



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 27 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/180799, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van nieuwe emissieloze touringcars (Tijdelijke subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 8, 10, eerste, tweede en vierde lid, 13, 15, derde en vierde lid, 16, 22, tweede lid, 23, derde lid, en 24, derde lid, van het Kaderbesluit 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 84, eerste lid, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, krachtens koop of financial leasing als bedoeld in paragraaf 3.2 van het Besluit heffing omzetbelasting bij leasing;

*concessiehouder*: vergunninghoudende vervoerder als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000, van een concessie voor openbaar busvervoer;

*emissieloos*: emissieloos als bedoeld in artikel 86c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

*emissieloze touringcar*: emissieloos batterij-elektrisch motorvoertuig dat blijkt het kentekenregister of een aantekening op het kentekenbewijs is goedgekeurd voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur;

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

*Kaderbesluit*: Kaderbesluit subsidies I en M;

*kleine onderneming*: kleine onderneming als bedoeld in artikel 2, tweede of derde lid, van bijlage I bij de algemene groepsvrijstellingsverordening;

*Minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*middelgrote onderneming*: mkb-onderneming die niet kwalificeert als kleine onderneming;

*mkb-onderneming*: onderneming in de zin van artikel 2, onderdeel 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

*nieuwe emissieloze touringcar*: emissieloze touringcar waarvan, blijkt vermelding in het kentekenregister, de datum eerste toelating, de datum eerste inschrijving in Nederland en de datum tenaamstelling, gelijk zijn;

*offerte*: formeel, schriftelijk, aanbod tot het sluiten van een overeenkomst voor de aanschaf van een nieuwe emissieloze touringcar, opgesteld op verzoek van de aanvrager;

*offerteprijs*: prijs van de nieuwe emissieloze touringcar inclusief af-fabriek opties zoals vermeld in de offerte, verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting;

*openbaar busvervoer*: voor een ieder openstaand personenvervoer met een bus volgens een dienstregeling;

*overeenkomst*: schriftelijke overeenkomst tot koop als bedoeld in artikel 1 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek of een schriftelijke overeenkomst tot financial leasing als bedoeld in paragraaf 3.2 van het Besluit heffing omzetbelasting bij leasing;

*referentievoertuig*: vervoermiddel van dezelfde voertuigcategorie dat aan reeds van kracht zijnde toepasselijke Unienormen voldoet en dat zonder de steun zou zijn aangeschaft;

*RVO*: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

*verstrekkingvoorbehoud*: 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;

*voertuigcategorie*: voertuigcategorie als bedoeld in 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 (PbEU 2018, L151).



## **Artikel 1.2 Doel van de regeling**

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf van nieuwe emissieloze touringcars door ondernemingen teneinde de emissie van CO<sub>2</sub> en luchtverontreinigende stoffen te verminderen.

## **Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten**

De Minister kan aan een aanvrager subsidie verstrekken voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissieloze touringcars van voertuigcategorie m<sup>3</sup>.

## **Artikel 1.4 Aanvrager**

Subsidie kan worden aangevraagd door:

- a. een concessiehouder;
- b. een andere onderneming die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en die een vestiging in Nederland heeft.

## **Artikel 1.5 Subsidiabele kosten**

De kosten die op grond van artikel 36ter van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor subsidie in aanmerking komen, zijn subsidiabel.

## **Artikel 1.6 Hoogte subsidie**

1. De subsidie bedraagt ten hoogste 30% van de op grond van artikel 36ter van de algemene groepsvrijstellingsverordening in aanmerking komende kosten, tot een maximum van € 90.000 per emissieloze touringcar.
2. De steunintensiteit bedoeld in het eerste lid wordt:
  - a. met 20 procentpunten verhoogd voor subsidie aan een middelgrote onderneming, tot een maximum van € 150.000 per emissieloze touringcar;
  - b. met 30 procentpunten verhoogd voor subsidie aan een kleine onderneming, tot een maximum van € 180.000 per emissieloze touringcar.
3. Onverminderd artikel 5 van het Kaderbesluit wordt de overschrijding in mindering gebracht op het subsidiebedrag wanneer het subsidiebedrag, bedoeld in het eerste of tweede lid, de maximale steunruimte van de algemene groepsvrijstellingsverordening overschrijft.

