband wordt ingediend;
 - d. een onderbouwing dat de experimentele ontwikkeling die onderwerp is van het haalbaarheidsproject, door de aanvrager uitgevoerd kan worden.

Artikel 4.7 Verdelingsregime

1. Voor een project haalbaarheidsstudie vindt de subsidieverdeling plaats op volgorde van binnenkomst van volledige aanvragen.
2. Voor een project experimentele ontwikkeling vindt de subsidieverdeling plaats aan de hand van een rangschikking, overeenkomstig artikel 4.8, van de aanvragen die voor subsidieverstrekking in aanmerking komen.
3. Indien twee of meer aanvragen voor projecten experimentele ontwikkeling op dezelfde plaats in de rangschikking terecht komen wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.
4. In afwijking van het eerste lid en tweede lid vindt, indien een gevraagde subsidie niet geheel doch voor ten minste 70 procent kan worden verstrekt omdat het subsidieplafond, bedoeld in 4.3, bijna is bereikt, overleg plaats met de aanvrager over het al dan niet geven van een beschikking houdende een afwijking van het subsidiebedrag dat is aangevraagd.
5. Aan de aanvrager van een subsidie voor een project experimentele ontwikkeling worden maximaal twee subsidies verstrekt per periode als bedoeld in artikel 4.4, tweede lid, of derde lid.
6. Aan de aanvrager van een subsidie voor een project haalbaarheidsstudie worden maximaal drie subsidies verstrekt per periode als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid onderdelen a tot en met e.

Artikel 4.8 Beoordelingscriteria

1. De aanvragen voor projecten experimentele ontwikkeling worden beoordeeld en gerangschikt op



onderwerp, impact en kwaliteit van het project, zoals vastgelegd in bijlage 2 bij deze regeling.

2. Bij de beoordeling worden punten toegekend, met een maximum van 100 punten per aanvraag.

Artikel 4.9 Afwijzingsgronden

Een subsidieaanvraag wordt, met toepassing van het bepaalde in artikel 12 van het Kaderbesluit, in ieder geval afgewezen indien:

- a. er al een subsidie is verstrekt op grond van dit hoofdstuk voor hetzelfde project;
- b. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening die de maximale steunintensiteit overschrijdt;
- c. er sprake is van een onderneming of organisatie, bedoeld in artikel 4.5, in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- d. de werkzaamheden aan het reeds project zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend en het stimulerend effect als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening daardoor ontbreekt;
- e. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- f. een project experimentele ontwikkeling minder dan 70 punten heeft behaald in de rangschikking;
- g. voor een projectaanvraag niet kan worden aangetoond dat er overleg is geweest of gedurende het project zal zijn over toelating met de Rijksdienst voor het Wegverkeer of Inspectie Leefomgeving en Transport, indien toelating tot weg, spoor of water essentieel is voor het project;
- h. de aanvrager van een project haalbaarheidsstudie niet in staat wordt geacht om de resultaten daarvan zelf in een project experimentele ontwikkeling voort te zetten; of
- i. de aanvraag niet voldoet aan de in de regeling gestelde regels.

Artikel 4.10 Beschikking op aanvraag

De beschikking op een aanvraag wordt gegeven binnen 13 weken na de datum van ontvangst van de aanvraag. Indien de beschikking niet binnen 13 weken kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met diezelfde termijn worden verlengd.

Artikel 4.11 Hoogte van de subsidie

1. Het maximale subsidiepercentage en het maximale subsidiebedrag bedragen:
 - a. bij een project experimentele ontwikkeling: het maximale percentage genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c van de Algemene groepsvrijstellingsverordening van de in aanmerking komende kosten voor emissieloze bouwmaschinen en infrastructuur voor emissieloze bouwmaschinen voor alternatieve energiedragers of oplaadsystemen voor het laden al dan niet ontladen van accu's van emissieloze bouwmaschinen met uitzondering van de energieopwekking ten behoeve van het opladen, en maximaal € 1.000.000,;
 - b. bij een project haalbaarheidsstudie: het maximale percentage genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel d, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening van de in aanmerking komende kosten voor de haalbaarheidsstudie, en maximaal € 50.000.
2. Binnen de kaders van artikel 25, zesde lid onder a, en zevende lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening, wordt de steunintensiteit met 10 procentpunten verhoogd voor subsidie aan middelgrote of kleine ondernemingen.
3. Conform artikel 25, zesde lid, onderdeel b, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening, wordt de steunintensiteit met 15 procentpunten verhoogd, indien:
 - a. de projectresultaten ruim worden verspreid via conferenties, publicaties, open access-repositories, of gratis of opensource-software;
 - b. er sprake is van samenwerking tussen ondernemingen waarvan er ten minste één een kleine of middelgrote onderneming is, waarbij geen van de ondernemingen meer dan 70 procent van de in aanmerking komende kosten voor haar rekening neemt.

Artikel 4.12 Subsidiabele kosten

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking:
 - a. bij een project experimentele ontwikkeling: de kosten als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - b. bij een project haalbaarheidsstudie: de kosten, bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Als standaardberekenningswijzen voor de berekening van uurtarieven kunnen worden gehanteerd:



- a. een berekening op basis van integrale kostensystematiek;
 - b. een berekening op basis van kosten per kostendrager vermeerderd met een forfaitair vastgestelde opslag voor indirecte kosten; of
 - c. een forfaitair vastgesteld uurtarief voor loonkosten.
3. De subsidiabele kosten worden gestaafd met bewijsstukken die duidelijk, gespecificeerd en actueel zijn, als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 4.13 Berekening subsidiabele kosten bij toepassing integrale kostensystematiek

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekingswijze worden de directe en indirecte kosten per kostendrager in een tarief per eenheid van deze kostendrager berekend.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het aantal eenheden van de kostendrager te vermenigvuldigen met het ingevolge het eerste lid berekende tarief, vermeerderd met de aan derden betaalde kosten voor zover deze geen deel uitmaken van het ingevolge het eerste lid vastgestelde tarief.

Artikel 4.14 Berekening subsidiabele kosten bij toepassing kosten per kostendrager met opslag

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekingswijze bedoeld in artikel 4.12, tweede lid, onderdeel b, worden de directe loonkosten per uur vermenigvuldigd met het aantal uren dat direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid berekende bedrag te vermeerderen met:
 - a. een vaste opslag voor indirecte kosten van 50 procent van de loonkosten;
 - b. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn; en
 - c. aan derden betaalde kosten.
3. Voor zover er geen loonkosten worden gemaakt, maar niettemin arbeid wordt verricht, wordt voor de berekening van de kosten van de arbeid uitgegaan van € 60,- per uur.

Artikel 4.15 Berekening met forfaitair uurtarief loonkosten

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekingswijze bedoeld in artikel 4.12, tweede lid, onderdeel c, wordt een uurtarief gehanteerd van € 60,- per uur.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid gehanteerde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal uren dat de direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt en te vermeerderen met:
 - a. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn; en
 - b. aan derden betaalde kosten.

Artikel 4.16 Bevoorschotting

1. De Minister verstrekt ambtshalve, gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening, voorschotten van 90 procent van het totaal verleende bedrag.
2. Bij subsidies op grond van dit hoofdstuk van meer dan € 200.000,- of waarvan de projectduur een jaar of meer is, geldt dat het eerste voorschot ambtshalve wordt verstrekt binnen twee weken na de datum van de beschikking tot subsidieverlening of binnen twee weken na de in het projectplan aangegeven startdatum, en:
 - a. de daaropvolgende voorschotten ambtshalve worden verstrekt binnen twee weken na 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober; en
 - b. met in achtneming van het eerste lid, het voorschot wordt berekend door het totale voorschotbedrag te delen door het aantal kwartalen in de periode waarover de subsidie is verleend.
3. De voorschotverstrekking, bedoeld in het tweede lid, wordt opgeschort zolang de rapportage, bedoeld in artikel 4.17, in strijd met dat artikel, niet is ontvangen.



Artikel 4.17 Verplichtingen

1. De subsidieontvanger dient door middel van een jaarlijkse voortgangsrapportage tijdens de looptijd van het project en een eindrapport met een openbaar gedeelte verslag te doen van de mate waarin het project heeft bijgedragen aan de doelen van deze regeling zoals opgenomen in artikel 1.2, onderdeel c, en 4.1.
2. In het verslag, bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval opgenomen:
 - a. de mate waarin technologische belemmeringen zijn opgelost;
 - b. de mate waarin organisatorische belemmeringen zijn opgelost;
 - c. de mate waarin wet- en regelgeving als belemmerend is ervaren;
 - d. de invloed die het project heeft gehad op energieverbruik, emissies, kostprijs en toepasbaarheid van de innovatieve techniek ten opzichte van het conventionele alternatief waarvoor deze in de plaats komt.
3. De artikelen 17, 18, 19, eerste en tweede lid, en 21 van het Kaderbesluit zijn van toepassing.

Artikel 4.18 Subsidievaststelling

1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie op grond van dit hoofdstuk wordt, onverminderd artikel 4.2, uiterlijk ingediend tot 4 maanden nadat het project is voltooid.
2. Een aanvraag tot subsidievaststelling op grond van dit hoofdstuk wordt ingediend door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
3. Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt in ieder geval het eindrapport verstrekt en overige verplichte verantwoording krachtens artikel 4.17.

Artikel 4.19 Betaling

Betalingen van de Minister vinden plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager of, in het geval van een samenwerkingsverband, op naam staat van de penvoerder. Het resterende bedrag, na betaling van het voorschot, wordt gelijktijdig met de beschikking tot subsidievaststelling verstrekt.

Artikel 4.20 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 4.18 kan de Minister, onverminderd het bepaalde in de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terug te vorderen.

HOOFDSTUK 5. SLOTBEPALINGEN

Artikel 5.1 Misbruik en oneigenlijk gebruik

1. De Minister houdt ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidie een registratie bij waarin wordt vastgelegd:
 - a. het opleggen van een boete aan een subsidieontvanger op grond van de Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door de Minister verstrekte subsidies;
 - b. het lager vaststellen van de subsidie op grond van artikel 4:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, het intrekken of ten nadele van de subsidieontvanger wijzigen van de subsidieverlening op grond van artikel 4:48 van de Algemene wet bestuursrecht en het intrekken of ten nadele van de subsidieontvanger wijzigen van de subsidievaststelling op grond van artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht, indien de subsidieontvanger een verwijt kan worden gemaakt van de lagere vaststelling, intrekking of wijziging als hiervoor bedoeld;
 - c. de aard van de gedragingen die tot maatregelen als bedoeld in onderdelen a en b hebben geleid en, in geval van maatregelen als bedoeld in onderdeel b, het subsidiebedrag dat daarmee is gemoeid;
 - d. de naam- en adresgegevens van de subsidieontvanger jegens wie de maatregelen als bedoeld in de onderdelen a en b, worden getroffen.
2. De registratie kan worden geraadpleegd door daartoe door de Minister aangewezen ambtenaren die zich bezighouden met het verstrekken van subsidies door de Minister.
3. De registratie van gegevens vindt plaats voor de duur van drie jaar na de datum van registratie,



waarna de betreffende gegevens uit de registratie worden verwijderd.

4. Indien blijkt dat een aanvrager in de in het eerste lid bedoelde registratie is opgenomen kan de Minister aan de geregistreerde gegevens gevolgtrekkingen verbinden bij de beoordeling van de aanvraag, de in het kader van de subsidieverstrekking op te leggen verplichtingen en de controle op de naleving van die verplichtingen.

Artikel 5.2 Evaluatie

De subsidieontvanger verleent gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling medewerking aan een evaluatie van de effecten van de door hem op grond van deze regeling uitgevoerde activiteiten, voor zover deze medewerking redelijkerwijs van hem kan worden verlangd.

Artikel 5.2 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel.

Artikel 5.3 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 9 mei 2022.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2027, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

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

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



BIJLAGE 1 LIJST VAN BOUWMACHINES EN ZEEGAANDE BOUWVAARTUIGEN, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 1.1 VAN DE REGELING.

Hier wordt in een lijst aangegeven welke machines in deze regeling onder de definitie van bouwma-
chine of zeegeand bouwvaartuig vallen, en daarmee in aanmerking komen voor aanschaf- of
retrofitsubsidie, mits de aanvragen voldoen aan alle andere in de regeling vermelde eisen. Vermeldin-
gen zijn per categorie in alfabetische volgorde.

A. Bouwwerktuigen

	Aanschaf en retrofit emissieloos	Retrofit SCR
<i>Mobiele machines</i>		
A1.1 asfalt-/betonzagen (rijdend)	J	J
A1.2 asfaltspreidmachine / asfaltwerkmachine	J	J
A1.3 asfaltvoorlader	J	J
A1.4 ballastafwerkmachine	J	J
A1.5 bestratingmachine (zelfrijdend)	J	J
A1.6 betonmachine/paver	J	J
A1.7 betonpomp (stand-alone)	J	J
A1.8 bodemstabiliseerder	J	J
A1.9 bulldozer	J	J
A1.10 emulsiespuitwagen	J	J
A1.11 freesmachine voor asfalt of beton	J	J
A1.12 sondeertruck	J	J
A1.13 sondeerrups	J	J
A1.14 boorrups	J	J
A1.15 gietasfaltketel	J	J
A1.16 graaflaadcombinatie	J	J
A1.17 grader/wegschaaf	J	J
A1.18 heimachine/funderingsmachine (gemotoriseerd materieel)	J	J
A1.19 hoogwerker (zelfrijdend of getrokken)	J	N
A1.20 kabeltreklier	J	J
A1.21 mobiele boorinstallatie	J	J
A1.22 mobiele compressor	J	J
A1.23 mobiele graafmachine (niet zijnde 'overslagmachine')	J	J
A1.24 mobiele kraan (telescoopkraan, torenkraan, rupshijskraan, ruwterreinkraan, draadkraan, minihijskraan)	J	J
A1.25 mobiele lopende band (transportband)	J	J
A1.26 mobiele puinbreekinstallatie	J	J
A1.27 mobiele zeefinstallatie	J	J
A1.28 mobiele overslagmachine, rupsoverslagmachine, overslagkraan (niet zijnde statisch en bekabeld elektrisch)	J	N
A1.29 rupsdumper	J	J
A1.30 rupsgraafmachine	J	J



	Aanschaf en retrofit emissieloos	Retrofit SCR
A1.31 ruw terrein heftruck	J	J
A1.32 schranklader	J	J
A1.33 shovel, laadschop, wiellader op banden of rups	J	J
A1.34 shuttle buggy	J	J
A1.35 sleepgraver/dragline	J	J
A1.36 sloopkraan	J	J
A1.37 teer-/asfaltsproeier	J	J
A1.38 tractor	J	J
A1.39 veegmachine	J	J
A1.40 verreiker (star of roterend)	J	J
A1.41 vlindermachine (uitsluitend ride-on)	J	J
A1.42 wals (klein, knik-, rol-, banden-, grond-)	J	J
A1.43 waterwagen bij asfalt en frees	J	J
A1.44 (weg)markeringsmachine	J	J
A1.45 wieldumper	J	J
<i>Vervoerbare industriële uitrustingen</i>		
A2.1 aggregaat met verbrandingsmotor voor off-grid stroomvoorziening vanaf 560 kW	N	J
A2.2 aggregaat op wind- of zonne-energie voor off-grid stroomvoorziening	J	N
A2.3 aggregaat voor off-grid stroomvoorziening aangedreven door waterstof of waterstofdragers	J	N
A2.4 hydraulisch aggregaat	J	J
A2.5 lasaggregaat	J	N
A2.6 lichtmastaggregaat/lichmast (zelf aangedreven)	J	N
A2.7 mobiel batterijpakket voor off-grid stroomvoorziening vanaf 50 kWh	J	N
A2.8 trilplaat/stamper	J	N
A2.9 mobiele (vuil)-waterpomp	J	N
A2.10 pompen voor baggeren (DOP-pomp, jetpomp, booster-baggerstation)	J	N
<i>Spoorvoertuigen en drijvende werktuigen</i>		
A3.1 Afbrandstuiklasmachine (stomplasmachine)	J	J
A3.2 ballastreinigingsmachine (hormachine / kettinghor)	J	J
A3.3 freestrein	J	J
A3.4 hefbordeswagen	J	J
A3.5 inspectietrein	J	J
A3.6 krol (kraan op lorries), spookkraan	J	J
A3.7 meettrein (meetgereedschap specifiek voor op het spoor)	J	J
A3.8 schuifboot	J	J
A3.9 slijptrein	J	J
A3.10 stopmachine	J	J



	Aanschaf en retrofit emissieloos	Retrofit SCR
A3.11 vernieuwingstrein / ombouwtrein	J	J
A3.12 voorziening om elektrisch railvoertuig onafhankelijk van bovenleiding te laten rijden	J	N
A3.13 werkvlet	J	J
A3.14 zuigboot	J	J

J = ja
N = nee

B. Hulpfuncties (uitsluitend aanschaf emissieloos)

B1. elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend accupakket voor aandrijving van de opbouw van een voertuig, oplegger of spoorvoertuig, zijnde een:
B1.1 autolaadkraan
B1.2 betonmixer
B1.3 betonpomp
B1.4 binnenlader
B1.5 boor
B1.6 front-end cylinder
B1.7 haakarm
B1.8 kabelsysteem
B1.9 kettingsysteem
B1.10 onderwaartse cylinder
B1.11 portaalarmsysteem
B2.1 meeneemheftruck/kooiaap
B3. elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend accupakket voor aandrijving van hulpfunctie op een vaartuig, niet de voortstuwing, zijnde een:
B3.1 grondpers
B3.2 hei-installatie op een heischip
B3.3 kraan

C. Bouwvoertuigen (N2/N3, uitsluitend aanschaf emissieloos)

C1. betonmixer (carrosseriecode 15)
C2. betonpompvoertuig (carrosseriecode 16)
C3. boorwagen (carrosseriecode 28)
C4. hoogwerker (carrosseriecode 27)
C5. kieptruck (carrosseriecode 10)
C6. kraanwagen (carrosseriecode 26 of aanduiding SF)
C7. voertuig met haakarm (carrosseriecode 9)

D. Zeegaande bouwvaartuigen (uitsluitend retrofit SCR)

D1. Ankerbehandelingssleepboten



D2. multifunctionele sleepboot
D3. duwboot
D4. Pushbuster
D5. half-afzinkbare duwbakken/pontons
D6. kabellegger / pijpbegravingschip
D7. Kraanschip
D8. multifunctioneel werkschip/multicat
D9. offshore/zeegaande installatieschepen
D10. projectladingschip / zwareladingschip
D11. schepen voor bouwondersteuning, bevoorrading, special purpose
D12. (sleep)hopperzuiger
D13. Snijkopzuiger
D14. Waterinjectiebaggervaartuig
D15. Splijthopper
D16. Lepelkraanbaggerpontons
D17. steenstortschip/valpijpschip



BIJLAGE 2 – BEOORDELINGSCRITEERIA PROJECTEN EXPERIMENTELE ONTWIKKELING EN MAXIMALE PUNTENTOEDELING, BEHORENDE BIJ DE ARTIKELEN 4.8 EN 4.18 VAN DE REGELING.