## **Artikel 1.7 Subsidieplafond en wijze van verdelen**

1. Het subsidieplafond bedraagt:
  - a. voor aanvragers als bedoeld in artikel 1.4, eerste lid, onderdeel a, voor het jaar 2024: € 1.000.000;
  - b. voor aanvragers als bedoeld in artikel 1.4, eerste lid, onderdeel b, voor het jaar 2024: € 1.000.000.
2. Indien een subsidieplafond als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, voor dat jaar ontoereikend is om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, worden de bedragen aangevuld met de voor dat jaar onaangesproken middelen gereserveerd op grond van het eerste lid, onderdeel b.
3. Indien een subsidieplafond als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, voor dat jaar ontoereikend is om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, worden de bedragen aangevuld met de voor dat jaar onaangesproken middelen gereserveerd op grond van het eerste lid, onderdeel a.
4. De Minister stelt het subsidieplafond vast voor de jaren na 2024 en geeft hiervan kennis in de Staatscourant voor aanvang van het kalenderjaar waarvoor het betreffende subsidieplafond wordt vastgesteld.
5. De Minister verdeelt de in de betreffende subsidieperiode beschikbare gelden op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

## **Artikel 1.8 Aanvraagperiode**

- a. Een aanvraag tot subsidieverlening op grond van deze regeling kan in 2024 van 15 oktober 2024,



9.00 uur tot en met 25 oktober 2024, 12.00 uur worden ingediend.

### **Artikel 1.9 Aanvraag**

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag om subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:
  - a. naam en adres van de aanvrager;
  - b. contactgegevens van de contactpersoon van de aanvrager;
  - c. merk, type en handelsbenaming van de nieuwe emissieloze touringcar waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
  - d. hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie voor de aanschaf van een of meerdere nieuwe emissieloze touringcars;
  - e. kopie van de offerte, met inbegrip van de offerteprijs, voor de voorgenomen aanschaf van de nieuwe emissieloze touringcar;
  - f. een bewijs van minder dan zes maanden oud waaruit blijkt wat de prijs van het referentievoertuig is.

### **Artikel 1.10 Afwijzingsgronden**

Onverminderd artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie indien:

- a. een emissieloze touringcar ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening al is tenaamgesteld;
- b. aan de aanvrager, dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren, op grond van deze regeling reeds voor de aanschaf van:
  - 1°. 5 emissieloze touringcars subsidie is verstrekt onder een subsidieplafond als bedoeld in artikel 1.7, eerste lid, onderdeel a;
  - 2°. 2 emissieloze touringcars subsidie is verstrekt onder een subsidieplafond als bedoeld in artikel 1.7, eerste lid, onderdeel b;
- c. de subsidie is bestemd voor een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, punt achttien, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- d. 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; of
- f. de te verstrekken subsidie lager is dan € 25.000.

### **Artikel 1.11 Subsidieverstreking**

Op grond van artikel 16 van het Kaderbesluit zijn de regels inzake een subsidie van € 25.000 tot € 125.000 van toepassing op subsidies van € 125.000 of meer.

### **Artikel 1.12 Verplichtingen subsidieontvanger**

1. Onverminderd artikel 17 en 18 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht:
  - a. onverwijld schriftelijk mededeling te doen aan de Minister van gewijzigde omstandigheden of wijziging van gegevens die van belang zijn in verband met de subsidieverstreking op grond van deze regeling;
  - b. medewerking te verlenen aan de controle op de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikking;
  - c. de nieuwe emissieloze touringcar waarvoor subsidie is verleend op zijn naam te stellen of een verstrekkingsvoorbehoud op zijn naam te registreren in het kentekenregister; en
  - d. er zorg voor te dragen dat de nieuwe emissieloze touringcar gedurende vier jaar vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling, of registratie van het verstrekkingsvoorbehoud, ononderbroken op zijn naam is gesteld of een verstrekkingsvoorbehoud op zijn naam is geregistreerd in het kentekenregister.
2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, geldt niet indien de subsidieontvanger de nieuwe emissieloze touringcar vervangt door een andere nieuwe emissieloze touringcar die ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en dit andere voertuig gedurende de nog resterende termijn van de periode, genoemd in het eerste lid, onderdeel d, op zijn naam is gesteld of middels een verstrekkingsvoorbehoud op zijn naam is geregistreerd.



3. De uitzondering van het tweede lid geldt niet wanneer de subsidieontvanger voor de vervangende nieuwe emissieloze touringcar subsidie aanvraagt.
4. Indien de nieuwe emissieloze touringcar wordt vervangen door een andere nieuwe emissieloze touringcar als bedoeld in het tweede lid, is de subsidieontvanger verplicht om gedurende de in dat lid bedoelde resterende termijn te beschikken over de overeenkomst tot aanschaf van de vervangende nieuwe emissieloze touringcar.

#### **Artikel 1.13 Voorschot**

Gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening wordt 70% van het subsidiebedrag als voorschot verstrekt.

#### **Artikel 1.14 Aanvraag subsidievaststelling**

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag tot vaststelling van de subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. De aanvraag tot subsidievaststelling kan worden ingediend tot uiterlijk 12 maanden na de datum van verlening van de subsidie.
3. De aanvrager kan bij RVO een verzoek doen tot uitstel van maximaal 12 maanden van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het tweede lid, indien hij kan aantonen dat de levertijd van de nieuwe emissieloze touringcar langer is dan de periode, genoemd in het tweede lid.
4. Onverminderd artikel 24 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 1.3, in elk geval de volgende gegevens:
  - a. het kenteken van de nieuwe emissieloze touringcar dat is vermeld in de overeenkomst; en
  - c. de gespecificeerde factuur tot betaling.

#### **Artikel 1.15 Gewijzigde vaststelling en terugvordering**

1. Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 1.12, eerste lid, onderdeel d, kan de Minister de vaststelling van de subsidie wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terugvorderen.
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 verplichting, bedoeld in artikel 1.12, eerste lid, onderdeel d.

## **HOOFDSTUK 2 SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 2.1 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2024 en vervalt met ingang van 1 oktober 2029, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

### **Artikel 2.2 Evaluatie**

De Minister publiceert voor 1 januari 2030 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

### **Artikel 2.3 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Op grond van de Subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars (hierna: regeling) kunnen subsidies worden verstrekt aan ondernemingen voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissieloze touringcars van voertuigcategorie m<sup>3</sup>.

Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Klimaatakkoord<sup>1</sup> van 28 juni 2019. Het kabinet heeft met het Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Onderdeel daarvan is een reductieopgave voor de mobiliteitssector door middel van batterij-elektrisch vervoer. Deze regeling richt zich uitsluitend op de aanschaf van batterij-elektrische touringcars. Touringcars op waterstof kunnen gebruik maken van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, paragraaf Waterstof in Mobiliteit.

In Nederland rijden circa 3.500 touringcars rond. Slechts een enkele daarvan is een emissieloze touringcar.

#### 2. Hoofdlijnen van de regeling

##### Doel

De regeling biedt de mogelijkheid subsidie te verstrekken voor de aanschaf van emissieloze touringcars. Het doel van deze regeling is het versnellen van de transitie naar emissieloos touringcarvervoer, en daardoor een bijdrage te leveren aan de gewenste CO<sub>2</sub>-reductie, alsmede aan de verbetering van de luchtkwaliteit in steden.

De subsidie is mede bedoeld om fabrikanten te stimuleren emissieloze touringcars te bouwen. Dankzij deze subsidie kunnen touringcarbedrijven die voertuigen aanschaffen.