Criterion	Omschrijving	Punten Techn. ontw.	Punten Praktijk-ervaring
Onderwerp	TOTAAL:	20	20
	1. Technische ontwikkeling. De mate waarin het project door technische ontwikkeling bijdraagt aan een versnelling van de beschikbaarheid en/of inzetbaarheid van emissieloze bouwmachines in Nederland.	20	0
	2. Praktijkervaring. De mate waarin het project leidt tot praktische kennis over de inzet van emissieloze bouwmachines in samenhang met de realisatie van laad- of tankvoorzieningen en overige aspecten van het bouwproces zoals rolverdeling, verzekeringen, contracten, opleiding, regelgeving, etc. De mate waarin hiermee verband houdende uitdagingen en knelpunten worden geïdentificeerd en geadresseerd binnen het project.	0	20
Impact	TOTAAL:	50	40
	3. NO_x-reductie. De mate waarin het project leidt tot een reductie in de NO _x -uitstoot in de bouwsector. Zowel de directe NO _x -reductie per machine als de potentiële reductie van het machinepark in 2025 moet in de projectomschrijving aangegeven worden in ton NO _x -reductie.	20	10
	4. Vervolgpotentieel. Het potentieel dat het projectresultaat een vervolg krijgt in nieuwe projecten van de projectpartners en partijen die niet bij het project betrokken zijn en de bijdrage die dit (binnen 1 jaar na afloop van het project) levert aan de doelstelling van de regeling, in het bijzonder NO _x -reductie in de bouwsector.	20	20
	5. Kennisoverdracht. De mate waarin het project leidt tot kennisoverdracht en opgedane kennis en inzichten hierdoor beschikbaar komen voor stakeholders binnen en buiten de bouwsector.	10	10
Kwaliteit	TOTAAL:	30	40
	6. Kwaliteit van de doelstellingen. De kwaliteit van de doelstellingen van het project in relatie tot de doelstellingen van de regeling: technologie-, innovatie- en kennisontwikkeling gericht op een reductie van de emissie van NO _x , CO ₂ , en fijn stof (PM2,5 en PM10) in de bouwsector (zie art. 1.2 c van de SSEB regeling).	10	10
	7. Snelheid van het project. De mate waarin het project, met behoud van kwaliteit, op korte termijn tot resultaten leidt en daarmee bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling en/of inzetbaarheid van emissieloze bouwmachines eventueel gecombineerd met oplaad en tankinfrastructuur (zie art. 4.1 a van de SSEB-regeling).	5	5
	8. Projectmanagement. De kwaliteit en efficiëntie van de uitvoering van het project, opvolging en rapportage, risicobeheer, financieel management en stakeholder-management.	5	5
	9. Begroting en kosteneffectiviteit. De kwaliteit van de begroting, en in de onderbouwing dat de deelnemers hun eigen aandeel in het project kunnen financieren. De verhouding tussen de opgevoerde kosten, de omschreven activiteiten, de geplande duur en de impact van het project.	5	5
	10. Samenwerking. De mate en wijze van samenwerking tussen verschillende (keten)partners, en de bijdrage die dit levert aan de kwaliteit van het project.	5	15
	TOTAAL	100	100



BIJLAGE 3 – PROTOCOL VOOR TYPEGOEDKEURING UNECE R132 EN ENKELSTUKSKEURING ISO 8178, BEHORENDE BIJ DE ARTIKELEN 3.6 EN 3.11 VAN DE REGELING.

1. Inleiding

In deze bijlage wordt geschetst waaraan retrofit SCR en retrofit SCR + DPF¹ systemen moeten voldoen in het kader van deze regeling. Het protocol omvat de typegoedkeuring en enkelstukskeuring.

2. Subsidievoorwaarde: typegoedkeuring of enkelstukskeuring

Voor de toelating van het nabehandelingssysteem onder de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel moet gebruik gemaakt worden van een enkelstukskeuring volgens de ISO8178 part 1 of part 2 en part 4 testprocedure of van een typegoedkeuring volgens UNECE R132. De enkelstukskeuring komt overeen met de huidige praktijk, waarbij het nabehandelingssysteem getest wordt op de machine waarop het toegepast wordt. De UNECE R132 typegoedkeuring is alleen van toepassing voor mobiele werktuigen van 18 tot 560 kW en voor wegvoertuigen. Dit komt overeen met het gebied waarin meer seriematige installatie van retrofit systemen kan worden verwacht. Voor bouwwerktuigen boven 560 kW, en voor generatorsets kan een 'enkelstukskeuring' gedaan worden volgens de ISO8178 testprocedure.² In de praktijk wordt nu over het algemeen de enkelstukskeuring voor retrofit nabehandeling toegepast.

2.1 R132 typegoedkeuring mobiele werktuigen 19 – 560 kW (en bouwvoertuigen)

Deze typegoedkeuring dient per vermogensklasse eenmalig uitgevoerd te worden. Het systeem kan daarna op verschillende merken en typen machines van die vermogensklasse gemonteerd worden. Het doel van de typegoedkeuring is als volgt:

- Het waarborgen dat de eindgebruikers kunnen beschikken over kwalitatief goede systemen
- Het vastleggen van alle technische specificaties van het systeem (inclusief softwareversie e.d.)
- Het waarborgen van de effectiviteit van NO_x-reductie gedurende de levensduur van het systeem (minimaal de instandhoudingstermijn van 4 jaar), en ondersteuning van het daarvoor noodzakelijke onderhoud
- Het voorkomen van significante NH₃-emissie

De vermogensklassen zijn als volgt gedefinieerd (op basis van Stage IIIA vermogensklassen):

- 18 – 37 kW
- 37 – 75 kW
- 75 – 130 kW
- 130 – 300 kW
- 300 – 560 kW

De leverancier kan hierin subklassen specificeren als een systeem niet ontworpen is voor de gehele range. De worst case moet getest worden. Over het algemeen is dat het hoogste vermogen waarvoor het systeem geleverd wordt.

R132 is ontwikkeld voor roetfilters (DPF), SCR-katalysatoren en gecombineerde systemen voor wegvoertuigen en voor mobiele werktuigen inclusief landbouwmachines. Voor mobiele werktuigen is het van toepassing voor machines met een dieselmotor met variabel-toerental-aandrijving met een vermogensrange van 18 – 560 kW.

R132 kent verschillende klassen voor PM en NO_x-reductie. Voor deze subsidieregeling zijn alleen de klassen III en IV van belang:

- Class III: alleen NO_x-reductie
- Class IV: PM en NO_x-reductie

Een typegoedkeuring moet afgegeven zijn door een typegoedkeuringsautoriteit en de volgende onderdelen bevatten:

- Naam en registratie van de leverancier
- Het formele identificatienummer van het retrofitsysteem
- De toepassingsrange van het systeem inclusief merk, type(n) en bouwjaar
- De installatiehandleiding
- De onderhoudshandleiding voor de eindgebruiker

Belangrijke technische eisen omvatten:

- De emissie-eisen voor NO_x en PM: R132 gaat uit van minimaal 60% reductie voor NO_x en minimaal

¹ SCR – Selective Catalytic Reduction; DPF – Diesel Particulate Filter ofwel roetfilter

² ISO 8178-1:2017 Part 1: Test-bed measurement systems of gaseous and particulate emissions; ISO 8178-2:2008 Part 2: Measurement of gaseous and particulate exhaust emissions under field conditions; ISO 8178-4:2017 Part 4: Steady-state and transient test cycles for different engine applications



90% reductie voor PM. Voor deze subsidieregeling geldt echter een aangepaste specifieke emissie-eis voor NO_x zoals beschreven in hoofdstuk 3 van deze bijlage. (NB Daardoor voldoen bestaande typegoedkeuringen -indien beschikbaar- mogelijk niet aan de eisen van de subsidieregeling).

- De levensduureis voor mobiele werktuigen is 4.000 uur of 6 jaar, naar gelang wat het eerst bereikt wordt. Dit moet aangetoond worden met een duurttest van 1.000 uur in de praktijk of op een proefstand op een typisch voertuig of werktuig waarvoor het retrofitsysteem geleverd wordt.
- Onboard diagnose die bewaakt of het systeem goed functioneert en of componenten opzettelijk verwijderd worden
- Het systeem mag geen veiligheidsrisico vormen (met name m.b.t. brand- of explosiegevaar)
- Het systeem mag geen toename van geluidsemissie tot gevolg hebben.

In verband met het toepassingsgebied moet de leverancier de volgende eigenschappen definiëren en inzichtelijk maken:

- Maximum 'space velocity' (doorstromingsnelheid) van de katalysatorelementen
- Specificaties van het doseerpomp en injectie nozzle(s) voor ureumoplossing
- Berekening van de juiste hoeveelheid ureumoplossing (vervaardigd volgens ISO 22241) voor het doseersysteem
- Al dan niet aanwezig zijn van een verwarmde tank voor de ureumoplossing en doseersysteem

2.2 Enkelstukskeuring

De enkelstukskeuring is vooral bedoeld voor mobiele werktuigen boven 560 kW of voor generatorsets, maar kan daarnaast ook toegepast worden voor mobiele werktuigen van 19 tot 560 kW (en voor bouwvoertuigen).

Om in aanmerking te komen voor subsidie op basis van enkelstukskeuring moet een aanvrager aantonen dat het nabehandelingssysteem een emissietest heeft doorlopen door een gecertificeerd meetbedrijf volgens de ISO8178 testprocedure en testcycli, waarbij wordt voldaan aan de limietwaarden die in hoofdstuk 3 van deze bijlage worden beschreven. Te meten parameters omvatten minimaal NO_x en NH₃, en indien een roetfilter is toegevoegd, tevens PM- en PN-emissies. De meetprincipes dienen in lijn te zijn met ISO8178 Part 1 of 2 en de Stage V-normen.

Naar keuze kan een proefstandtest worden uitgevoerd volgens ISO8178 Part 1, of een meting op de machine in de praktijk volgens ISO8178 Part 2. De van toepassing zijnde testcyclus dient gebaseerd te zijn op ISO 8178-4. Afhankelijk van het belastingpatroon van de motor wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende testcycli (zie ook Bijlage B):

- Voor mobiele werktuigen met variabel-motortoerental-aandrijving dient een keuze gemaakt te worden tussen testcyclus C1 of C2.
- Mobiele werktuigen of generatorsets met een constant-motortoerental-aandrijving: testcyclus D2.
- Drijvende werktuigen: voor de aandrijving testcyclus E3 (directe schroefaandrijving) of E2 (constant toerental aandrijving van de schroef. Generatorsets en aandrijving van andere hulpsystemen: best passende cyclus gebruiken: D2, C1 of C2.

Het meetbedrijf dient de best passende testcyclus te kiezen in overleg met de machine eigenaar of de leverancier van het nabehandelingssysteem. Hierbij wordt rekening gehouden met de technische mogelijkheid om de meetpunten te realiseren op het betreffende mobiele werktuig.

In plaats van de stationaire test volgens de ISO 8178 part 4 testcyclus mogen de NO_x- en NH₃-emissies ook in de praktijk gemeten worden met een onafhankelijk meetsysteem (niet de sensoren op het systeem zelf) gedurende minimaal 4 uur in normaal bedrijf. Dit mag met sensor based equipment worden uitgevoerd (zie hoofdstuk 3).

3. Limietwaarden

Er moet voor de typegoedkeuring en voor de enkelstukskeuring voldaan worden aan de hieronder omschreven limietwaarden voor NO_x, NH₃ en indien een roetfilter wordt gemonteerd, PM en PN, om in aanmerking te komen voor subsidie. De limietwaarde geldt zowel voor de enkelstuksmeting als voor de R132 typegoedkeuringstest. Voor de typegoedkeuring is dat een aanvullende eis bovenop de reguliere R132-eis van minimaal 60% NO_x reductie en minimaal 90% PM reductie. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een proefstandtest (stationair en dynamisch), een stationaire test in de praktijk en een dynamische test in de praktijk. Voor de laatste geldt een 25% hogere limietwaarde. Zie onderstaande tabel 1.

- De NO_x-limietwaarden voor mobiele werktuigen (NRMM) in de vermogensrange vanaf 56 tot 560 kW komen overeen met de Stage V emissie-eis.
- De Stage V eisen voor mobiele werktuigen in de categorie 19-56 kW en boven 560 kW zijn niet streng. Voor deze vermogensrange heeft TNO daarom eisen geformuleerd met vergelijkbare strengheid als voor 56-560 kW, te weten voor $37 \leq P < 56$ kW: NO_x (g/kWh) $\leq 1,00$; en voor $19 \leq P < 37$ kW: NO_x (g/kWh) $\leq 1,50$ (standaard Stage V eis is NO_x+HC $< 4,70$ g/kWh).
- Voor de mobiele werktuigen groter dan 560 kW worden de standaard Stage V eisen voor de

vermogensrange vanaf 56 tot 560 kW overgenomen; de limiet wordt gesteld op 0,40 g/kWh.

Voor de enkelstuksmeting kan een NO_x-meting in de praktijk gedaan worden tijdens normaal (dynamisch) gebruik (als alternatief voor de stationaire test volgens een ISO part 4 testcyclus). De NO_x-eis voor de machine of wegvoertuig is dan 150% van de limietwaarde van de motorproefstandtest. De meetprocedure is in lijn met de In Service Monitoring meetprocedure voor NRMM vastgelegd in reglement EU 2017/655. Volgens dit protocol worden periodes van stationair draaien en lage motorbelasting (<10%) niet meegeteld in het emissiegemiddelde. Dit is gedaan omdat de NO_x-emissielimiet voor lage motorbelasting niet toepasbaar is (de motor produceert dan wel NO_x-emissie maar weinig of geen arbeid). Deze systematiek wordt overgenomen voor de subsidieregeling SSEB. Volgens het reglement wordt de meetprocedure uitgevoerd met een PEMS-meetsysteem. Voor deze regeling mag ook gebruik gemaakt worden van een eenvoudiger sensor-based systeem aangeduid met SEMS of CEMS (Smart Emissions Monitoring System of Continuous Emissions Monitoring System). De praktijktest duurt minimaal 4 uur. In tabel 1 is een overzicht gegeven voor de limietwaarden per vermogensklasse inclusief de limietwaarde in de praktijk in g/kg CO₂. Deze equivalente NO_x-eis in g/kg CO₂ is bepaald op basis van een nominale motorefficiëntie en koolstofgehalte van de brandstof (zie hoofdstuk 7).

Tabel 1. NO_x-limietwaarden bouwmachines. Pmax is max vermogen overeenkomstig definitie emissieclassen emissiewetgeving.

Vermogens-klasse NRMM	Limietwaarde proefstandtest en stationaire test in de praktijk		Limietwaarde voor dynamische praktijktest 'belast' ¹	
	g/kWh	g/kg CO ₂	g/kWh	g/kg CO ₂
19 ≤ P < 37	1,50	2,40	2,25	3,60
37 ≤ P < 56	1,00	1,60	1,50	2,40
P ≥ 56	0,40	0,64	0,50	0,80

¹ 150% van de limietwaarde van de stationaire test.

Tevens moet worden voldaan aan een emissie-eis voor NH₃-emissies die als volgt wordt bepaald: Eenvoudig rekenkundig gemiddelde concentratie (zonder weging met belasting of flow): maximaal 10 ppm NH₃ op basis van een 20 min voortschrijdend gemiddelde, alsmede pieken kleiner dan 25 ppm op basis van 60 s gemiddelde. Bij de stationaire test wordt de NH₃-emissie continue gemeten, ook tijdens de belastingwisselingen tussen de verschillende stationaire punten. Indien gekozen wordt voor een praktijktest, dan wordt NH₃ eveneens continue gemeten.

Indien een roetfilter onderdeel uitmaakt van het nabehandelingssysteem, dan gelden de volgende PM- en PN-eisen:

- PM ≤ 0,015 g/kWh
- PN ≤ 1x10¹² 1/kWh

Als een dynamische praktijktest uitgevoerd wordt, de zogenaamde PEMS-PN-test die onderdeel is van Stage V-normering, dan mag een toeslag van 25% gehanteerd worden op de NO_x en PN-limietwaarde. PM-emissie behoeft in dat geval niet gemeten te worden. Er moet dan minimaal 4 uur in normaal bedrijf gemeten worden.

4. Rollen en verantwoordelijkheden

In onderstaand tabel is een overzicht gegeven van de verantwoordelijkheden en rollen van de verschillende stakeholders.

Tabel 2. Rollen en verantwoordelijkheden en rollen van diverse partijen ten behoeve van kwaliteitsbewaking en veiligheid bij enkelstukskeuring retrofit nabehandeling en typegoedkeuring retrofit nabehandeling.

RVO *	Aanvrager – machine eigenaar	Leverancier SCR
Ontvangst aanvraag. Toets op aanwezigheid typegoedkeuring en op voldoen aan de limietwaarden (bij aanvraag voor verlening). Toets op aanwezigheid enkelstukskeuring en op voldoen aan de limietwaarden (bij aanvraag tot vaststelling). Administratie definitieve goedkeuring. Bijhouden lijst goedgekeurde systemen.	Indiener aanvraag voor subsidie voor systeem met typegoedkeuring of enkelstuks-keuringbewijs	Verstrekken typekeuringsdocumenten of enkelstuks-keuringbewijs aan aanvrager

5. Zeegaande bouwvaartuigen

5.1 Inleiding

Retrofit SCR-systemen worden al regelmatig toegepast in de zeescheepvaart. Het betreft dan bijvoorbeeld baggerschepen of patrouilleschepen. De lage NO_x-emissies zijn dan belangrijk in verband



met het gunnen van de aanbesteding of voor de directe luchtkwaliteit in havengebieden. Daarnaast wordt SCR ook toegepast op schepen welke varen op Noorwegen, omdat daar middels het NO_x-fund een compensatie gekregen kan worden op de havengelden.

Zeeschepen, in dit geval zeegaande bouwvaartuigen, hebben over algemeen een aantal motoren aan boord: voor de schroefaandrijving, voor de belangrijkste hulpfunctie (bijvoorbeeld pompen, baggeren) en voor boordelektriciteit en boegschroeven. Ook bij een schip met dieselelektrische aandrijving is sprake van een aantal motoren (generatorsets). De hulpfuncties worden in dat geval elektrisch aangedreven. Afhankelijk van de inzet van de motoren kan SCR op een deel van de motoren of eventueel op alle motoren worden toegepast.