##### Keuze voor subsidie

De overheid zet in op verbetering van de leefbaarheid en vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Emissieloze voer- en vaartuigen dragen direct bij aan die vermindering. Personenauto's en in mindere mate bestelauto's hebben de transitie naar nul-emissie al ingezet. Dat is nog niet het geval voor touringcars. Financiële tegemoetkoming voor de meerkosten van de aanschaf van een emissieloze touringcar is het belangrijkste aangrijpingspunt om de transitie naar CO<sub>2</sub>-neutraal touringcarvervoer in gang te zetten. De ervaring heeft geleerd dat een subsidieregeling een belangrijke eerste stap is richting de marktintroductie. Overheidsstimulering en – financiering is dan gewenst. Zonder die hulp komt de markt nauwelijks, of later, van de grond.

Bestaande regelingen als AanZET<sup>2</sup> zouden specifiek voor touringcars aangepast moeten worden. Daarom is de keuze gemaakt voor de ontwikkeling van een nieuwe tijdelijke subsidieregeling die zich richt op de aanschaf van emissieloze touringcars.

Naast de reductie van de meerkosten van de emissieloze touringcar is beschikbaarheid van adequate laadinfrastructuur een voorwaarde voor een succesvolle marktintroductie. De regeling is bedoeld om het verschil in meerkosten te verkleinen tussen een touringcar op diesel en een emissieloze touringcar. De regeling vormt één onderdeel van een groter geheel aan initiatieven vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Ministerie van IenW) om de transitie naar emissieloos touringcarvervoer in goede banen leiden. Een voorbeeld van een dergelijk initiatief is de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit. Daarnaast hebben het Ministerie van IenW met de vier grote gemeenten, KNV Busvervoer en de RAI Vereniging in 2023 het Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer afgesloten. Daarin is opgenomen dat gemeenten adequate laadinfrastructuur faciliteren en voor speciale voorzieningen zorgen.

##### Doelgroep

De subsidie is gericht op touringcarbedrijven en op concessiehouders voor openbaar busvervoer die

<sup>1</sup> <https://www.klimaatakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord>

<sup>2</sup> Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET - BWBR0046589 (overheid.nl).



touringcars inzetten voor bijvoorbeeld vervangend treinvervoer of als interliner. Het gaat om touringcars die zijn goedgekeurd voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. De subsidie is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel met een vestiging in Nederland. Zowel natuurlijke personen (éénmanszaak, VOF, CV en maatschap) als rechtspersonen (BV, NV, coöperatie en onderlinge waarborgmaatschappij) kunnen voor subsidie in aanmerking komen.

Naast de koop van een emissieloze touringcar komt ook financial lease in aanmerking voor subsidie. Wat betreft financial lease komt alleen de lessee (onderneming die leaset) voor subsidie in aanmerking. Een leasemaatschappij die emissieloze touringcars ter beschikking stelt voor financial lease is uitgesloten van ontvangst van subsidie. Bij operational lease is de lessee uitgesloten van ontvangst van subsidie doordat in artikel 1.1 "aanschaf" is gedefinieerd als koop of 'financial lease'. Bij operational lease vraagt de leasemaatschappij de subsidie aan.

### *Verwachte impact van de regeling*

De verwachte impact is dat de regeling een stimulans geeft aan het gebruik van emissieloze touringcars in de Nederlandse touringcarsector. Andere instrumenten die hierbij worden opgepakt zijn regelgeving (zoals nul-emissiezones voor touringcars) en flankerende maatregelen, zoals zorgdragen voor adequate laadinfrastructuur. De analyse van de marktintroductie van andere emissieloze voertuigen, zoals bestelwagens en vrachtwagens, toont aan dat deze categorieën op de markt zijn gekomen na overheidsinterventie in de vorm van stimulering (subsidieregeling) en het stellen van vereisten (nul-emissiezones).

### *Minimale duur tenaamstelling*

Het is de wens om emissieloze touringcars voor Nederland te behouden om zo ook voor de langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Tegelijk is voor de onderneming een zekere mate van flexibiliteit gewenst wat betreft het bezit van de voertuigen. Daartussen is een balans gezocht door in deze regeling de eis te stellen dat de aangeschafte touringcar vier jaar in eigendom moet blijven van de subsidieontvanger.

De tenaamstelling van de emissieloze touringcars van subsidieontvangers zal bij de aanvraag tot subsidievaststelling door RVO worden gecontroleerd bij de Dienst wegverkeer (hierna: RDW). Na de tenaamstelling zal eveneens periodiek, gedurende de looptijd van de verplichting, bij de RDW worden gecontroleerd of aan deze eis blijvend wordt voldaan.

Bij operational lease kan het kenteken van de emissieloze touringcar op naam van de lessor (onderneming die het voertuig als eigenaar verhuurt) of van de lessee staan. Voor RVO is het mogelijk de instandhoudingstermijn die voor de leasemaatschappij geldt te controleren via de tenaamstelling (als het voertuig op naam van de leasemaatschappij staat) of via het verstrekkingsoorbehoud als het voertuig op naam van de gebruiker (de lessee) staat. De RDW faciliteert dit laatste via het RTL-register, Registratie Tenaamstelling Leasemaatschappij.

Indien een onderneming de gesubsidieerde touringcar tussentijds verkoopt, dient de subsidie naar rato te worden terugbetaald. Dit geldt niet wanneer het voertuig tussentijds wordt vervangen door een andere emissieloze touringcar die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient de onderneming de wijziging te melden bij RVO en dient deze andere touringcar voor de resterende duur van de geëiste periode van eigendom op naam van de subsidieontvanger te blijven staan. Het subsidiebedrag blijft ongewijzigd.

### *Subsidiebedragen*

Bij de kosten die voor subsidie in aanmerking komen, gaat het gelet op artikel 36ter van de algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) om meerkosten. Subsidiabel zijn de extra kosten voor de aanschaf van de emissieloze touringcar in vergelijking met het referentievoertuig (doorgaans een regulier dieselveertuig van dezelfde voertuigcategorie dat hetzelfde aantal personen kan vervoeren). Bij de berekening van het maximale subsidiebedrag wordt uitgegaan van een maximale meerprijs van de emissieloze touringcar van € 300.000.

Aanvrager	Maximaal subsidiebedrag	Maximaal subsidiepercentage
kleine onderneming	180.000	60%
middelgrote onderneming	150.000	50%



Aanvrager	Maximaal subsidiebedrag	Maximaal subsidiepercentage
grote onderneming <sup>1</sup>	90.000	30%

<sup>1</sup> onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 24, van de AGVV.

Bij het doen van de aanvraag om subsidie voor een emissievrije touringcar dient de aanvrager voor de opgave van de aanschafprijs uit te gaan van de door de fabrikant of importeur door middel van een offerte kenbaar gemaakte aanschafprijs. Bij de vaststelling van de subsidie wordt uitgegaan van de prijs in het koop- of financial leasecontract. Wanneer deze prijs hoger is dan de offerteprijs die is opgegeven door de aanvrager in de aanvraag om subsidieverlening, wordt voor de bepaling van de hoogte van de subsidie uitgegaan van de offerteprijs die is opgegeven door de aanvrager. Uit artikel 4:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) volgt dat de subsidie bij de vaststelling niet hoger kan zijn dan bij de verlening.

### **3. Wettelijk kader**

#### *Nationaal recht*

Het nationaal bestuursrechtelijk kader voor deze regeling wordt gevormd door de Awb. Meer specifiek gaat het om hoofdstukken 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor subsidieontvangers. Daarnaast zijn het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: Kaderbesluit), de aan het Kaderbesluit ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M en de staatssteunregels van belang voor de onderhavige regeling.

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet Subsidies I en M. De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstrekking op grond van de onderhavige regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar wordt verwezen. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze regeling, maar ook het Kaderbesluit van belang. In het Kaderbesluit zijn onder andere artikelen opgenomen over de subsidiabele kosten (hoofdstuk 3), het indienen van de aanvraag (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8) en de subsidievestiging (hoofdstuk 10).