Roetfilters (DPF) worden zelden toegepast bij zeeschepen omdat de IMO MARPOL emissieregeling dit niet vraagt, en ook omdat het technisch lastig is omdat er significante hoeveelheden zwavel in de brandstof zit (ook bij laagzwavelige brandstof voor zeevaart). Indirect wordt de fijnstofuitstoot wel gelimiteerd door de zwaveleisen aan de brandstof.

5.2 Emissiekeuring

Om in aanmerking te komen voor SSEB-subsidie moet een aanvrager aantonen dat de NO_x-limietwaarde gerealiseerd wordt in een emissietest.

Emissietest

De emissietest moet uitgevoerd worden door een gecertificeerd meetbedrijf (zoals conform ISO 9001, 9003, 17020, 17025, VCA, NEN 14001 of vergelijkbaar) volgens de MARPOL 73/78 Annex VI onboard testprocedure. Deze is omschreven in (MEPC, 2008). De MARPOL-procedure is globaal equivalent met de ISO8178 procedure, maar is specifiek omschreven voor scheepvaart.

Afhankelijk van het type aandrijving dient gebruik gemaakt te worden van verschillende ISO8178 Part 4 testcycli (zie ook hoofdstuk 7):

- E3 cyclus: voor directe schroefaandrijving
- E2 cyclus: voor constant-toerental-schroefaandrijving
- D2 cyclus: voor constant-toerental-generatorsets
- C1 of C2: voor hulpvermogen met variabel toerental

De best passende testcyclus bij het belastingpatroon in de praktijk dient gebruikt te worden. Het meetbedrijf dient de best passende testcyclus te kiezen in overleg met de machine eigenaar of de leverancier van het nabehandelingsysteem, rekening houdend met de technische mogelijkheid om de meetpunten te realiseren op het vaartuig.

Systeembeschrijving

De aanvrager dient te beschikken over een nauwkeurige systeembeschrijving van de motor(en) en het nabehandelingsysteem, die op verzoek van de Minister kan worden opgevraagd (artikel 3.11, lid 1c):

- Gegevens van het schip inclusief MMSI-nummer en gegevens van alle aanwezige motoren, zoals merk, type, functie en maximaal vermogen.
- Specificatie van alle motoren aan boord van het schip, bestaande uit:
 - Merk en type motor en bouwjaar
 - Maximaal vermogen en max toerental
 - Emissieklasse: Tier-klasse bijvoorbeeld Tier I of Tier II
 - Gemiddelde aantal draaiuren, gemiddelde belasting per motor per jaar
 - Specificatie van de NO_x reductie voor de motoren waarop SCR wordt gemonteerd
- Technische beschrijving van het SCR-systeem, bestaande uit de volgende onderdelen:
 - Precieze technische specificatie van alle emissiekritische componenten, zoals katalysatorspecificatie en -volume
 - Specificatie van het ureuminjectiesysteem: minimale en maximale stroomsnelheid
 - Technische specificaties met o.a.: maximale uitlaatgasflow, maximale uitlaatgastemperatuur, temperatuurbereik voor NO_x-conversie, maximale NO_x-reductie (g/h)
 - Foto's en technische tekeningen van het systeem
 - Globale beschrijving van de regelstrategiesoftware, inclusief de OBD

Er wordt een berekening van de NO_x-reductie verstrekt waarin de NO_x emissie per jaar voor alle motoren wordt berekend en vervolgens de NO_x reductie voor de motoren welke voorzien worden van SCR-systeem.

5.3 Limietwaarden

De limietwaarde voor NO_x komt overeen met de IMO MARPOL Tier III eis.



De NO_x -waarde van deze eis is afhankelijk van het maximale motortoerental. Het maximale motortoerental wordt vooral bepaald door de cilinderinhoud per cilinder: naarmate deze groter is, is het maximaal toerental lager. De limietwaarde is weergegeven in onderstaande tabel. Voor een motor met een maximaal toerental van 720 RPM is deze bijvoorbeeld 2,4 g/kWh.

Tabel 3. NO_x -limietwaarde bij toepassing van SCR voor zeevarende bouwschepen.

n is het maximaal toerental	Gewogen NO_x -emissie in g/kWh		
	n < 130	n = 130 – 1999	n ≥ 2000
Tier III	3,4	$9 \cdot n^{(-0.2)}$	2,0

In de praktijk kan een schipeigenaar kiezen voor een (veel) lagere NO_x -waarde, omdat dat technisch haalbaar is en ook een gunningsvoordeel voor opdrachten kan opleveren.

Tevens moet worden voldaan aan een emissie-eis voor NH_3 -emissies die als volgt wordt bepaald:

- Eenvoudig rekenkundig gemiddelde concentratie (zonder weging met belasting of flow): maximaal 10 ppm NH_3 op basis van een 20 min voortschrijdend gemiddelde, alsmede pieken kleiner dan 25 ppm op basis van 60 s gemiddelde.

5.4 Monitoring

De eis voor emissie monitoring bestaat uit het verstrekken van de bunkernotes van dieselbrandstof en ureumoplossing inclusief globale inzet gegevens:

- Dieselbrandstoftype en hoeveelheid in m^3 of ton per bunkeractie
- Type ureumoplossing (naar ureumconcentratie) en hoeveelheid in m^3 of ton per bunkeractie
- Bunkerlocatie en bestemming(en), inclusief het aantal uren op zee
- Het brandstofverbruik en verbruik van ureumoplossing per dag. Bij het brandstofverbruik dient goed aangegeven te worden welke motoren dit betreft. Hierin mogen ook motoren zonder SCR-systeem meegenomen worden.

6. Berekening NO_x -emissies

Limietwaarde NO_x voor praktijktest

De limiet waarde in g/kWh wordt omgerekend in g/kg CO_2 op basis van een nominale motorefficiency en de specifieke CO_2 -emissie:

$$NO_x \frac{g}{kg CO_2} = \frac{NO_x^{g/kWh}}{BSFC^{kg/kWh} \cdot CO_2^{kg/kg fuel}} = \frac{M_{NO_x}}{M_{CO_2}}$$

Waarin:

- Nominale motorefficiency: $BSFC = 200 \text{ g/kWh} = 0,2 \text{ kg/kWh}$
- Specifieke CO_2 -emissie dieselbrandstof: 3,15 kg CO_2 per kg brandstof.
- M_{NO_x} cumulatieve massa NO_x -emissies
- M_{CO_2} cumulatieve massa CO_2 -emissies

De limietwaarde voor de praktijkemissie is 125% van de limietwaarde van Stage V. Dus 125% van 0,4 g/kWh is 0,5 g/kWh.

Substitutie van deze getallen in de formule geeft:

$$\text{Limiet voor praktijk: } NO_x \frac{g}{kg CO_2} = \frac{0,5}{0,2 \cdot 3,15} = 0,79 \frac{g}{kg CO_2}$$

Berekening NO_x/CO_2 -ratio

De NO_x/CO_2 -ratio in gram NO_x per kg CO_2 wordt als volgt uitgerekend aan de hand van de NO_x en CO_2 -concentraties:

$$\frac{NO_x}{CO_2} = \frac{NO_x^{ppm}}{CO_2\% \cdot 10} \cdot \frac{m_{NO_x}}{m_{CO_2}}$$

Waarin de molecuulmassa wordt gehanteerd:

- $m_{NO_x} = 46 \text{ g/mol}$ (NO_x wordt altijd op basis van NO_2 beoordeeld)
- $m_{CO_2} = 44 \text{ g/mol}$

De CO_2 concentratie kan berekend worden aan de hand van de O_2 -concentratie van de NO_x -sensor.

$$CO_{2_{conc}} = CO_{2_{conc\ max}} \cdot \left(1 - \frac{[O_{2_{conc}}]}{20,8}\right)$$

Waarin voor CO₂ conc max 14,1% gesubstitueerd kan worden (op basis van een koolstofinhoud van de brandstof van 86%), en waarbij 20.8% de typische zuurstofconcentratie in de lucht is, in de nabijheid van uitlaatgassen.

Berekening gemiddelde NO_x per dag

De berekening van de gemiddelde NO_x-emissie in gram per kg CO₂ gedurende een bepaalde periode) wordt gemaakt op basis van een simpele berekening van de totale NO_x-emissie en de totale CO₂-emissie en die op elkaar te delen. Er wordt hierbij aangenomen dat de uitlaatgas-massastroom lineair proportioneel is met het motortoerental, N. De periode kan 1 dag zijn of het voortschrijdend gemiddelde van 100.000 s, waarbij ook onderscheid gemaakt wordt tussen belast en onbelast. De formule ziet er als volgt uit:

$$\frac{NO_x[g]}{CO_2[kg]} = \frac{m_{NO_x}}{m_{CO_2}} \cdot \frac{1000 \sum N \cdot NO_x^{ppm}}{\sum N \cdot CO_2^{\%} \cdot 10000}$$

Na invulling van de moleculaire massa's, wordt deze verder vereenvoudigd naar:

$$\frac{NO_x[g]}{CO_2[kg]} = \frac{46 \sum N \cdot NO_x^{ppm}}{440 \sum N \cdot CO_2^{\%}}$$

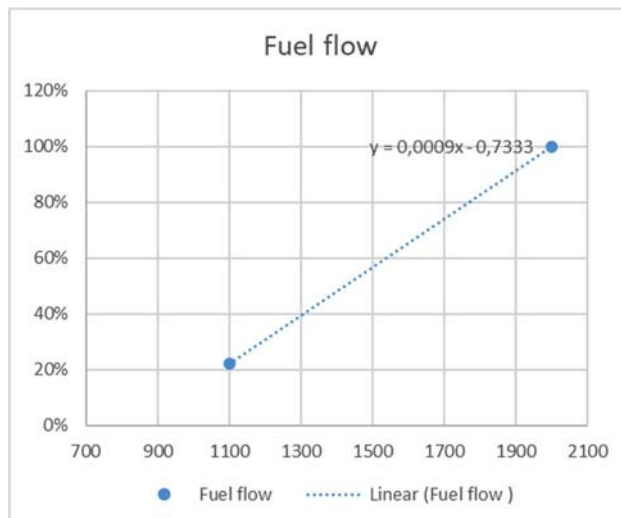
Brandstofverbruik als maat voor motorbelasting

Het brandstofverbruik kan als maat gebruikt worden voor de motorbelasting (% load = % max vermogen). Bij variabel-toerental-aandrijvingen, kan het load% gelijk aan 0% gesteld worden bij ca 3% van het max brandstofverbruik. De 3% is nodig om de interne wrijving van de motor te overwinnen bij een laag toerental. Dat leidt tot de volgende benadering voor het load-%:

- Variabel-toerental-aandrijving: Load [kW] = fuel [l/h] * 4 – 0.03*Prated [kW]
- Constant-toerental-aandrijving: Load [kW] = fuel [l/h] * 4 – 0.07*Prated [kW]

Bij constant-toerental-aandrijving, is de interne wrijving, en verliezen, hoger, omdat het toerental hoger is. In dat geval kan uitgegaan worden van een verlies% van 5% tot 10%.

In (Ligterink, 2018) is bepaald dat de CO₂-emissie en dus ook het brandstofverbruik een min of meer lineaire functie is van het motortoerental bij gebruikelijke mobiele werktuigen zoals graafmachines, zijladers en tractoren. Zie onderstaande grafiek, hetgeen het gemiddelde is van de vier onderzochte machines in (Ligterink, 2018). Deze relatie is afhankelijk van de motorconfiguratie, de regelstrategie en de inzet.





7. Testcycli ISO8178 Part 4

Testcycli met weegfactoren per meetpunt

Table 1 Weighting Factors of B-Type ISO 8178 Test Cycles

Mode number	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Torque, %	100	75	50	25	10	100	75	50	25	10	0
Speed	Rated speed					Intermediate speed					Low idle
Off-road vehicles											
Type C1	0.15	0.15	0.15	-	0.10	0.10	0.10	0.10	-	-	0.15
Type C2	-	-	-	0.06	-	0.02	0.05	0.32	0.30	0.10	0.15
Constant speed											
Type D1	0.30	0.50	0.20	-	-	-	-	-	-	-	-
Type D2	0.05	0.25	0.30	0.30	0.10	-	-	-	-	-	-
Locomotives											
Type F	0.25	-	-	-	-	-	-	0.15	-	-	0.60
Utility, lawn and garden											
Type G1	-	-	-	-	-	0.09	0.20	0.29	0.30	0.07	0.05
Type G2	0.09	0.20	0.29	0.30	0.07	-	-	-	-	-	0.05
Type G3	0.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.10
Marine application											
Type E1	0.08	0.11	-	-	-	-	0.19	0.32	-	-	0.30
Type E2	0.20	0.50	0.15	0.15	-	-	-	-	-	-	-
Marine application propeller law											
Type E3, Mode #	1		2		3		4				
Power, %	100		75		50		25				
Speed, %	100		91		80		63				
Weighting factor	0.2		0.5		0.15		0.15				
Type E4, Mode #	1		2		3		4		5		
Power, %	100		80		60		40		0		
Speed, %	100		71.6		46.5		25.3		Idle		
Weighting factor	0.06		0.14		0.15		0.25		0.4		
Type E5, Mode #	1		2		3		4		5		
Power, %	100		75		50		25		0		
Speed, %	100		91		80		63		Idle		
Weighting factor	0.08		0.13		0.17		0.32		0.3		
Notes:											
<ul style="list-style-type: none"> • Engine torque is expressed in percent of the maximum available torque at a given engine speed • Rated speed is the speed at which the manufacturer specifies the rated engine power • Intermediate speed is the speed corresponding to the peak engine torque. 											

Bron: <https://dieselnet.com/standards/cycles/iso8178.php>

8. Referenties

ECE, 2015

Addendum 131 – Regulation No. 132: Uniform provisions concerning the approval of Retrofit Emission Control devices (REC) for heavy duty vehicles, agricultural and forestry tractors and non-road mobile machinery equipped with compression ignition engines
E/ECE/324/Rev.2/Add.131/Rev.1–E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.131/Rev.1. United Nations, 3 February 2015.

Ligterink, 2018

Ligterink, N., R. Louman, E. Buskermolen & R. Verbeek (2018), De inzet van bouwmachines en de bijbehorende NO_x en CO₂-emissies, TNO 2018 R10 465, Den Haag: TNO.

Ligterink, 2021

N.E. Ligtering, E. v. Eijk, Geoff C. Holmes: MaVe actie EMPK mobiele werktuigen. TNO memo nr. 2021-STL-MEM-100340343. Datum 24 juni 2021

MEPC, 2008

IMO Resolution MEPC 177(58), Amendments to the Technical Code on control of emission of Nitrogen



oxides from marine diesel engines, NO_x Technical Code 2008, 10 October 2008.

Vermeulen, 2021

R.J. Vermeulen, N.E. Ligterink, P.J. van der Mark: 'Real-world emissions of non-road mobile machinery. TNO report: TNO 2021 R 10221. February 2021.



TOELICHTING

I Algemeen

1. Inleiding

De Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) is opgesteld naar aanleiding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering waarin de ambitie is opgenomen om 60% stikstofreductie in de bouw in 2030 te bewerkstelligen.³ Werk-, vaar- en voertuigen (bouwmaterieel) zorgen voor een aanzienlijk deel van de stikstofuitstoot van de bouwsector. Deze regeling ondersteunt de sector om het beschikbaar potentieel voor stikstofreductie via inzet van schoner en emissieloos materieel te realiseren.

Op grond van de SSEB kunnen subsidies worden verstrekt voor aanschaf van en innovatie rondom emissievrij materieel en van de ombouw (retrofit) naar emissieloos of emissiearm materieel dat ingezet wordt in de bouwsector in Nederland. Aangezien geschikte laad- en tankinfra op de bouwplaats aangemerkt wordt als een belangrijk potentieel knelpunt voor de uitrol van emissieloos bouwmaterieel, is innovatie hieromtrent eveneens subsidiabel onder deze regeling.

Het opstellen van de regeling is onderdeel van het sectorbrede programma Schoon en Emissieloos Bouwen.⁴

2. Hoofdlijnen van de regeling

Aanleiding

De bouwsector ondervindt de gevolgen van de te hoge stikstofuitstoot in Nederland: bouwprojecten kwamen stil te liggen of liepen vertraging op omdat verlening van Natura 2000-vergunningen in het gedrang komt. Dit terwijl de bouwopgave (voor zowel woningen als infrastructuur) onverminderd groot blijft. Het Adviescollege Stikstofproblematiek⁵ adviseert daarom een drempelwaarde voor tijdelijke emissies uit de bouwsector om de bouw weer op gang te brengen. De aanbeveling van het Adviescollege is verder uitgewerkt en, als partiële vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht voor tijdelijke stikstofemissies van activiteiten van de bouwsector, opgenomen in het wetsvoorstel 'Stikstofreductie en natuurverbetering'.

Om de vrijstelling te kunnen realiseren, heeft het Kabinet een structureel pakket met maatregelen aangekondigd om de bouwsector te verduurzamen en 500 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de komende tien jaar om dat te bewerkstelligen.⁶ Daarnaast is aanvullend 500 miljoen gereserveerd voor maatregelen binnen of buiten de bouwsector. De aanpak van de uitstoot van mobiele werktuigen en bouwvoertuigen via stimuleringsmaatregelen vormt daarin een belangrijke spil. Het Kabinet wil dan ook de uitstoot van deze emissies reduceren door de ingroei van schone en emissieloze bouwmachines te versnellen. Daarom is de SSEB onderdeel van het structureel pakket met maatregelen.

Doel

Het doel van de regeling is om de stikstofuitstoot van bouwmaterieel (bouwwerktuigen, hulpfuncties, bouwvoertuigen en zeegaande bouwvaartuigen) te reduceren op een wijze die tevens zoveel mogelijk bijdraagt aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord⁷ en het Schone Lucht Akkoord⁸. De regeling moet helpen om de markt voor emissieloze mobiele werktuigen, bouwvoertuigen en zeegaande bouwvaartuigen verder tot wasdom te laten komen. Dit wordt bereikt door het stimuleren van 1) de aanschaf van en ombouw naar nieuw emissieloos materieel dat gebruikt wordt in de bouw; 2) de installatie van retrofit SCR-nabehandelingstechniek of een emissieloze motor om bestaand materieel emissiearm of emissieloos te maken en 3) het ondersteunen van projecten gericht op technologie-, innovatie- en kennisontwikkeling in de pre-commerciële fase of aanschaf in het kader van een experimentele ontwikkeling, die een bijdrage leveren aan het bereiken van een reductie van met name de emissie van NO_x, alsmede de emissies van CO₂, en fijn stof, in de bouwsector, door het gebruik van bouwmachines zonder verbrandingsmotor die in hun energiebehoefte worden voorzien door

³ Zie Besluit van 14 juni 2021 tot wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur (stikstofreductie en natuurverbetering), Staatsblad 2021, 287

⁴ Zie <https://www.opwegnaarseb.nl/>

⁵ Zie Adviescollege Stikstofproblematiek (2020) Niet alles kan overal

⁶ Zie Kamerstukken II 2020/21, 35 334, nr. 133

⁷ Zie <https://www.klimaatakkoord.nl/>

⁸ Zie <https://www.schoneluchtakkoord.nl/>



elektriciteit, waterstof of niet petrochemische waterstofdragers.

Onderzoek van het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) toont dat naar schatting 80% van het huidige park van mobiele werktuigen vóór 2030 zal moeten worden vervangen.⁹ Dit hoge aandeel biedt mogelijkheden om bij de overgang naar emissieloze bouwmachines aan te sluiten op de natuurlijke vervangingsmomenten, en de subsidieregeling speelt hierop in.

Samenhang met andere maatregelen op het gebied van schoon en emissieloos bouwen

Deze regeling vormt een onderdeel van een breder maatregelenpakket om de stikstofproblematiek in de bouw aan te pakken. In dit kader wordt gewerkt aan het ontwikkelen van een routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB).

Samen met stakeholders in de bouwsector wordt een aanpak opgesteld waarin de verduurzaming van mobiele werktuigen en bouwlogistiek tot 2030 vorm krijgt. De routekaart verbindt de doelstellingen in relatie tot stikstof, klimaat en schone lucht (waaronder het Klimaatakkoord, strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten en het Schone Lucht Akkoord) en koppelt deze aan een emissiereductiepad voor mobiele werktuigen en bouwlogistiek. De routekaart omvat tevens maatregelen en acties om de reductie te bewerkstelligen, zoals de subsidieregeling SSEB. Daarnaast vormen afspraken met overheden, marktpartijen en kennisinstellingen over de uitvoering van het reductiepad een belangrijk onderdeel van de aanpak.

In het kader van duurzaam inkopen worden de criteria van maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI) herzien met het oog op het stimuleren van schoon en emissieloos bouwmaterieel. Inzet is dat deze subsidieregeling aansluit op deze herziene criteria.

Bouwvoertuigen hebben net als andere vrachtwagens te maken met de toegangsregels tot milieuzones en toekomstige nul-emissie zones in steden. Sinds dit jaar is de emissienorm euro VI van toepassing voor de toegang tot milieuzones, en euro VI vrachtwagens hebben op grond van de overgangsregeling nog tot 2030 toegang tot nul-emissiezones. Aanvragers van subsidie voor hulpfuncties op vrachtwagens wordt aangeraden hiermee rekening te houden.

Subsidiesporen

De Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel bevat drie verschillende subsidiesporen:

1. een aanschafspoor voor nieuwe emissieloze bouwmachines die gebruikt worden in de bouw, inclusief het ombouwen van nieuwe machines vóór aflevering aan de gebruiker (hoofdstuk 2 van de regeling);
2. een retrofitspoor voor bestaand bouwmaterieel dat omgebouwd wordt naar emissieloos of schoner wordt gemaakt door de installatie van een NO_x-nabehandelingssysteem (hoofdstuk 3);
3. een innovatiespoor voor het doorontwikkelen van nieuwe emissieloze technieken (inclusief oplossingen omtrent laden op de bouwplaats), zodat ze nog gedurende de looptijd van de regeling in de praktijk toegepast kunnen worden (hoofdstuk 4).

Verwachte impact van de regeling

Volgens een door TNO uitgevoerde scenarioverkenning¹⁰ in opdracht van het Ministerie van IenW zal de subsidieregeling voor aanschaf, retrofit en innovatie voor Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel naar schatting leiden tot een toename van het aantal schone en emissieloze bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen met (afgerond):

- 5.500 elektrische mobiele werktuigen,
- 1.300 elektrische bouwvoertuigen,
- 4.200 elektrische hulpfuncties op bouwvoertuigen,
- 2.800 SCR-installaties op mobiele werktuigen en
- 25 SCR-installaties op zeeschepen.

Het bereik van de regeling is onder werktuigen ongeveer 10% van het park en onder bouwvoertuigen (emissieloos en hulpfuncties samen) ongeveer 25% van het park. (Het gaat hier om het park volgens TNO-modelberekeningen; er loopt momenteel onderzoek om de parkomvang en -samenstelling preciezer in beeld te krijgen.)

⁹ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/05/31/mobiele-werktuigen-in-de-bouw---financieel-economische-analyse-van-emissieloos-materieel>

¹⁰ TNO (2021), <https://opwegnaarseb.nl/kennisbank/publicaties/49/scenarioberekening-subsidieregeling-schoon-en-emissieloos-bouwmaterieel>



De inzet van het vanuit deze regeling gesubsidieerde schone en emissieloze materieel leidt naar verwachting tot een reductie in de NO_x, CO₂- en fijnstofuitstoot van bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen die worden ingezet in de bouw:

- De jaarlijks NO_x-reductie neemt toe tot 1,9 kiloton in 2030 en bedraagt cumulatief over de looptijd van de regeling 12,6 kiloton.
- De jaarlijkse CO₂-reductie neemt toe tot 0,2 megaton in 2030 en bedraagt cumulatief over de looptijd van de regeling 0,7 megaton.
- De jaarlijkse fijnstofreductie neemt toe tot 5 ton in 2030 en bedraagt cumulatief over de looptijd van de regeling 22 ton.

De jaarlijkse reducties blijven na beëindiging van de regeling in stand zolang de werktuigen operationeel blijven.

Doelgroep

De aanschaf- en retrofitsubsidie is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen met een vestiging in Nederland, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

Zowel ondernemingen die door natuurlijke personen worden gedreven (éénmanszaak, VOF, CV en maatschap) als ondernemingen die door rechtspersonen worden gedreven (BV, NV, coöperatie, onderlinge waarborgmaatschappij) kunnen voor subsidie in aanmerking komen. Publiekrechtelijke ingestelde organisaties met rechtspersoonlijkheid, zoals provincies, gemeenten, waterschappen of openbare lichamen als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen, maar ook TNO, komen niet in aanmerking voor de subsidie omdat zij al publieke financiering ontvangen. Andere onderdelen van de rijksoverheid dan de genoemde organisaties komen niet voor subsidie in aanmerking omdat de subsidieverstrekking een geldstroom zou betreffen binnen één publiekrechtelijke rechtspersoon, namelijk de Staat. Gelet op de definitie van het begrip subsidie in artikel 4:21, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht worden dergelijke geldstromen niet als subsidie aangemerkt.¹¹

Aanvragers van de koop of financial lease komen in aanmerking voor subsidie. Wat betreft financial lease komt alleen de lessee (onderneming die leaset) voor subsidie in aanmerking. Bij operational lease komt alleen de lessor (leasemaatschappij die het bedrijfsmiddel ter beschikking stelt voor lease) voor subsidie in aanmerking. De lessee is bij operational lease uitgesloten van ontvangst van subsidie. De lessee is uitgesloten omdat in artikel 1.1 *aanschaf* is gedefinieerd als koop of financial lease van een bouwmachine.

Voor de innovatiesubsidie kunnen ook publiek-gefinancierde onderzoeksorganisaties of niet-gouvernementele organisaties in aanmerking komen, echter alleen onder de voorwaarde dat er sprake is van een samenwerking met een of meer ondernemingen, niet zijnde commerciële onderzoeksorganisaties. De gedachte hierachter is dat ondernemingen innovatieve zaken in de markt kunnen brengen terwijl andere organisaties waardevolle kennis kunnen leveren.

Nederlandse bouwsector

Om te borgen dat de ter beschikking gestelde subsidiemiddelen worden ingezet in de bouwsector wordt een definitie gehanteerd met een koppeling aan de SBI-codes (Standaard Bedrijfsindeling) die bekend zijn in het handelsregister. Tot de bouwsector worden bedrijven gerekend die zich richten op de nieuwbouw, het onderhoud, de verbouw of het slopen en verwijderen van een onroerende zaak of een gedeelte daarvan. Daaronder vallen ook bedrijven die zich bezighouden met de inrichting van de openbare ruimte in de directe omgeving van een onroerende zaak. Het dagelijks groenonderhoud valt hierbuiten. Ook bedrijven die via lease of verhuur, bouwwerktuigen en bouwvoertuigen aanbieden voor bouwprojecten, bedrijven die materialen afleveren op bouwprojecten, en reders die zeegaande bouwvaartuigen inzetten voor projecten in de Nederlandse exclusieve zone, worden voor deze regeling tot de bouwsector gerekend.

Instandhoudingstermijn

Er is de wens om de met deze regeling ondersteunde schone en emissieloze bouwmachines voor Nederland te behouden om zo ook voor langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Tegelijk is voor de onderneming een zekere mate van flexibiliteit gewenst wat betreft het bezit van de bouwmachines. Daartussen is een balans gezocht door in deze regeling de eis te stellen dat nieuw aangeschafte of omgebouwde bouwmachines nog vier jaar in eigendom moeten blijven van de subsidieontvanger. Gedurende de 4 jaar instandhoudingsverplichting moeten de bouwmachines in

¹¹ Zie Kamerstukken II 1993/94, 23 700, 3, p. 37.



Nederland, hoofdzakelijk in de bouw worden ingezet waarbij de grenzen van de emissie-eisen moeten worden gerespecteerd. Voor zeegaande bouwvoertuigen geldt dat zij gedurende de instandhoudingsverplichting ten minste gemiddeld 60 dagen per jaar actief, gedurende vier jaar moeten zijn geweest voor bouwwerkzaamheden in de Nederlandse exclusieve economische zone.

De tenaamstelling kan door RVO op meerdere manieren en op verschillende momenten worden gecontroleerd. Daar waar de bouwmachine voorzien is van een kenteken, kan de tenaamstelling gecontroleerd worden met gegevens van de Dienst wegverkeer (RDW). Bij andere bouwmachines en zeegaande bouwvoertuigen kan steekproefsgewijs gecontroleerd worden, waarbij relevante bewijsstukken kunnen worden opgevraagd. Ook het ter plekke controleren behoort tot de mogelijkheden.

De onder deze regeling gesubsidieerde innovatieprojecten zullen eveneens een positieve bijdrage leveren aan de Nederlandse bouwsector. Projecten voor technische ontwikkeling moeten bijdragen aan een versnelling van de beschikbaarheid en/of inzetbaarheid van emissieloze bouwmachines in Nederland.

Samenhang subsidieregelingen AanZET en SSEB

De SSEB-regeling ondersteunt emissieloze bouwvoertuigen, zijnde emissieloze vrachtauto's met voertuigkwalificatie N2 of N3 en met de carrosseriecodes die zijn opgenomen in de lijst van machines (bijlage 1 van de SSEB). Het betreft hier carrosseriecodes die uitsluitend of hoofdzakelijk van toepassing zijn op de bouwsector. De subsidieregeling Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) biedt ondersteuning aan *alle* emissieloze N2- en N3-vrachtauto's.

Subsidiebedragen

Bij het verstrekken van subsidie aan ondernemingen wordt de Algemene groepsvrijstellingsverordening¹² toegepast. Uitgangspunt bij het vaststellen van het hiervoor genoemde percentage is dat de maximale steunruimte (steunintensiteit), zoals opgenomen in artikel 36 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening, niet wordt overschreden. De maximale steunruimte is afhankelijk van de grootte van een onderneming. Voor grote ondernemingen in de zin van de Algemene groepsvrijstellingsverordening¹³ (AGVV) is dit 40% en voor kleine en middelgrote ondernemingen is dat 50% van de meerkosten van een emissieloze bouwmachine ten opzichte van een vergelijkbare referentie-bouwmachine met een motor aangedreven door een fossiele brandstof (benzine, LPG, CNG, LNG of diesel), of de kosten van een retrofit SCR-installatie op een bouwmachine of zeegaand bouwvoertuig.

Voor alle hiervoor genoemde ondernemingen is ervan uitgegaan dat voor de investering in een emissieloze bouwmachine of SCR-nabehandeling het fiscale voordeel via de MIA wordt genoten. Dit fiscale voordeel moet meegenomen worden in de benutting van de steunruimte. Voor kleine ondernemingen is bij het berekenen van het fiscale voordeel ervan uitgegaan dat zij inkomstenbelasting betalen en in het hoogste tarief zitten. Voor de andere twee typen ondernemingen is ervan uitgegaan dat zij vennootschapsbelasting betalen.

Wijziging van (de stimuleringspercentages van) de MIA voor schone en emissieloze bouwmachines of ontwikkelingen in de markt, zoals wijzigingen van de productprijzen, kunnen aanleiding zijn om de berekeningswijze voor de subsidiebedragen aan te passen. Een wijziging van deze berekeningswijze gaat in per nieuw kalenderjaar en wordt tenminste twee maanden van tevoren aangekondigd.

Voor bouwmachines die voorzien zijn van een elektromotor en een accupakket worden de meerkosten forfaitair bepaald. Er wordt gesteld dat de meerkosten voornamelijk worden veroorzaakt door de kosten van het accupakket en de grootte van het vermogen van de machine. Alleen het continue motorvermogen in kW en de accucapaciteit in kWh zijn voldoende om de forfaitaire meerkosten te bepalen. De aanvrager hoeft dan geen referentiesituatie uit te zoeken. Dat bespaart tijd en moeite. Bij de overige bouwmachines waarbij er geen accupakket of elektromotor aanwezig is moet de aanvrager wel een vergelijkbare referentiesituatie aangeven evenals de netto kosten van de investering en de netto kosten van de referentiesituatie.

Voor de innovatiesubsidie wordt gebruik gemaakt van de subsidiabele kosten methodiek van de

¹² Dit betreft Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard ('de Algemene groepsvrijstelling') (PbEU 26.6.2014, L187/1), dan wel later daarvoor in de plaats tredende Europese regelgeving.

¹³ In de Algemene groepsvrijstellingsverordening wordt ervan uitgegaan dat bij een kleine onderneming minder dan 50 personen werkzaam zijn en de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 10 miljoen EUR niet overschrijdt, bij een middelgrote onderneming minder dan 250 personen werkzaam zijn en de jaaromzet 50 miljoen EUR en/of het jaarlijkse balanstotaal 43 miljoen EUR niet overschrijdt en grote ondernemingen, ondernemingen zijn die niet aan deze criteria voldoen.



AGVV. Voor de aanvragers stelt RVO sjablonen beschikbaar om de subsidiabele kosten te kunnen aangeven en de verwachte subsidie te kunnen inschatten. Subsidiabele kostenposten zijn onder andere loonkosten en aanschaf c.q. afschrijving van apparatuur, voor zover deze kosten gemaakt worden binnen het project.

Ontwikkelingen

De ontwikkelingen rondom schoon en emissieloos bouwen gaan snel, zowel op het gebied van technologie, de beschikbaarheid van emissieloze bouwmachines als de prijsontwikkeling. De regeling is gebudgetteerd om binnen de financiële kaders van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te blijven. Conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht wordt deze regeling uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding geëvalueerd om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling te bepalen. Deze inzichten zullen worden benut voor het streven om na afloop van de maximale looptijd van de regeling van vijf jaar direct een nieuwe soortgelijke regeling van kracht te laten worden. Ook wordt hiermee mede bepaald welke aanvullende maatregelen nodig en wenselijk zijn ten behoeve van het streven van het kabinet om de voornoemde stikstofreductiedoelen te behalen. Tevens zal de regeling op continue basis worden gemonitord. Daar waar het nodig is zal de regeling worden aangepast om knelpunten op te lossen. Als de markt zich ontwikkelt en de prijs van emissieloos bouw materieel daalt, kan dit leiden tot aanpassingen in de regeling zoals het diversifiëren van steunpercentages of bijstellen van steunplafonds. Zodoende kan met een gelijkblijvend budget een groter bereik van de regeling gerealiseerd worden. De subsidieregeling kent een aantal categorieën van in aanmerking komende bouwwerktuigen, hulpfuncties, bouwvoertuigen en zee gaande bouwvaartuigen (zie bijlage 1). Deze lijst zal jaarlijks geëvalueerd worden op ontwikkelingen in de markt qua typen en prijsontwikkeling.

Risico's en handhaving

De risico's met betrekking tot misbruik of oneigenlijk gebruik van subsidies die worden verstrekt op grond van deze regeling zijn in kaart gebracht. Er zijn mitigerende maatregelen genomen zoals het verkrijgen van ontheffing om ook USK/RUS 2 te kunnen toepassen bij subsidiebedragen kleiner dan € 25.000,-. Verder wordt de SBI-code van de aanvrager opgevraagd en gecontroleerd op de eisen van de regeling. Ook het gebruik maken van de bovengenoemde lijst van categorieën (bijlage 1) is een maatregel om oneigenlijk gebruik van subsidiemiddelen tegen te gaan. Er wordt een instandhoudingsstermijn van 4 jaar gehanteerd waarin RVO controleert via steekproeven of aan subsidievoorwaarden wordt voldaan. De instandhoudingstermijn van 4 jaar voor de inzet in Nederland, in de bouw en eigendom wordt op de volgende wijze gecontroleerd:

- Voor eigendom wordt bij kentekenplichtige bouwmachines gebruik gemaakt van gegevens van RDW, voor de overige bouwmachines (niet kentekenplichtig) wordt tijdens de steekproef gekeken of de machine op de balans staat van de onderneming.
- Voor inzet in de bouw wordt bij steekproeven gevraagd om op een willekeurig moment aan te tonen waarop de machine tot op dat moment was ingezet voor opdrachten (via overeenkomsten tussen eigenaar en opdrachtgever). Bij lease of verhuur wordt gevraagd aan wie de machine was geleased of verhuurd tot op dat moment. Indien niet kan worden aangetoond dat de machine was ingezet in de bouw, dan wordt net zolang doorgevraagd over de periode van 48 maanden totdat duidelijk is of hoofdzakelijk (70%) de inzet in de bouw is gerealiseerd.
- De inzet in Nederland wordt op vergelijkbare wijze gecontroleerd als de hierboven beschreven inzet in de bouw.

De verwachting is dat deze gegevens opgevraagd kunnen worden uit de basisadministratie van de aanvrager.