#### *Europeesrechtelijke aspecten*

De subsidieverstrekking voor de aanschaf van emissieloze touringcars 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 AGVV.

De subsidieverstrekking kan onder de vrijstelling van artikel 36ter van de AGVV worden gebracht. Uit artikel 36ter volgt dat in geval van investeringssteun de vervoermiddelen moeten worden aangeschaft. Bij financial lease gaat het economisch eigendom van de leasemaatschappij over naar de lessee. Daarom is ook bij financial lease sprake van aanschaf in de zin van artikel 36ter van de AGVV.

Bij het bepalen van de hoogte van de subsidie is rekening gehouden met de maximaal toegestane steunpercentages in de AGVV. Mocht het toepassen van de genoemde subsidiepercentages in artikel 1.6 in een specifieke situatie toch leiden tot een overschrijding van de steunpercentages, dan zal in dat geval overeenkomstig het tweede lid van dat artikel het bedrag van de subsidie worden verlaagd. Daarnaast geldt op grond van artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit dat reeds eerder verstrekte subsidies voor de subsidiabele kosten of een deel daarvan in mindering moeten worden gebracht op de subsidie.

### **4. Uitvoering en 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 directeur-generaal Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van IenW. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en een door het Ministerie van IenW uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.



## Privacy

Voor de goede uitvoering en controle van de regeling maakt RVO gebruik van de gegevens van de RDW en het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. 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. Deze handelwijze is identiek aan die bij de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET, waarvoor net als voor deze regeling een Privacy Impact Assessment (PIA) is uitgevoerd.

De regeling is voorgelegd aan de functionaris gegevensbescherming (hierna: FG) voor advies. De FG heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben bij de regeling. Het advies heeft daarom niet geleid tot wijziging van de regeling.

## 5. Gevolgen

### Doeltreffendheid

De beleidsmix van subsidie en regelgeving is naar verwachting doeltreffend bij het op gang brengen van de transitie naar emissieloos touringcarvervoer. Met het voor de hele looptijd van de regeling beoogde budget van € 75,3 miljoen kunnen ongeveer 500 emissieloze touringcars in gebruik genomen worden.

### Regeldrukeffecten

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de regeling. In de praktijk zal de touringcardealer veelal de ondernemer informeren over de mogelijkheden voor subsidie. Met behulp van die informatie kan deze zich via de website van RVO verder verdiepen in de voorwaarden voor het kunnen benutten van de subsidie. Een ondernemer kan zelf ook actief op zoek gaan naar informatie over subsidie.

Na het ontvangen van een offerte 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. Daarbij wordt tevens een voorschot van 70% van het subsidiebedrag uitgekeerd. Als de touringcars geleverd worden en te naam zijn gesteld, volgt het verzoek tot vaststelling door de subsidieontvanger. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de resterende 30% van de subsidie.

Een belangrijke voorwaarde voor subsidie is de minimale eigendomsduur van vier jaar van touringcars. Als binnen deze periode de tenaamstelling wijzigt, moet RVO hiervan op de hoogte worden gesteld door de subsidieontvanger.

De tijd die een subsidieaanvrager per voertuig aan deze stappen besteedt, is afhankelijk van het aantal voertuigen waarvoor subsidie wordt aangevraagd. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per voertuig besteedt aan al deze stappen. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers wordt een standaard uurtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 180 per touringcar. Bij het niet toekennen van een subsidieaanvraag neemt deze regeldruk toe met maximaal € 60 (1 uur) vanwege het mogelijk corrigeren van de aanvraag. In het geval van een gewijzigde vaststelling gaat dit maximaal om een toename van € 20. Uitgaande van een subsidiebedrag tussen de € 90.000 en de € 180.000 betekent dit een regeldruk van tussen de 0,1 – 0,2%. Het aantal onvolledige aanvragen zal bij deze eenvoudige regeling verwaarloosbaar zijn en zijn is daarom niet meegenomen in de regeldrukberekening.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 15 mei 2024 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk.