3. Subsidieplafond

Het subsidieplafond voor de gehele periode van € 270 miljoen voor de gehele periode waarin de regeling in werking is, is op basis van de huidige prognose voldoende om naar schatting 5.500 elektrische mobiele werktuigen, 1.300 elektrische bouwvoertuigen, 4.200 elektrische hulpfuncties op bouwvoertuigen, te subsidiëren, evenals 2.800 SCR-installaties op bestaande bouwwerktuigen en 25 SCR-installaties op zeeschepen.

Hierbij wordt rekening gehouden met een geleidelijk, progressief oplopend ingroeipad, met een toenemend aandeel van het budget gereserveerd voor emissieloze oplossingen. Aanschafsubsidie is beschikbaar gedurende de gehele looptijd van de regeling; subsidie voor retrofit SCR is alleen tot en met 2026 en voor innovatieprojecten tot en met 2025 beschikbaar. Het subsidieplafond voor 2022 voor de drie sporen bedraagt € 20 miljoen, verdeeld over aanschaf emissieloos € 5 miljoen, retrofit-SCR € 5 miljoen euro, en innovatieprojecten € 10 miljoen. Indien het jaarbudget voortijdig is uitgeput kan



het ministerie besluiten om aanvullend budget beschikbaar te stellen en doet daarvan mededeling in de Staatscourant.

De Aanwijzingen voor subsidieverstrekingen bevatten de voorschriften voor het onder ministeriële verantwoordelijkheid verstrekken van subsidies die in acht worden genomen bij het opstellen van subsidieregelingen. Op grond van deze Aanwijzingen wordt een onderscheid gemaakt, afhankelijk van de hoogte van het subsidiebedrag.

Op de subsidieverstreking bij de uitvoering van deze regeling wordt de Algemene groepsvrijstellingsverordening toegepast. Uit deze verordening volgt dat op het moment dat een aanvraag om subsidie wordt ingediend nog geen investeringsverplichting mag zijn aangegaan. Een aanvraag moet daarom ingediend worden op basis van een overeenkomst waarin nog geen onherroepelijke verplichtingen zijn opgenomen. Dit betekent dat het contract ontbonden kan worden als de subsidie niet wordt verleend. In deze situatie ontstaat het risico dat de subsidie wordt vastgesteld en uitbetaald op het moment dat de investeringsverplichting nog niet definitief is aangegaan. De subsidie is dus uitgekeerd maar er is nog niets geleverd. Dit kan leiden tot misbruik en oneigenlijk gebruik van de subsidie. Om deze redenen is er, met instemming van het Ministerie van Financiën, voor gekozen om af te wijken van de Aanwijzingen voor subsidieverstreking en in het onderhavige geval de voorschriften voor subsidieverstreking van € 25.000 tot € 125.000 toe te passen.

Deze aanpassing leidt ertoe dat een aanvraag tot subsidieverlening ingediend kan worden op het moment dat een overeenkomst is gesloten. Hierbij geldt dat het om een overeenkomst moet gaan die op het moment van indiening van de aanvraag nog geen onherroepelijke verplichtingen bevat. De aanvrager heeft na verlening duidelijkheid over de aanspraak op de subsidie. De vaststelling van de subsidie en de uitbetaling vinden plaats op het moment dat de aangeschafte bouwmachine is geleverd of dat de retrofit of het innovatieproject is afgerond. Met deze maatregel wordt het restrisico op misbruik en oneigenlijk gebruik aanvaardbaar geacht, op grond van de uitgevoerde risicoanalyse met betrekking tot deze subsidieregeling.

4. Wettelijk kader

Nationaal recht

Deze regeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M (hierna: de Kaderwet). Artikel 3, eerste lid, onder a, b, e en f, van de Kaderwet geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling subsidies te verstrekken voor activiteiten die passen in het beleid inzake milieu, infrastructuur, scheepvaart, verkeer en vervoer. Deze wet vormt de wettelijke basis voor de onderhavige regeling.

Het is gebruikelijk dat subsidieregelingen naast de Kaderwet ook gebaseerd zijn op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: het Kaderbesluit). Voor deze subsidieregeling is dat echter niet het geval, vanwege de toepassing van de voorschriften voor subsidieverstreking van € 25.000 tot € 125.000, terwijl het te verstrekken subsidiebedrag per bouwmachine zowel hoger als lager kan zijn. In artikel 23, zesde lid, van het Kaderbesluit is bepaald dat indien de subsidie lager is dan € 25.000, bij de beschikking tot subsidieverstreking 100% voorschot wordt verleend, een accountantsverklaring nodig is. Zoals beschreven in de risicoanalyse is dit echter voor deze subsidieregeling vanwege de risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik en de eenduidige uitvoering waarin het overgrote deel van de subsidies tussen de € 25.000 en € 125.000 vallen, ongewenst. Gelet op deze bijzondere situatie is de subsidieregeling daarom alleen gebaseerd op de Kaderwet. De uitzondering op de toepassing van de Aanwijzingen voor subsidieverstrekingen heeft conform deze Aanwijzingen instemming verkregen van de Minister van Financiën. Dit leidt ertoe dat de relevante bepalingen uit het Kaderbesluit nu in deze ministeriële regeling zijn opgenomen. Inhoudelijk is daarbij verder zoveel mogelijk bij de bepalingen van het Kaderbesluit aangesloten door de artikelen rechtstreeks van toepassing te verklaren in de regeling.

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieverstreking voor de aanschaf, retrofit en innovatie van emissieloze bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen aan ondernemingen is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Om deze geoorloofd te kunnen verstrekken wordt toepassing gegeven aan de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

De subsidieverstreking kan onder de vrijstelling van artikel 25 en 36 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening worden gebracht. Artikel 36 is bedoeld voor 'Investeringssteun om ondernemingen in staat te stellen verder te gaan dan Unienormen inzake milieubescherming of om, bij ontstentenis van Unienormen, het niveau van milieubescherming te verhogen' (danwel het verhogen ten opzichte van toepasselijke normen). Hieronder valt de aanschaf en retrofit. Uit artikel 36 volgt dat vervoermiddelen, in geval van investeringssteun voor het verhogen van de milieubescherming, moeten worden



aangeschaft. Bij financial lease gaat het economisch eigendom van de leasemaatschappij over naar de lessee. Daarom is er ook bij financial lease sprake van aanschaf in de zin van artikel 36 van de Algemene groepsverordening. Artikel 25 gaat over de steun aan innovatie, waaronder de steun aan experimentele ontwikkelingen en de haalbaarheidsstudies vallen.

Zoals hiervoor reeds uiteen is gezet is bij het bepalen van de hoogte van de subsidie rekening gehouden met de maximaal toegestane steunpercentages van de Algemene groepsvrijstellingsverordening. Mocht het toepassen van de in de regeling genoemde subsidiepercentage in een specifieke situatie toch leiden tot een overschrijding van de steunpercentages, dan zal het subsidiebedrag dusdanig worden verminderd dat hier geen sprake meer van is. Om overschrijding van de steunpercentages te voorkomen bepaalt de regeling, dat reeds eerder verstrekte subsidies voor de aanschaf of retrofit van emissieloos bouw materieel of SCR-katalysatoren, in mindering moeten worden gebracht op de subsidie (zie de artikelen 2.2 en 3.2 van de regeling). In de regeling zijn verder enkele andere weigeringsgronden opgenomen om te voldoen aan de voorwaarden uit de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

In artikel 2.1, onder a, is bepaald dat de overeenkomst op basis waarvan de investering wordt gedaan (gekocht of geleased) ten tijde van de aanvraag geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten. Deze voorwaarde is opgenomen in verband met het vereiste van artikel 6 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening dat steun een stimulerend effect dient te hebben.

Mogelijke wijziging Algemene Groepsvrijstellingverordening (AGVV)

De in de regeling meermaals genoemde algemene groepsvrijstellingverordening wordt momenteel herzien door de Europese Commissie. De herziening treft mogelijk ook de uitgangspunten van deze regeling en kan daarmee wijzigingen in onder andere de hoogte van de subsidie en de wijze waarop subsidie aangevraagd kan worden, in de toekomst noodzakelijk maken. In dit kader heeft de Europese Commissie van 6 oktober tot 8 december 2021 een internetconsultatie gehouden, in welk kader de Commissie tevens een voorstel voor de herziening heeft gepubliceerd.¹⁴

Notificatie

De ontwerpregeling is gemeld aan de Commissie van de Europese Unie ter voldoening aan artikel 5, eerste lid, van de notificatierichtlijn.¹⁵ Het gaat hier om een kennisgeving die betrekking heeft op technische specificaties of andere eisen die verbonden zijn met fiscale of financiële maatregelen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder f, tweede alinea, punt iii van richtlijn (EU) 2015/1535. In casu de emissie-eis in bijlage 3 bij deze regeling. De commissie concludeerde op 29 december 2021, notificatienummer: 2021/0912/NL – B00, dat voor deze kennisgeving geen status-quo periode geldt (artikel 7, vierde lid, van die richtlijn).

5. Uitvoering & Privacy

Uitvoering

Deze regeling wordt uitgevoerd door RVO, onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. RVO heeft aantoonbare en jarenlange ervaring met de uitvoering van diverse subsidieregelingen voor bedrijven en particulieren. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van deze regeling is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en een door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.

Privacy

Het proces van aanvraag tot vaststelling van de subsidie is een reeds lang bestaand en beproefd proces, dat de persoonlijke levenssfeer niet beïnvloedt. Er is voor een subsidieregeling gekozen omdat er onvoldoende stimulerend effect uit gaat van fiscale maatregelen (alleen) om schoner en emissieloos bouw materieel op te schalen. Deze subsidieregeling komt daar dus bovenop. Voor de goede uitvoering en controle van de regeling maakt RVO indien kentekenplicht van toepassing is, onder andere gebruik van de gegevens van de RDW en het Handelsregister van de Kamer van

¹⁴ https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-gber_en

¹⁵ Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees parlement en de raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L 241).



Koophandel. Gelet op de verwerking van persoonsgegevens die daarmee gemoeid is, is een Privacy Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. Voor een deel betreft het hier de openbare gegevens die voor eenieder in het kentekenregister beschikbaar zijn. Voor een ander deel vindt er een uitwisseling plaats tussen de gegevens van de RDW en RVO. Zo zal RVO bij de vaststelling van de subsidie in alle gevallen nagaan of de tenaamstelling van de subsidieontvanger overeenkomt met de tenaamstelling in het kentekenregister. Daarna zal RVO periodiek de tenaamstelling of bij operational leasing, een verstrekingsvoorbehoud, controleren bij de RDW om na te gaan of wordt voldaan aan de verplichting van de instandhouding.

Parallel aan de internetconsultatie is de regeling en de PIA voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (hierna AP). De AP adviseert om in de regeling het punt van het verwijt dat de betrokkene gemaakt kan worden met betrekking tot de lagere vaststelling, het intrekken of het wijzigen van een subsidie, nader toe te lichten. Het advies van de AP is verwerkt in de toelichting op Artikel 5.1.

6. Regeldrukeffecten

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie begint met het kennisnemen van de regeling. Een ondernemer kan zelf actief op zoek gaan naar informatie over subsidie, maar veelal zullen leveranciers en brancheorganisaties de ondernemer informeren over de mogelijkheden, en vervolgens kunnen zij zich via de website van RVO verder verdiepen in de voorwaarden voor het benutten van de subsidie. Na het tekenen van een overeenkomst, met ontbindende voorwaarde, doet de ondernemer een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning indienen. De aanvrager ontvangt een verleningsbesluit van RVO. Als de emissieloze bouwmachine geleverd wordt en in voorkomende gevallen te naam is gesteld, of als de retrofit van de bouwmachine of het zeegaand bouwvaartuig is voltooid, volgt het verzoek tot vaststelling door de aanvrager. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de subsidie. Een belangrijke voorwaarde voor subsidie is de minimale bezitsduur van 48 maanden van de bouwmachine na levering of retrofit. Als binnen deze periode de eigenaar of tenaamstelling wijzigt, moet RVO hiervan op de hoogte worden gesteld door de subsidieontvanger. Ditzelfde geldt als de investering niet meer hoofdzakelijk in de bouwsector wordt ingezet of buiten Nederland.

De tijd die een subsidieaanvrager per bouwmachine aan deze stappen besteedt is afhankelijk van het aantal machines waarvoor subsidie wordt aangevraagd. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per machine besteedt aan al deze stappen bij aanvragen van aanschaf- of retrofitsubsidie voor een enkele machine, of 1,5 uur per werktuig bij serie-aanvragen voor meerdere machines. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee € 90 tot € 180 per bouwmachine of zeegaand bouwvaartuig. Uitgaande van een gemiddeld subsidiebedrag van € 18.000 betekent dit een regeldruk van 0,5–1%. Voor de duur van de gehele regeling worden met de kennis van nu ongeveer 14.000 aanvragen voor subsidie voor aanschaf of retrofit van bouwmachines verwacht. Wanneer ervan uit wordt gegaan dat 90% van de aanvragen betrekking heeft op een enkele machine, en 10% op serie-aanvragen voor meerdere machines, dan is de macro regeldruk van deze regeling ongeveer 2,4 miljoen euro voor de hele duur van de regeling. Dat bedrag is 1% van het subsidiebudget. Deze berekening van de regeldruk is exclusief de tijd voor het aanvragen van de MIA. Het is niet mogelijk om de subsidieaanvraag en de MIA-melding in een enkele stap uit te voeren. De subsidieaanvraag moet vanwege staatssteunregels worden gedaan voorafgaand aan de aanschaf van een bouwmachine, terwijl de MIA-melding binnen drie maanden na aanschaf moet worden gedaan.

Voor de innovatieregeling wordt de regeldruk als volgt ingeschat: de administratieve lasten voor de aanvragers bestaan uit het kennisnemen van de regeling, het doen van de aanvraag, het maken van voortgangsrapportages en het aanleveren van de documenten ter verantwoording van de subsidieverstrekking. Voor deze subsidieregeling zijn de administratieve lasten voor een aanvrager van de subsidie op grond van ervaringen met vergelijkbare regelingen geschat op gemiddeld 4,1% van het totale subsidiebedrag. De administratieve lasten van de regeling zijn zo laag mogelijk gehouden. Voor de voortgangsgegevens wordt een handreiking opgesteld die het aanleveren daarvan kan vergemakkelijken. Voor het aanvraagproces worden de kosten voor een samenwerkingsverband van twee partijen in een project experimentele ontwikkeling gemiddeld geschat op € 1.500,-. De aanvraagkosten voor een project haalbaarheidsstudie worden gemiddeld geschat op € 1.000,-. Na verlening dient jaarlijks een voortgangsrapportage ingediend te worden. Na afloop van het project dient de eindrapportage te worden ingediend. De lasten verbonden aan de uitvoering van een project experimentele ontwikkeling worden geschat op € 500 per jaar, voor de duur van het project. De lasten verbonden aan de uitvoering van een project haalbaarheidsstudie worden geschat op € 250 per jaar, voor de duur van het project.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 12 januari 2021 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk. Het college adviseert



om de gegevens die nodig zijn om aan te tonen dat bedrijven aan de gestelde voorwaarden rondom de instandhoudingstermijn voldoen, aan te laten sluiten bij de bestaande bedrijfsadministratie, zonder dat daarvoor een aparte registratie nodig is. De methode is naar aanleiding van het advies nader toegelicht onder 'risico's en handhaving' en sluit zo goed mogelijk aan op de bestaande administratie. Het college adviseert tevens de regeldruk voor de innovatieregeling nader in beeld brengen conform Rijksbrede methodiek. Dit is naar aanleiding van het advies nader uitgewerkt onder 'regeldrukeffecten'. Tot slot adviseert het college om de mogelijkheid te creëren om te schuiven met budgetten tussen jaren, zodat meer flexibiliteit ontstaat met betrekking tot de subsidieplafonds en sneller stikstofreductie kan worden bereikt. Dit advies is niet overgenomen. Ten eerste past het niet in de begrotingssystematiek, waarbij uitgaven per jaar over de looptijd van de subsidieregeling worden geraamd. Indien het volledige budget in het eerste jaar beschikbaar wordt gesteld, is er een risico op onderbesteding. De resterende middelen kunnen niet onbegrensd over de jaargrens geschoven worden, waardoor er een risico is dat er in totaal minder geld beschikbaar is voor de subsidieregeling.

7. Financiële gevolgen

De regeling zal leiden tot kostenreductie voor ondernemers die overwegen om emissieloos materieel aan te schaffen, bestaand materieel emissieloos te maken of uit te rusten met een NO_x-nabehandelingssysteem (SCR), of een nieuw emissieloos bouwwerktuig of bouwvoertuig te ontwikkelen en te beproeven, in de periode 2021–2030. Retrofit SCR-subsidies zullen beschikbaar zijn tot en met 2025, zodat retrofit SCR in latere jaren elektrificatie niet in de weg zit. Elektrificatie zorgt op de langere termijn voor de meeste NO_x-reductie. Innovatiesubsidies zullen beschikbaar zijn tot en met 2026. Hierdoor wordt de markt gestimuleerd om voor de tweede helft van de looptijd van de regeling meer oplossingen markt-klaar te hebben, zodat deze innovaties via de aanschafregeling ook echt tot emissiereducties gaan leiden. Aanvragers kunnen de impuls uit deze regeling combineren met de milieu-investeringsaftrek (MIA), binnen de grenzen van de staatsteunregels.

8. Advies en consultatie

Bij het opstellen van de regeling zijn stakeholders in of met een directe relatie met de bouwsector geraadpleegd. In april 2021 zijn stakeholdersessies gehouden om mondelinge en schriftelijke adviezen in te winnen van: Aannemersfederatie Bouw en Infra Nederland, BMWT, Bouwend Nederland, Cumula Nederland, Elaad.NL, Emissieloos Netwerk Infra, Fedecom, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, MKB-NL-Infra, Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur, Nederlandse Ondernemers in de Afbouw, Nederlandse Vereniging Aannemers Funderingswerken, Nederlandse Vereniging van Leasemaatschappijen, Netherlands Maritime Technology, OnderhoudNL, RAI Vereniging, Techniek-NL, Transport en Logistiek Nederland, Veras, Vereniging van Waterbouwers, Vereniging Verticaal Transport, Vereniging voor Hoveniers en Groenvoorzieners, en Verhurend Nederland. Op 10 juni 2021 heeft daarnaast een MKB-toets plaatsgevonden, waar veertien midden- en kleinbedrijven aan deelnamen. Deze adviezen zijn verwerkt in het ontwerp van de regeling. In december 2021 zijn tijdens de internetconsultatie nogmaals stakeholdersessies gehouden met het doel om reacties op de documenten van de internetconsultatie toe te lichten.

Internetconsultatie

De subsidieregeling heeft van 3 december 2021 tot en met 16 januari 2022 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 97 reacties ontvangen waarvan 71 openbaar. Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele inspraakreacties.

De consultatie heeft niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele grootheden gewijzigd, zoals het maximum subsidiebedrag voor een project, de hoogte van limietwaarden bij retrofit SCR, en is een vermogensgrens bepaald bij het hanteren van de formule voor forfaitaire meerkostenbepaling. Verder zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele kleinere gebreken hersteld.

Bij de start van de internetconsultatie zijn onder meer vragen voorgelegd over:

- De werkbaarheid van de aanvraagprocedure;
- De hoogte van de maximale subsidiebedragen per project en per aanvrager;
- De samenstelling van de lijst van bouwmachines die voor subsidie in aanmerking komen;
- De uitvoerbaarheid van het protocol voor toelating van SCR-nabehandelingstechniek;
- De omvang van het totale subsidiebudget van 270 miljoen euro tot 2030.

Werkbaarheid aanvraagprocedure

In het algemeen wordt de aanvraagprocedure als werkbaar beoordeeld. Dat bij het bepalen van het subsidiebedrag rekening wordt gehouden met milieu-investeringsaftrek, die niet tegelijk met de



subsidie kan worden aangevraagd, wordt als onnodige complexiteit ervaren. De fundamenteel verschillende aard van subsidie en belastingaftrek maakt echter dat er geen sprake kan zijn van een gecombineerde aanvraag.

Een aantal reacties was gericht op de formule die gehanteerd wordt om het subsidiebedrag voor batterij-elektrische machines te bepalen. Meerdere partijen gaven aan dat deze formule te lage subsidiebedragen oplevert bij zware machines. Voor de uitvoerbaarheid van de regeling en het geven van een prikkel aan de markt voor kostenreducties is het hanteren van een formule wel wenselijk. Er is daarom een vermogensgrens opgenomen: batterij-elektrische machines onder deze grens vallen onder de subsidieformule, machines boven de grens worden, net als bijvoorbeeld machines met een waterstofbrandstofcel, beoordeeld op basis van de kosten van een referentiemachine.

Maximale subsidiebedragen

Het voorgestelde subsidieplafond per machine was 200.000 euro. Op basis van de ontvangen reacties lijkt dit te laag te zijn voor de zwaarste machines, waarna het plafond is opgehoogd naar 300.000 euro per machine. Omdat zeegaande bouwvaartuigen vaak meerdere motoren hebben is het voor deze categorie mogelijk gemaakt om meerdere retrofits op een schip uit te voeren. Op het plafond per aanvrager per jaar van 1 miljoen euro, dat is ingevoerd om te zorgen voor een eerlijke verdeling van het budget, zijn weinig reacties binnengekomen. Het gekozen bedrag lijkt voornamelijk een goede middenweg en het effect zal nauwgezet gemonitord worden.

Lijst van bouwmachines

Meerdere indieners hebben gereageerd op de samenstelling van de lijst van bouwmachines die voor subsidie in aanmerking komen. Dit betrof voorgestelde aanvullingen en suggesties voor samenvoeging of verduidelijking van naamgeving. De voorstellen zijn in veel maar niet alle gevallen doorgevoerd. In de toelichting is tekst toegevoegd om op hoofdlijnen gemaakte keuzes te motiveren. De lijst zal gedurende de looptijd van de regeling aangepast kunnen worden.

Protocol voor SCR-nabehandelingstechniek

Op de uitvoerbaarheid van dit protocol zijn weinig reacties gekomen. De voorgestelde NO_x-limietwaarden voor machines in de vermogensklasse tussen 19 en 56 kW waren volgens leveranciers te laag en zijn op basis van de aangeleverde informatie en advies van TNO aangepast.

Omvang van het subsidiebudget

Er zijn veel verzoeken voor ophoging van het budget ingediend, zowel het totaalbudget over 10 jaar als het budget voor 2022. Een zorg onder MKB-bedrijven is dat het budget voor 2022 wordt uitgeput door grote bedrijven met meer slagkracht, nog voordat het MKB klaar is om aanvragen te doen. Er zijn maatregelen getroffen om te zorgen dat zowel grote bedrijven als MKB van de regeling kunnen profiteren. Voor MKB wordt een hoger steunpercentage gehanteerd (50%, i.p.v. 40%). Daarnaast bevat de regeling een plafond per aanvrager per jaar (1 mln. euro) dat is ingevoerd om te zorgen voor een eerlijke verdeling van het budget. Ook wordt er gemonitord op de verdeling van het budget tussen MKB en grotere bedrijven. Mocht het aantal aanvragen sneller gaan dan voorzien, dan zal de regeling daar gedurende de looptijd op aangepast worden.

Afbakening bouwsector

Een aantal sectoren, waarvan de emissiereductie die wordt bewerkstelligd niet direct relevant is voor de ambitie van 60% stikstofreductie in de bouw in 2030, hebben verzocht te worden toegevoegd aan de lijst met bedrijfstypen die in aanmerking komen voor SSEB-subsidie. Het gaat onder andere om de groensector. In de toelichting van de regeling is verduidelijkt dat groenaanleg bij bouwprojecten wel, en groenonderhoud niet worden meegerekend tot de bouwsector.

Toevoegen schone motoren

Een aantal partijen vragen om naast emissieloze technieken en retrofit ook nieuwe in ontwikkeling zijnde technieken met potentieel lage emissies en hermotorisering toe te voegen aan de regeling. Hier zal nader onderzoek naar worden gedaan.

9. Inwerkingtreding en werkingsduur

Deze regeling treedt in werking met ingang van 9 mei 2022. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 1 januari 2027. De intentie is om de regeling door te zetten tot 2031. De regeling blijft wel van toepassing op de afhandeling van aanvragen en subsidievaststellingen van subsidies die voor 1 januari 2027 datum zijn aangevraagd.

Bij de vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding is afgeweken van de vaste verandermomenten (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid) en de minimuminvoeringstermijn van twee maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). De reden van deze afwijking is dat hiermee, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste private nadelen worden voorkomen



(Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vijfde lid, onderdeel a). Een snelle inwerkingtreding zorgt ervoor dat aanvragers snel aan de slag kunnen.

II Artikelsgewijs

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling. Enkele begripsbepalingen worden hieronder nader toegelicht.

Aanschaf

Onder de begripsbepaling van aanschaf valt zowel koop als financial lease. Bij financial lease verkrijgt de klant gedurende de leaseperiode de economische eigendom van de bouwmachine en na betaling van alle leasetermijnen kan de klant de juridische eigendom verkrijgen.

Aanvrager

Een aanvrager is een partij die volgens de Standaard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) tot de bouwsector behoort, zoals bedrijven met SBI-code 41 die zich bezighouden met utiliteitsbouw en projectontwikkeling. Maar ook offshorebedrijven of verhuurbedrijven die bouw materieel verhuren voor de bouw behoren tot de doelgroep. Met de SBI-codes worden bedrijven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel ingeschreven.

Dit betekent dat deze regeling voor wat betreft aanschaf- en retrofitsubsidies alleen open staat voor deze bedrijven; voor innovatiesubsidies komen alle bedrijven in aanmerking die de experimentele ontwikkeling kunnen uitvoeren (of waar zij een haalbaarheidsstudie naar doen). Aangegeven wordt dat publieke organisaties, bestuursorganen of ondernemingen zonder vestiging in Nederland geen aanspraak op aanschaf- en retrofitsubsidie maken.

Bouwmachine

In deze regeling worden voor de aanschaf- en retrofitsubsidies alle subsidiabele objecten, met uitzondering van zeegaande bouwvaartuigen, gelijk behandeld. Vanwege de leesbaarheid van de regeling is gekozen om alle 3 de categorieën van te subsidiëren zaken onder één definitie te brengen. Het gaat om:

- Bouwwerktuigen, zoals mobiele bouwmachines en vervoerbare industriële uitrusting (zoals generatoren) of voertuig, niet bestemd voor personen- of goederenvervoer over de weg, of vaartuig;
- Een hulpfunctie die duurzaam is gemonteerd op bijvoorbeeld een chassis van een wegvoertuig of spoorrijtuig of drijvend werktuig. Een voorbeeld is een autolaadkraan die is gemonteerd op een truck. De laadkraan is dan subsidiabel. In dit geval geldt dat niet voor de motor van de truck;
- Bouwvoertuigen die in het kentekenregister geregistreerd zijn met de classificatie N2 of N3 (met specifieke carrosseriecodes zoals vermeld in artikel 1.1).

Voor deze categorieën is in de bijlage een positieve lijst opgenomen van subsidiabele bouwwerktuigen, -voertuigen, hulpfuncties. In de definitie is ook bepaald dat deze machines in hoofdzaak worden ingezet voor de bouw. Dat betekent in de praktijk voor minimaal 70% van de tijd. De machines worden dus niet in deze tijd ingezet voor andere activiteiten zoals voor de landbouw. Om kleine machines uit te sluiten, omdat daarbij de milieuwinst minder groot is en elektrische oplossingen soms al standaard zijn (zoals draagbaar gereedschap), wordt tevens een ondergrens vastgesteld van een continu elektrisch vermogen van 8 kilowatt of meer.

Emissieloos

Met een emissieloze bouwmachine wordt bedoeld dat de bouwmachine geen schadelijke stoffen uitstoot, hetzij broeikasgassen zoals CO₂ en methaan, hetzij verontreinigende gassen en deeltjes zoals stikstofoxiden, koolwaterstoffen en roet. Bij het gebruik van waterstof in brandstofcellen ontstaat waterdamp; hoewel dit een broeikasgas is wordt deze uitstoot voor de regeling wel toegestaan. Bij het gebruik van hernieuwbare energiedragers zoals mierenzuur of methanol in brandstofcellen ontstaat evenveel CO₂ als er CO₂ is gebruikt bij het recent vervaardigen van de hernieuwbare energiedrager. Het uitstoten van deze 'kortcyclische' CO₂ is daarom wel toegestaan voor de regeling, het uitstoten van 'langcyclische' CO₂ als gevolg van gebruik van fossiele energiedragers is niet toegestaan.

Groep

De begripsbepaling van *groep* is ontleend aan de omschrijving hiervan in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek. De omschrijving van groep in dit artikel luidt: Een groep is een economische eenheid waarin rechtspersonen en vennootschappen organisatorisch zijn verbonden.

Zeegaande bouwvaartuigen

Het gaat hier om zeeschepen die worden ingezet in de Nederlandse exclusieve economische zone



voor bouwwerkzaamheden. Daarbij is aangehaakt bij de Europese definitie voor binnenvaart om aan te geven wat zeeschepen zijn. Verder kan de zeewaardigheid van het schip worden aangetoond met de certificaten die nodig zijn om op zee bouwactiviteiten te ondernemen. Dat zijn de wateren zeewaarts vanaf de basiskustlijn tot de equidistantielijn tot maximaal 200 zeemijl uit de kust. Voor deze categorie is in de bijlage een positieve lijst opgenomen van zeegaande bouwvaartuigen.

Hoofdstuk 1, Algemene bepalingen

Artikel 1.2 Doel van de regeling

Het hoofddoel van de regeling is om stikstofuitstoot te verminderen in de bouwsector. Dat kan door de aanschaf van emissieloze bouwmachines en door het ombouwen van bestaande bouwmachines of zeegaande bouwvaartuigen met stikstofemissieverlagende technieken, zoals een katalysator. Het neven doel is om een bijdrage te leveren aan het reduceren van CO₂ en fijnstof. Dit kan alleen met emissieloos bouw materieel. Tenslotte kunnen onder de regeling innovatieprojecten worden uitgevoerd om nieuwe emissieloze bouwmachines te ontwikkelen en oplossingen voor laden en tanken te beproeven. De regeling bestaat daarom uit een aanschafspoor, een retrofitspoor en een innovatiespoor.

Artikel 1.3 Maximale verlening per jaar

Het is voor een aanvrager niet mogelijk om in elke kalenderjaar meer dan 1 miljoen euro aan subsidie verleend te krijgen. Dit betekent dat bij de aanvraag om meerdere bouwmachines aan te schaffen of om te bouwen ofwel bij een project experimentele ontwikkeling, rekening moet worden gehouden met spreiding over meerdere jaren. Dit is bedoeld om de uitputting van de regeling te spreiden en om te voorkomen dat één partij een te groot beslag legt op het beschikbare budget. Meerdere aanvragen bevorderen dan gezamenlijk de energietransitie en verduurzaming.

Hoofdstuk 2, Aanschafsubsidie

Artikel 2.1 Subsidiabele activiteit

Onder deze regeling kan de aanschaf van een nieuwe emissieloze bouwmachine worden gesubsidieerd overeenkomstig de definitie die daarvan is gegeven.

Om te kunnen bepalen of een bouwmachine nieuw is wordt, indien sprake is van een bouwmachine met kenteken, gekeken naar de tenaamstelling. Deze status blijkt als de gegevens in het kentekenregister, de datum eerste toelating, datum eerste inschrijving in Nederland en datum tenaamstelling overeenkomen. De datum eerste toelating is de datum die aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst is geregistreerd (waar ook ter wereld). De datum tenaamstelling is de datum waarop de eigenaar of houder van het voertuig in het kentekenregister is geregistreerd. De datum eerste inschrijving in Nederland is de datum die aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst in Nederland is ingeschreven. Deze gegevens zijn terug te vinden in het kentekenregister. Bij een nieuw bouwvoertuig zijn al deze data gelijk.

Het merendeel van de bouwmachines heeft echter geen kenteken. In dat geval kan worden gekeken naar de ingebruikname na productie. De aanschafovereenkomst kan hier dan helderheid over verschaffen. Deze stukken worden bij de aanvraag vereist. Het is niet mogelijk dat er subsidie wordt verstrekt voor tweedehands bouwmachines.

Artikel 2.2 Hoogte van de subsidie

De subsidie bedraagt per emissieloze bouwmachine ten hoogste 40% van de meerkosten ten opzichte van een bouwmachine met een verbrandingsmotor, verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek (MIA) over de investeringskosten zoals genoemd in de overeenkomst (en vergelijkbaar met de catalogusprijs bij voertuigen) tot een bedrag van € 300.000,-. De vermindering van het subsidiebedrag met MIA geldt alleen voor bouwmachines die op de milieulijst voorkomen op het moment van de subsidieaanvraag. In het digitale aanvraagloket dat RVO inricht zal worden aangegeven of voor de machine waarvoor subsidie wordt aangevraagd MIA van toepassing is.

Hierbij geldt een opslag voor middelgrote en kleine ondernemingen in de zin van de bijlage bij de Algemene groepsvrijstellingsverordening. Voor middelgrote en kleine bedrijven geldt een opslag van 10%. De subsidie bedraagt in dat geval 50% van de eerdergenoemde meerkosten. Wanneer een bouwmachine niet voorkomt op de milieulijst op het moment van het indienen van de aanvraag tot subsidie, dan geldt de MIA-vermindering op het subsidiebedrag niet.

Bij emissieloze bouwmachines met uitsluitend (niet loodhoudende) accupakketten als energiedrager, en een motorvermogen tot 100kW, worden de meerkosten, bedoeld in het eerste lid, bepaald door toepassing van de formule: forfaitaire meerkosten = A*[kWh] + M*[kW] + O; waarbij de meerkosten



door de accucapaciteit wordt bepaald op $a = \text{€ } 800 / \text{kWh}$, de meerkosten afhankelijk van het motorvermogen $M = \text{€ } 300 / \text{kW}$ en een vast bedrag van $O = \text{€ } 7.000$.

In het geval van overige emissieloze bouwmaschinen worden de netto investeringskosten bepaald ten opzichte van netto investeringskosten verbonden aan de referentie-bouwmachine. Dit betreft de aanschafkosten van een nieuwe dieselaangedreven machine met vergelijkbaar motorvermogen en vergelijkbare prestaties als de emissieloze machine waarvoor de subsidie wordt aangevraagd. Overige emissieloze bouwmaschinen betreft bouwmaschinen met accupakketten en een motorvermogen groter dan 100kW, bouwmaschinen met elektromotor zonder accupakket die via een snoer aan een krachtbron wordt verbonden, of bouwmaschinen met elektromotor, brandstofcelsysteem, opslagsysteem voor waterstof(drager) en een (kleiner) accupakket. De aanvrager zal zelf deze referentiesituatie moeten aangeven bij de aanvraag tot subsidie.

Artikel 2.3 Subsidieplafond

De regeling maakt het mogelijk om een aantal verschillende maatregelen te subsidiëren. Bijzondere regeling hier is dat als het budget ontoereikend is om alle in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen ten aanzien van bouwmaschinen, niet zijnde bouwvoertuigen, de bedragen worden aangevuld met de onaangesproken middelen die zijn gereserveerd voor de bouwvoertuigen.

Artikel 2.4 Verdelingsregime

Er is gekozen voor verdeling van de middelen op basis van het moment van indienen van de aanvraag om subsidieverlening ('wie het eerst komt, wie het eerst maalt'). Aanvullend gelden de regels van artikel 8 van het Kaderbesluit voor de verdeling van de subsidie. Zo geldt als datum van ontvangst van een aanvraag de datum waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften, in die zin dat sprake is van een volledige aanvraag. De onderlinge rangschikking van aanvragen die de Minister ontvangt op de dag waarop het subsidieplafond wordt bereikt, wordt vastgesteld door middel van loting. De trekking vindt plaats in aanwezigheid van een notaris en tenminste twee waarnemers. De trekking wordt schriftelijk vastgesteld. De hoogst gerangschikte aanvragen komen het eerst in aanmerking voor subsidie.

Artikel 2.5 Aanvraag subsidieverlening

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld. Vanaf de start van de regeling kunnen aanvragen worden ingediend op basis van een overeenkomst die geen onherroepelijke verplichting mag bevatten vanaf de datum 1 januari 2022. Let op: een offerte volstaat niet voor het doen van een subsidieaanvraag.

De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op www.rvo.nl. De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend. Uitgelicht hierbij wordt dat de aanvrager ter controle zijn SBI-codes aangeeft en verklaringen indient dat de machine voor de bouw wordt gebruikt. Voor de verhuurder betekent dat waarschijnlijk dat in de verhuurovereenkomst een passage moet worden opgenomen over het gebruik van de machine voor de bouw. Bij aanvragen voor een emissieloze bouwmachine moeten de referentiekosten van een machine met een verbrandingsmotor worden opgegeven. Het bewijsstuk hiervoor mag niet meer dan drie maanden oud zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan om een offerte of een catalogusprijs. De subsidieontvanger blijft verantwoordelijk voor het voldoen aan de voorwaarden van de regeling. RVO stelt een handreiking beschikbaar waarin de voorwaarden van de regeling worden uitgelegd.