Voor wat betreft nut en noodzaak constateert ATR dat er naast prijsverschillen van de touringcars ook andere belemmeringen kunnen zijn die de overgang naar emissieloos vervoer in de weg zitten. ATR adviseert hierop in de toelichting nader in te gaan en tevens beleidsalternatieven voor de regeling te schetsen. Naar aanleiding van het advies is de toelichting op dit punt uitgebreid.

Ook raadt ATR aan af te zien van de eis dat de aangeschafte emissieloze touringcar vier jaar in eigendom moet blijven van de subsidieontvanger: doorverkoop aan een andere Nederlandse gebruiker moet mogelijk zijn. Aan dit punt is geen opvolging gegeven. Een verruiming van de verplichting om de voertuigen vier jaar in eigendom te houden, kan leiden tot het ongewenste effect dat voertuigen uiteindelijk toch binnen vier jaar buiten Nederland verkocht worden. RVO kan de





tenaamstelling van voertuigen alleen controleren als het gaat om voertuigen in eigendom van de subsidieontvanger. Zodra deze de voertuigen heeft verkocht, heeft RVO geen bevoegdheid meer om de tenaamstelling te controleren. De koper van het gesubsidieerde voertuig kan daarmee de voertuigen buiten Nederland verkopen binnen de termijn van 48 maanden, zonder consequenties voor de subsidie. Het opnemen van de verruiming van de verplichting kan er daardoor toe leiden dat meer voertuigen buiten Nederland terechtkomen. De doelmatigheid van de regeling komt hiermee onder druk te staan.

Met het oog op de werkbaarheid van de regeling adviseert ATR in de toelichting te beschrijven op welke wijze stakeholderconsultaties hebben plaatsgevonden, welke partijen hebben deelgenomen aan deze consultaties, wat hun belangrijkste inbreng was en hoe daar in de regeling rekening mee is gehouden. Dit advies is overgenomen.

Vervolgens raadt ATR aan om de mogelijkheid te creëren om te schuiven met budgetten tussen jaren, zodat meer flexibiliteit ontstaat met betrekking tot de subsidieplafonds en vertraging in de transitie kan worden voorkomen. Dit advies is niet overgenomen. Het past niet binnen de begrotingssystematiek, waarbij uitgaven per jaar over de looptijd van een subsidieregeling worden geraamd.

Daarnaast adviseert ATR in de toelichting op te nemen op welke wijze het referentievoertuig kan worden bepaald. De toelichting is op dit punt uitgebreid. Tot slot adviseert ATR de berekening aan te vullen conform de Rijksbrede systematiek. Dit advies is overgenomen.

## **6. Financiële gevolgen**

De regeling zal leiden tot kostenreductie voor ondernemers die overwegen emissieloze touringcars aan te schaffen.

## **7. Advies en consultatie**

### *Advies vooraf*

Voorafgaande aan het opstellen van de regeling is in mei 2022 een marktanalyse opgesteld. In deze analyse zijn de kansen en bedreigingen voor emissieloos touringcarvervoer geschetst. Hieruit blijkt dat de transitie naar emissieloos touringcarvervoer verschillende uitdagingen kent, zoals grotere energiebehoefte van een touringcar in vergelijking met een stadsbus, variabele ritprofielen en aanzienlijk verminderd investeringsvermogen van de touringcarbranche na de coronacrisis. Daarnaast is ook de laadinfrastructuur in kaart gebracht. Er is gesproken met fabrikanten, touringcarbedrijven en mogelijke opdrachtgevers. De marktanalyse is in juni 2023 geactualiseerd en besproken met verschillende stakeholders. Tijdens die bijeenkomst zijn tevens de contouren van een mogelijke subsidieregeling geschetst. In januari 2024 zijn de hoofdlijnen van de concept subsidieregeling met de stakeholders besproken. In algemene zin zijn deze tevreden dat er een subsidieregeling voor emissieloze touringcars komt. Men heeft wel aangedrongen op gescheiden budgetten voor concessiehouders en touringcarbedrijven. Een aantal vervoerders gaf aan te wachten op meer aanbod van de fabrikanten.