Artikel 2.6 Afwijzingsgronden

Op grond van dit artikel wijst de Minister een aanvraag om subsidie af als de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in de regeling. In ieder geval vallen hieronder de eisen uit de Algemene groepsvrijstellingsverordening:

- er mag geen sprake zijn van ongeoorloofde cumulatie als bedoeld in artikel 8 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- er mag geen sprake van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;
- de werkzaamheden aan het project mogen niet zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend, omdat daarmee het stimulerend effect als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening ontbreekt;
- er mag geen strijd zijn met enige andere bepalingen uit de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

Een accu wordt afgewezen af als het een bouwmachine betreft met een loodhoudende accu, omdat dit soort accu een hoge milieubelasting heeft.



Om te voorkomen dat subsidie wordt verstrekt voor een hulpfunctie die grotendeels wordt aangedreven door een verbrandingsmotor geldt als afwijzingsgrond dat de hulpfunctie een gebruikstoestand moet kennen waarbij de verbrandingsmotor automatisch wordt afgeschakeld als de elektromotor van de hulpfunctie wordt gebruikt. Ook moet het accupakket met een stekker oplaadbaar zijn.

Om een veilig gebruik van bouwmachines te borgen worden eisen gesteld die worden beschreven het Warenwetbesluit machines en wordt een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid, bedoeld in artikel 26a van de Spoorwegwet, gevraagd.

Bouwvoertuigen zoals omschreven in Bijlage 1 onderdeel C kunnen ook in aanmerking komen voor de Subsidieregeling Aanschaf Zero Emissie Trucks (AanZET). Echter, indien voor deze maatregel al AanZET-subsidie is verleend, dan komt de aanvrager niet alsnog in aanmerking voor subsidie in deze regeling om overstimulering te voorkomen.

Artikel 2.7 Beschikking

De beschikking tot subsidieverlening en -vaststelling wordt conform de Aanwijzingen voor subsidieverstreking binnen 13 weken na datum van ontvangst van de aanvraag gegeven. RVO heeft het aanvraagproces zoveel mogelijk geautomatiseerd en streeft ernaar de subsidieverlening en -vaststelling sneller dan binnen 13 weken af te ronden.

Artikel 2.8 Voorschot

Bij de verlening van subsidie wordt voorschot verstrekt van 90%. De (rest van de) subsidie wordt uitbetaald na vaststelling van de subsidie.

Artikel 2.9 Aanvraag subsidievaststelling

In dit artikel is bepaald dat de aanvraag tot subsidievaststelling uiterlijk 12 maanden na de datum van verlening van de subsidie moet worden ingediend waarbij een verlening van nog eens maximaal 12 maanden mogelijk is als de levertijd van de machine is vertraagd en dat voor RVO kan worden aangetoond.

Eén aanvraag is één dossier, maar kan over meerdere bouwmachines gaan. Een subsidieaanvraag voor meerdere machines tegelijk kan het snelst worden behandeld als voor die machines een gelijktijdige vaststelling van de subsidie mogelijk is. Een vaststellingsaanvraag kan dus pas worden ingediend als alle bouwmachines uit de verlening zijn geleverd. Het is daarom aan te bevelen om in één subsidieaanvraag uitsluitend machines op te nemen die in hetzelfde tijdsbestek afgeleverd kunnen worden.

Artikel 2.10 Betaling

De uitbetaling van de voorschotten en (verdere) subsidie is altijd op de bankrekening van de aanvrager.

Artikel 2.11 Verplichtingen

Dit artikel bevat de verplichtingen voor de ontvangers van subsidie. Onderdeel van deze verplichtingen is onder meer het melden van gewijzigde omstandigheden met betrekking tot de aanvrager. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om de wijziging van een adres of de verkoop van de met subsidie aangeschafte machine. Dergelijke wijzigingen van omstandigheden kunnen van belang zijn voor een efficiënte uitvoering en juiste toepassing van de regeling of het al dan niet aanspraak kunnen maken op het volledige subsidiebedrag. Denk aan de mededeling over een verzoek tot het van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, tot verlening van surseance van betaling of tot faillietverklaring. Ook dient de subsidieontvanger mee te werken aan het verstrekken van gegevens ten behoeve van het evalueren van de subsidieregeling. Bij het openbaar maken van de evaluatie van de subsidieregeling worden geen persoonsgegevens openbaar gemaakt. Verslaglegging vindt volledig geanonimiseerd plaats.

De subsidieontvanger zal tot en met 48 maanden na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij beschikking heeft over de machine. Deze machines worden in hoofdzaak ingezet voor de bouw. Dat betekent in de praktijk voor minimaal 70% van de tijd. Als wegens omstandigheden niet de hele periode (met dus 70% als grenswaarde) de machine in Nederland wordt gebruikt of anderszins niet meer in gebruik is geldt een terugvordering naar rato van het subsidiebedrag. Het artikel regelt dat RVO hiervoor bewijsstukken mag opvragen. In de praktijk zal het gaan om bijvoorbeeld een verzekeringsbewijs of de overeenkomst voor de aanschaf van de



bouwmachine. Daarnaast moet aangetoond worden dat de machine daadwerkelijk ingezet kan worden en legaal in de handel is gebracht. Dat wordt gedaan aan de hand van een geldige registratie in het kentekenregister of een goedkeuring op grond van het Warenwetbesluit machines of de Spoorwegwet als het spoormachines betreft.

Artikel 2.12 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

Wanneer blijkt dat niet aan de subsidieverplichtingen wordt voldaan kan de subsidie lager worden vastgesteld en teruggevorderd. Op grond van artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht kan de Minister de subsidie vaststelling intrekken of wijzigen ten nadele van de ontvanger. Op grond van art 4:57, eerste lid, van deze wet kan de Minister onverschuldigd betaalde subsidiebedragen terugvorderen.

Artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht verplicht de Minister overigens niet om de subsidie lager vast te stellen wanneer niet aan de subsidieverplichtingen wordt voldaan. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt kan de Minister in situaties van overmacht ook besluiten om de subsidie niet lager vast te stellen. Voorbeelden hiervan kunnen total loss en diefstal zijn.

Hoofdstuk 3, Retrofitsubsidie

Artikel 3.1 Subsidiabele activiteiten

Deze regeling is bedoeld voor het subsidiëren van verschillende maatregelen, gericht op het verbeteren van de emissieprestaties van bouwwerktuigen en zeegaande bouwvaartuigen. Het gaat daarbij om motoren zoals omschreven in de NRMM-verordening of om motoren die op basis van die verordening als gelijkwaardig of milieuvriendelijker zijn erkend.

De regeling biedt de mogelijkheid subsidie aan te vragen voor de aanschaf van SCR-katalysatoren of ombouw naar zero-emissie aandrijving. Om de met de regeling beoogde emissiereductie te behalen, zal de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) na plaatsing van de katalysator in elk geval gelijk of lager moeten zijn dan die van een vergelijkbare (nieuwe) motor op basis van de NRMM-verordening. Vanaf 2020 gelden de fase V emissienormen voor mobiele werktuigen onder de NNRMM-verordening. Onder 'ombouw en installatie' vallen de kosten die te maken hebben met de aanschaf en het installeren van de apparaten. Dat kan soms ook betrekking hebben op de kosten die nodig zijn om leidingen om te leggen om ruimte te maken voor de plaatsing van de katalysator. Bij zeegaande bouwvaartuigen wordt tevens de noodzakelijke certificering als bedoeld in artikel 5 van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen bekostigd. Met de installatie dient een emissiereductie tot het niveau van Tier III of hoger van het MARPOL-verdrag te worden gehaald¹⁶.

Ombouw van bouwwerktuigen naar zero emissie door inbouw en installatie van een elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend accupakket (of een combinatie daarvan) is subsidiabel, maar dat geldt niet voor bouwvoertuigen en bouwvaartuigen. In die gevallen zou ombouw naar zero emissie aandrijving een te groot beslag op het budget leggen met een lage kosteneffectiviteit van NO_x-reductie.

Artikel 3.2 Hoogte subsidie

De hoogte van de subsidie is maximaal 40% c.q. 50%, afhankelijk van de grootte van de onderneming, van de investering (exclusief btw) voor een retrofit emissieloze aandrijflijn of een retrofit SCR-katalysator, verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek (MIA) over de investeringskosten zoals genoemd in de overeenkomst (en vergelijkbaar met de catalogusprijs bij voertuigen), met een maximum van € 300.000. In het geval van een zeegaand bouwvaartuig kunnen meerdere SCR-katalysatoren worden gesubsidieerd.

Bij een retrofit zijn de netto investeringskosten te rekenen als meerkosten ten opzichte van het equivalent zonder retrofit emissieloze aandrijflijn of retrofit SCR-katalysator. In het eerste geval betreft het de aanschafkosten van een elektromotor, besturingselectronica, een batterijpakket en/of een brandstofcelsysteem met waterstof(drager)opslagsysteem, de uren van het installeren van de genoemde systemen of componenten, de materiaalkosten van montage materiaal die benodigd zijn voor het installeren, alsmede de eventuele kosten van het verkrijgen van de CE-markering vanwege het aanbrengen van een substantiële wijziging aan de machine. In het tweede geval betreft het de aanschafkosten van de katalysator, de kosten van de enkelstukskeuring van de katalysator, de uren van het installeren van de katalysator inclusief het verleggen van leidingen, en de materiaalkosten van montage materiaal om de katalysator te kunnen monteren.

¹⁶ [https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)—Regulation-13.aspx](https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)—Regulation-13.aspx)



In beide gevallen wordt 11,25% afgetrokken voor de fiscale MIA-af trek die ondernemers ook kunnen toepassen ten aanzien van (het merendeel) van deze groene investeringen. Het betreft ook de investeringssteun krachtens artikel 36 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening om ondernemingen in staat te stellen verder te gaan dan Unienormen inzake milieubescherming of om, bij de afwezigheid van Unienormen, het niveau van milieubescherming te verhogen. Verder zijn enkele regels vanuit hoofdstuk 2 op dit onderwerp van toepassing.

Artikel 3.3 Subsidieplafond

Dit hoofdstuk maakt het mogelijk een aantal verschillende maatregelen te subsidiëren. Voor retrofit is een bedrag beschikbaar per jaar.

Artikelen 3.4 tot en met 3.12

Deze artikelen zijn inhoudelijk hetzelfde en al toegelicht bij de aanschafsubsidie in hoofdstuk 2. Hier worden alleen aanvullende bepalingen toegelicht.

Indien de aanvraag betrekking heeft op een SCR-katalysator op een bouwmaschine met een vermogen tussen 56 en 560 kW waarop emissiegrenswaarden van fase II, fase III A of fase III B van toepassing zijn als bedoeld in de NRMM-verordening, dient een bewijsstuk te worden overlegd dat het bouwmaschine is of wordt uitgerust met een roetfilter, tenzij dit aantoonbaar niet mogelijk is, bijvoorbeeld door ruimtegebrek op de machine. Evenzo moet bij een vermogen boven 560 kW een roetfilter aanwezig zijn voor subsidieverstreking voor de SCR-katalysator. Voor zeegaande vaartuigen geldt deze eis vooralsnog niet, omdat de significante hoeveelheden zwavel in de brandstof voor zeeschepen gebruik van een roetfilter technisch lastig maakt.

Als subsidieverplichting bij de retrofitsubsidie voor zeegaande bouwvaartuigen wordt het Supplytime Charter Agreement of logboek bijgehouden waaruit blijkt dat het vaartuig werkzaamheden heeft verricht in de Nederlandse exclusieve economische zone. Daarmee is aan te tonen dat de gesubsidieerde retrofit voor een stikstofreductie in Nederland heeft gezorgd. Tevens wordt aangetoond dat het schip op de exclusieve economische zone werkzaamheden kan verrichten. Concreet betreft dit een van de certificaten die in het Schepenbesluit 2004 (hoofdstukken 2 en 3) worden genoemd:

- een internationaal certificaat van uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag;
- het (radio)veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
- certificaten voor offshore vaartuigen;
- een goedkeuringscertificaat voor zeevaart.

Verder wordt aan de aanvrager alleen subsidie verstrekt als de leverancier een (vereenvoudigde) typegoedkeuring of enkelstukgoedkeuring heeft doorlopen. Dit wordt per vermogensklasse eenmalig uitgevoerd. Hierbij moet aangetoond worden dat het systeem tijdens normaal gebruik de NO_x voldoende reduceert, zonder dat dat leidt tot een te hoge NH₃-emissie.

Tenslotte dient de subsidieontvanger, gedurende 48 maanden na vaststelling van de gesubsidieerde ombouw van de bouwmaschine, deze machine in eigendom te houden en hoofdzakelijk (dat wil zeggen gedurende 70% van de tijd) in de bouwsector te gebruiken. De gebruiker kan in deze periode gevraagd worden om aan te tonen dat de bouwmaschine hoofdzakelijk in Nederland en hoofdzakelijk in de bouwsector is ingezet.

Hoofdstuk 4, Innovatiesubsidie

Artikel 4.1

Door demonstraties van nieuwe technologieën en innovaties kan een bijdrage worden geleverd aan het doel van de regeling zoals beschreven in artikel 1.2, onderdeel c, van deze regeling. Een project experimentele ontwikkeling draagt bij aan het versnellen van de ontwikkeling van emissieloze bouwmachines van emissieloze bouwmachines in de pre-commerciële fase, de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor emissieloze bouwmachines voor alternatieve energiedragers of oplaadsystemen voor het laden al dan niet ontladen van accu's van emissieloze bouwmachines met uitzondering van de energieopwekking ten behoeve van het opladen. De bouw van een prototype kan deel uitmaken van een experimentele ontwikkeling, voor zover die bedoeld is voor het vergroten van de kennis. De verkoop van het prototype en/of het gebruik van een prototype in de exploitatie van de aanvrager(s) na afronding van het project, is toegestaan. Een project haalbaarheidsstudie onderzoekt de haalbaarheid van een project experimentele ontwikkeling.



Artikel 4.2 Maximale projectduur

Met deze subsidie wordt beoogd de ontwikkeling van duurzame producten te versnellen. Daarom is het belangrijk dat de projecten niet te lang duren, zodat tijdig ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen in de markt. Daarnaast is rekening gehouden met de gebruikelijke doorlooptijd van vergelijkbare projecten.

Artikel 4.3 Subsidieplafonds

In dit artikel is bepaald welke subsidieplafond wordt gehanteerd voor de aanvragen die worden ingediend en het jaar daarop kunnen worden toegekend.

Artikel 4.4 Aanvraagperiode

Aanvragen voor subsidieverlening voor een project experimentele ontwikkeling kunnen worden ingediend in de perioden [datum drie maanden na publicatie] 2022 tot en met [datum 3 weken later] 2022 17.00 uur, en onverminderd artikel 4.3, vierde lid, de periode [datum drie maanden na datum sluiting periode onder a] 2022 tot en met [datum 3 weken later] 2022 17.00. Dat kan via het formulier dat RVO beschikbaar stelt. Voor toekomstige subsidieperioden zullen nieuwe data worden vastgesteld, voordat een periode begint. Die nieuwe data worden gepubliceerd in de Staatscourant. Jaarlijks worden er twee aanvraagperioden voorzien. De tweede periode opent 3 maanden na sluiting van de eerste periode.

Artikelen 4.5 Aanvragers

In dit artikel is geregeld welke partijen een aanvraag voor een subsidie kunnen indienen. Hierin wordt gebruikt gemaakt van de term 'samenwerkingsverband' uit het Kaderbesluit Subsidies I en M. Lokale overheden worden niet in dit artikel (of elders in de regeling) genoemd. Voor hen geldt dat zij wel betrokken kunnen zijn bij een project, maar geen deel kunnen uitmaken van het samenwerkingsverband dat de subsidie aanvraagt voor een project.

Artikel 4.6 Vereisten subsidieaanvraag

In dit artikel is bepaald welke gegevens bij de aanvraag moeten worden overlegd. Voor alle projecten geldt dat de gegevens, bedoeld in artikel 10 van het Kaderbesluit Subsidies I en M en artikel 6, tweede lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening, moeten worden aangeleverd bij een aanvraag. Indien er sprake is van een subsidieaanvraag van meer dan € 500.000 vereist de Algemene groepsvrijstellingsverordening dat de gegevens van de steun gepubliceerd worden. In het aanvraagformulier van RVO wordt aangegeven welke gegevens van de aanvrager worden verlangd.

Artikel 4.7 Wijze van verdelen

Bij de projecten experimentele ontwikkeling vindt de verdeling van de subsidie plaats aan de hand van beoordelingscriteria op basis waarvan rangschikking wordt gemaakt van projecten. Vervolgens wordt de hoogst gerangschikte aanvraag toegekend, daarna de een-na-hoogst gerangschikte aanvraag, enzovoort, totdat het subsidieplafond is bereikt.

In het vierde lid is ten slotte toegelicht wat de werkwijze is wanneer het subsidieplafond uitgeput raakt en een aanvraag daardoor niet volledig kan worden toegekend. In dat geval wordt in overleg met de aanvrager bekeken of de toekenning van een lager bedrag ook volstaat voor de uitvoering van het project waarvoor subsidie is aangevraagd.

Voor projecten haalbaarheidsstudie vindt de subsidieverdeling plaats op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

Artikel 4.8 Beoordelingscriteria

Deze subsidieregeling werkt met beoordelingscriteria waarbij punten worden toegekend aan projecten. Daarmee wordt de rangschikking opgesteld. Deze beoordelingscriteria en de maximale puntentoeiding zijn opgenomen in bijlage 2 van deze regeling. Er zijn twee typen projecten onderscheiden. Het eerste type zijn projecten die gericht zijn op technische ontwikkeling van emissieloze bouwapparaten die een bijdrage kunnen leveren aan de versnelde beschikbaarheid en/of inzetbaarheid van emissieloos bouw materieel. Het kan gaan om een nieuwe technologie met betrekking tot producten, processen of diensten, of om wezenlijke vernieuwingen of wezenlijk nieuwe toepassingen van een bestaande technologie. Het tweede type zijn projecten die gericht zijn op het opdoen van Praktijkervaring, en daarmee een



bijdrage leveren aan kennisontwikkeling en kennisdeling. Ondanks dat er twee projecttypen zijn, gaat het in beide projecttypen om een Project Experimentele Ontwikkeling, volgens de AGVV en in de rangschikking concurreren deze met elkaar.

Bij de beoordeling van projectaanvragen worden punten toegekend op elk onderdeel van de beoordelingscriteria. Zijn er voor een project op een bepaald criterium geen tekortkomingen te constateren, dan wordt het maximale aantal punten toegekend. Indien niet volledig wordt voldaan aan een criterium dan wordt het aantal punten navenant verminderd. In het uiterste geval worden geen punten toegekend, indien het project op geen enkele wijze voldoet aan het beoordelingscriterium.

In de beoordeling van innovatieprojecten in het algemeen is het gebruikelijk om naar diverse aspecten te kijken waarbij impact en kwaliteit leidend zijn. Dit zijn de volgende aspecten:

NO_x reductie. De mate waarin het project leidt tot een reductie in de NO_x-uitstoot in de bouwsector. Zowel de directe NO_x-reductie per machine als de potentiële reductie in het machinepark in 2025 moet in de projectomschrijving aangegeven worden in ton NO_x-reductie.

Vervolgpotentieel. Het potentieel dat het projectresultaat een vervolg krijgt in nieuwe projecten van de projectpartners en partijen die niet bij het project betrokken zijn en de bijdrage die dit (binnen 1 jaar na afloop van het project) levert aan de doelstelling van de regeling, in het bijzonder NO_x-reductie in de bouwsector. Een project scoort hoger op het criterium naarmate de effecten op de reductie van de emissie van NO_x voor de projectdeelnemers, en het herhalingspotentieel in andere projecten binnen of buiten de sector groter zijn. Dit vraagt om een goede onderbouwing, waar mogelijk kwantitatief, van de aannames en inschatting.

Kennisoverdracht. De mate waarin het project leidt tot kennisoverdracht en opgedane kennis en inzichten hierdoor beschikbaar komen voor stakeholders binnen en buiten de bouwsector. Een project scoort hoger op het criterium naarmate het project bijdraagt aan publieke kennis en publieke inzichten over de technologie, door bijvoorbeeld aantoonbaar de betrokkenheid van hogescholen en universiteiten mee te nemen of vakinhoudelijk te communiceren. Een duidelijke omschrijving van de te verwachte communicatie naar verschillende relevante doelgroepen in het projectplan levert eveneens punten op.

Kwaliteit van de doelstellingen. De kwaliteit van de doelstellingen van het project in relatie tot de doelstellingen van de regeling: technologie-, innovatie- en kennisontwikkeling gericht op een reductie van de emissie van NO_x, CO₂, en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) in de bouwsector (zie art. 1.2 c van deze regeling). Er wordt ook beoordeeld of een project daadwerkelijk vernieuwend is en wat de kwaliteit is van de inhoud en aanpak van het project.

Een project scoort hoger naarmate het projectplan de achtergrond van het probleem, de probleemdefinitie, en de daaruit voortvloeiende doelstellingen van het project op een duidelijke, concrete, realistische en meetbare wijze worden gedefinieerd.

Snelheid van het project. De mate waarin het project, met behoud van kwaliteit, op korte termijn tot resultaten leidt en daarmee bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling en/of inzetbaarheid van emissieloze bouwmachines eventueel gecombineerd met oplaad en tankinfrastructuur (zie art. 4.1 a van de SSEB-regeling).

Projectmanagement. De kwaliteit en efficiëntie van de uitvoering van het project, opvolging en rapportage, risicobeheer, financieel management en stakeholder-management. Een project scoort hoger naarmate de onderzoeksmethode en inhoudelijke aanpak beter is en het projectplan, de inhoudelijke aanpak, het plan, de per partner uit te voeren activiteiten, de projectfasen inclusief go/no go momenten, en de resultaten beschrijft als mede aspecten met betrekking tot gedrag en regelgeving betreft bij het project.

Begroting en financiële effectiviteit. De kwaliteit van de begroting, en in de onderbouwing dat de deelnemers hun eigen aandeel in het project kunnen financieren. De verhouding tussen de opgevoerde kosten, de omschreven activiteiten, de geplande duur en de impact van het project. Een project scoort hoger op het criterium begroting naarmate de beschikbare middelen effectiever of efficiënter ingezet worden. Om te voorkomen dat er onnodig veel projectkosten opgevoerd worden, wordt bij de beoordeling meegewogen welke invloed het project kan hebben op het bereiken van de doelstellingen van de regeling en of dat in verhouding staat tot de totale subsidiabele projectkosten die opgevoerd worden. Ook dient per partner onderbouwd te worden hoe het eigen aandeel in de projectkosten gefinancierd wordt.

Samenwerking. De mate en wijze van samenwerking tussen verschillende (keten)partners, en de bijdrage die dit levert aan de kwaliteit van het project. Bij de beoordeling van de kwaliteit van de



samenwerking wordt gekeken naar of de voor het project noodzakelijke partijen betrokken zijn (betrokkenheid van de waardeketen), of de kwaliteit van de samenwerkingspartners (beschikbaarheid van de benodigde kennis) voldoende is om het project goed uit te voeren en of de inbreng van elke deelnemer duidelijk is. Projecten waarbij de keten betrokken is (producent/ontwikkelaar, leverancier en gebruiker) scoren over het algemeen hoger in de rangschikking dan projecten waarin een ketenpartij mist, met name als dat de eindgebruiker is.

Een project haalbaarheidsstudie is een project waarbij sprake is van een onderzoek of analyse van het potentieel van een project experimentele ontwikkeling, met als doel de besluitvorming te ondersteunen door objectief en rationeel de sterke en de zwakke punten van een project experimentele ontwikkeling, de kansen en risico's in kaart te brengen, waarbij ook wordt aangegeven welke middelen nodig zijn om het project te kunnen doorvoeren en wat de uiteindelijke slaagkansen zijn. In een aanvraag tot vaststelling dienen deze onderwerpen in een verslag beschreven te worden.

Artikel 4.9 Weigeringsgronden

Gronden om een subsidieaanvraag op voorhand te weigeren zijn opgenomen in het van toepassing verklaarde Kaderbesluit (artikel 11 en 12) en in deze regeling. In deze regeling zijn drie aanvullende gronden genoemd om de subsidieaanvraag op voorhand te weigeren: wanneer er al een subsidie is verleend voor hetzelfde (nationale) project, wanneer de regels van het de Algemene groepsvrijstellingsverordening niet worden nageleefd of wanneer een aanvraag minder dan 70 punten heeft behaald in de rangschikking. Dit met name met het oog op een strengere selectie op het vernieuwend karakter van de innovatie. Verder gelden de algemene eisen uit de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 4.10 Beschikking op aanvraag

Zie toelichting bij artikel 2.7.

Artikel 4.11 Hoogte van de subsidie

Bij het bepalen van de maximale steunintensiteit en de maximumbedragen wordt aangesloten bij de Algemene groepsvrijstellingsverordening: een verhoging is mogelijk indien één van de volgende voorwaarden is vervuld:

- 1) het project behelst daadwerkelijke samenwerking (10 procentpunten):
 - tussen ondernemingen waarvan er ten minste één een mkb-onderneming is, en geen van de ondernemingen neemt meer dan 70% van de in aanmerking komende kosten voor haar rekening, of
 - tussen een onderneming en één of meer organisaties voor onderzoek en kennisverspreiding, waarbij deze organisaties ten minste 10% van de in aanmerking komende kosten dragen en het recht hebben hun eigen onderzoeksresultaten te publiceren;
- 2) de projectresultaten worden ruim verspreid via conferenties, publicaties, open access-repositories, of gratis opensource-software (15 procentpunten).

Daarbij geldt een opslag van 10% voor respectievelijk kleine of middelgrote ondernemingen zoals mogelijk gemaakt in bijlage I van de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 4.12 Subsidiabele kosten

De kosten die op grond van deze regeling gesubsidieerd kunnen worden zijn gebaseerd op de kosten die beschreven worden in de Algemene groepsvrijstellingsverordening. De subsidiabele kosten voor een project experimentele ontwikkeling, genoemd in artikel 25, derde lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening, betreffen:

- personeelskosten verbonden aan het project;
- afschrijvingskosten van apparatuur en uitrusting gedurende het project;
- afschrijvingskosten van gebouwen en gronden gedurende het project;
- kosten van contractonderzoek, kennis en octrooien evenals kosten voor consultancy en gelijkwaardige diensten verbonden aan het project, en
- bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven, waaronder die voor materiaal, leveranties en dergelijke producten verbonden aan het project.

De kosten voor van een haalbaarheidsstudie is het geheel van de kosten die zijn verbonden met de studie. Hierbij is in de definitiebepaling in de regeling de tekst uit de Algemene groepsvrijstellingsverordening overgenomen.



Artikelen 4.13 tot en met 4.15 Berekening subsidiabele kosten

Gelet op artikel 7 van het Kaderbesluit subsidies I en M dient vastgesteld te worden welke standaard-berekeningswijzen voor de berekening van uurtarieven kunnen worden gehanteerd. Ten aanzien van de standaardberekeningswijze voor uurtarieven wordt het de aanvragers toegestaan zelf een keuze te maken uit de drie beschikbare mogelijkheden uit het Kaderbesluit. Ter uitwerking van deze bepaling is opgenomen hoe de standaardberekeningswijze voor de berekening van uurtarieven met behulp van de integrale kostensystematiek moet worden toegepast en hoe vervolgens de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. Verder is geregeld hoe de standaardberekeningswijze voor de berekening van uurtarieven op basis van de kosten per kostendrager met forfaitaire opslag moet worden gehanteerd en hoe daarmee de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. Eveneens is de standaardberekeningswijze opgenomen voor zover gebruik wordt gemaakt van een forfaitair vastgesteld uurtarief loonkosten van € 60 per uur. In dit bedrag zijn zowel de directe loonkosten als daaraan toegerekende indirecte kosten begrepen (waaronder BTW bij het aantrekken van expertise). Ook is in dit artikel opgenomen hoe in dit geval de subsidiabele kosten kunnen worden berekend.

Artikel 4.16 Bevoorschotting

In dit artikel worden bepalingen gegeven over voorschotten. Hierbij is aangesloten bij de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking.

Artikel 4.17 Verplichtingen

Het project dient bij te dragen aan de kennisontwikkeling op het gebied van inzet van emissieloos bouw materieel en een zo groot mogelijk potentieel emissie-reducerend effect hebben. Van de subsidieontvanger wordt daarom verwacht dat hij inzicht geeft in de resultaten die met het project bereikt worden. Daarbij is het belangrijk aan te geven welke combinatie van voertuigtype en alternatieve energiedrager het project betreft.

De onderwerpen waarover de subsidieontvanger in elk geval rapporteert zijn:

- de technologische belemmeringen die er zijn voor verdere ontwikkeling en de bijdrage die het project heeft geleverd bij het tegengaan van deze belemmeringen;
- de organisatorische belemmeringen die er zijn voor verdere ontwikkeling en de bijdrage die het project heeft geleverd aan het tegengaan van deze belemmeringen;
- mogelijke remmingen in wet- en regelgeving voor verdere ontwikkeling van emissieloos bouw materieel en/of de daarvoor benodigde infrastructuur;
- de invloed die het project heeft gehad op energieverbruik, emissies, kostprijs en toepasbaarheid van de innovatieve techniek ten opzichte van het conventionele alternatief waarvoor deze in de plaats komt.

De subsidieontvangers wordt een handleiding ter beschikking gesteld met nadere informatie over hoe te rapporteren. Hiermee worden de lasten voor de subsidieontvangers zo laag mogelijk gehouden.

Artikel 4.18 en artikel 4.19

Zie toelichting bij artikel 2.9 en artikel 2.10.

Voor een project experimentele ontwikkeling dient in het eindrapport te worden opgenomen: een overzicht van de gerealiseerde kosten en een toelichting op afwijkingen ten opzichte van de begroting, het totale bedrag van de gerealiseerde opbrengsten, inclusief bijdragen van derden en het totale bedrag van de gerealiseerde eigen bijdrage.

Artikel 5.1 Misbruik en oneigenlijk gebruik

Deze bepaling ziet op de registratie die wordt bijgehouden ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. Deze bepaling is overgenomen uit artikel 27 van het Kaderbesluit. De toelichting bij artikel 27 Kaderbesluit luidt als volgt.

Ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies wordt in dit besluit ook voorzien in een departementale registratie. Daarin wordt in de eerste plaats geregistreerd het opleggen van een boete op grond van de Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies. Een dergelijke boete is aan de orde bij het niet voldoen aan een bijzondere meldingsplicht die aan de subsidie is verbonden als bedoeld in die wet. Daarnaast wordt in het register vastgelegd als sprake is geweest van een lager vaststelling van de subsidie (o.g.v. artikel 4:46 Awb), dat de subsidieverlening is ingetrokken of ten nadele van de subsidieontvanger is gewijzigd (artikel 4:48) of dat de subsidievaststelling is ingetrokken of ten nadele van de subsidie-ontvanger is gewijzigd (artikel 4:49 Awb). In al deze gevallen vindt alleen registratie plaats als de subsidie-ontvanger een verwijt kan worden



gemaakt van de lagere vaststelling, intrekking of wijziging. Het kan immers ook voorkomen dat een subsidie-ontvanger daarmee buiten zijn schuld wordt geconfronteerd. Het doel van de registratie is echter de toepassing van deze maatregelen vast te leggen om misbruik en oneigenlijk gebruik voor de toekomst te voorkomen. Voorts wordt ook een in het kader van de subsidieverstrekking gedane aangifte bij het openbaar ministerie op grond van artikel 162 van het Wetboek van strafvordering geregistreerd. Er worden in dat geval geen strafrechtelijke persoonsgegevens geregistreerd, doch alleen de melding dat er een aangifte is gedaan.

Artikel 5.2 Evaluatie

Van de subsidieontvanger wordt verlangd dat hij meewerkt aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem worden verlangd dat hij, binnen de maatstaven van redelijkheid, gehouden kan worden gegevens te delen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om vragen over het aanvraagproces, gemaakte overwegingen en/of administratieve lasten. Ook kan het gaan over de inzet van machine(s) of de vraag in hoeverre haalbaarheidsstudies waarvoor subsidie is ontvangen hebben geleid tot projecten experimentele ontwikkeling. Verder kan het gaan over de vraag in hoeverre projecten experimentele ontwikkeling waarvoor subsidie is ontvangen, hebben geleid tot commercieel aanbod in de markt.

Om voldoende tijd te hebben een dergelijke evaluatie uit te voeren, kan medewerking tot de evaluatie worden verlangd gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling. De verslagen over de doeltreffendheid, doelmatigheid en de effecten van de subsidie in de praktijk worden door de Minister gepubliceerd.

Bijlage 1

Toelichting op de lijst van bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen, behorende bij artikel 1.1 van de regeling.

In deze lijst wordt aangegeven welke machines in deze regeling onder de definitie van bouwmaschine of zeegaand bouwvaartuig vallen, en daarmee in aanmerking komen voor aanschaf- of retrofitsubsidie, mits de aanvragen voldoen aan alle andere in de regeling vermelde eisen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen (A) bouwwerktuigen, (B) hulpfuncties, (C) bouwvoertuigen en (D) zeegaande bouwvaartuigen. Voor categorie A is per machine in de rechter kolommen met een 'J' voor 'ja' en een 'N' voor 'nee' aangegeven of, volgende uit de tekst van de regeling en de feitelijke vormgeving van de machine, een bouwmaschine in aanmerking komt voor een aanschafsubsidie onder hoofdstuk 2 of een retrofitsubsidie onder hoofdstuk 3. Machines in categorieën B en C komen alleen voor aanschafsubsidie onder hoofdstuk 2 in aanmerking. Zeegaande bouwvaartuigen (D) komen alleen voor een retrofitsubsidie onder hoofdstuk 3 in aanmerking.

Als een machine op de lijst staat, is alleen de emissieloze aandrijving van de machine, of de retrofit SCR-installatie, subsidiabel. De subsidie wordt bepaald aan de hand van de meer-investeringskosten ten opzichte van een referentiemachine. Voor aanschafsubsidie betreft het dan doorgaans de meer-investeringskosten ten opzichte van een diesel-aangedreven machine met vergelijkbare prestaties. Voor retrofitsubsidie betreft het de volledige kosten van de SCR-installatie die wordt toegevoegd aan de bestaande machine of vaartuig.

De lijst is tot stand gekomen in samenwerking met stakeholders en maakte deel uit van de internet-consultatie voor de regeling. Bij het samenstellen van de lijst is naar meerdere aspecten gekeken:

- Voertuigen en vaartuigen die al vanuit andere regelingen worden ondersteund zijn niet op de lijst geplaatst, of er is een verdeling gemaakt tussen SSEB en betreffende regeling. Emissieloze bestelauto's vallen onder de Subsidieregeling Emissieloze BedrijfsAuto's (SEBA). Voor emissieloze vrachtwagens komt de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks, zodat SSEB slechts gespecialiseerde vrachtwagens voor de bouw ondersteunt en AanZET de overige. Voor binnenvaart bestaat de subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaart, zodat binnenvaart buiten SSEB is gelaten met uitzondering van drijvende werktuigen. Voor onderzoek en ontwikkeling van nieuwe technieken als waterstofmotoren, elektrisch laden en waterstof en methanol voor schepen worden projecten ondersteund vanuit de subsidieregeling R&D-mobiliteitssectoren.
- Bij de samenstelling van de lijst is ook rekening gehouden met de milieulijst van RVO, zodat machines of retrofittechnieken die op de SSEB-lijst staan zoveel mogelijk ook op de milieulijst staan. In sommige gevallen is ervoor gekozen om te volstaan met de vermelding op de milieulijst, zoals voor laadapparatuur.
- Machines waarvan de emissieloze versies al gangbaar zijn zodat er geen of minder stimulering nodig is, zijn niet opgenomen in de lijst. Als de werkfuncties van werktuigen of hulpfuncties nu al elektrisch worden uitgevoerd is slechts de vervanging van de stroomvoorziening subsidiabel.



Voorbeelden zijn een mobiele pomp of een compressor: de pomp en compressor werken doorgaans al elektrisch, maar om te werken zonder netaansluiting kan met SSEB-subsidie een batterijpakket of waterstofbrandstofcelsysteem toegevoegd worden. Vermelding van de mobiele pomp resp. compressor op de lijst betekent dan ook niet dat de pomp of compressor zelf subsidieabel is.

- Omdat de ondersteuningsbehoefte het grootst is bij grotere machines wordt een ondergrens gehanteerd van 8 kW continue elektrische vermogen.
- Net als in andere regelingen zoals de milieulijst en SEBA worden loodhoudende batterijen uitgesloten.

De lijst wordt jaarlijks herzien in overleg met de sector. Wijzigingen gaan per nieuw kalenderjaar in en worden bekend gemaakt via publicatie van de aangepaste regeling in de Staatscourant.

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