### *Internetconsultatie*

De subsidieregeling heeft van 24 april 2024 tot en met 27 mei 2024 opengestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 16 reacties ontvangen waarvan 14 openbaar.

Reacties zijn voornamelijk afkomstig van bedrijven en branche- en belangenorganisaties. Ook particulieren en overheden hebben gereageerd.

Bij de openstelling van de internetconsultatie is specifiek gevraagd te reageren op de vraag of de subsidie gaat helpen bij het versneld realiseren van het project, naar de bepaling van het maximum aantal touringcars per aanvrager en naar de begripsbepaling 'emissieloze touringcar'.

De consultatie heeft niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling.

## **bijdrage subsidie**

De meeste respondenten zijn tevreden met dit initiatief. In de meeste reacties kwam naar voren dat de subsidie zeker een bijdrage gaat leveren aan versnelde aanschaf van emissieloze touringcars.

## **maximum aantal touringcars per aanvrager**

Over het maximum aantal touringcars per aanvrager zijn de meningen verdeeld. Sommige respondenten vinden het aantal te laag, andere te hoog of juist precies goed. De bepaling van het maximaal aantal touringcars per categorie is gebaseerd op de signalen uit de marktconsultatie en het beschik-



bare budget. Het is onwenselijk dat één partij een belangrijk deel van het jaarlijkse budget toegekend krijgt. De verschillen tussen concessiehouders en andere ondernemingen (touringcarbedrijven) zijn er omdat concessiehouders met aanbestedingen werken en in een keer een groter deel van het wagenpark vervangen. De reacties uit de consultatie vormen geen reden van deze bewuste keuze af te wijken.

### **begripsbepaling emissieloze touringcar**

Over het begrip emissieloze touringcar werd meerdere keren de wens uitgesproken ook touringcars op waterstof onder de regeling te laten vallen. Argumenten die daarbij worden genoemd, hebben betrekking op de voordelen van waterstof bij de inzet van de touringcar (actieradius), het verminderen van de kans op netcongestie en het gegeven dat de regeling Waterstof in mobiliteit een andere opzet heeft dan deze aanschafsubsidie.

De reacties zijn vooralsnog geen reden om af te wijken van de bewuste keuze voor batterij-elektrische touringcars. Daarbij speelt mee dat touringcars op waterstof kunnen worden gesubsidieerd onder de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, paragraaf waterstof in mobiliteit (SWiM). In 2024 en 2025 zullen het gebruik van de touringcarregeling en de SWiM worden gemonitord en geëvalueerd. Indien de monitoring en de evaluatie hiertoe aanleiding geven, kan dit mogelijk leiden tot aanpassingen van de regeling. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als touringcarbedrijven geen of zeer beperkt gebruik maken van de SWiM.

### *Overige opmerkingen*

#### **laadinfrastructuur**

Er zijn verschillende reacties binnengekomen over de laadinfrastructuur. Daarbij gaat het in een deel van de reacties om de zorg of er tijdig voldoende laadcapaciteit is. Een ander deel benadrukt dat waterstof een alternatief zou zijn voor onvoldoende laadcapaciteit.

Naast de reductie van de meerkosten van de emissieloze touringcar is beschikbaarheid van adequate laadinfrastructuur een voorwaarde voor een succesvolle marktintroductie. De subsidieregeling is bedoeld om het verschil in meerkosten tussen een dieseltouringcar en een emissieloze touringcar te verkleinen. De subsidieregeling vormt één onderdeel van een groter geheel aan initiatieven vanuit het Ministerie van IenW om de transitie naar emissieloos touringcarvervoer in goede banen leiden, zoals bijvoorbeeld de tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit. Daarnaast hebben heeft het Ministerie van IenW met vier grote gemeenten, KNV Busvervoer en de RAI Vereniging in 2023 het Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer afgesloten, waarin is opgenomen dat gemeenten adequate laadinfrastructuur faciliteren en voor speciale voorzieningen zorgen. Met betrekking tot waterstof geldt de reactie bij het punt 'begripsbepaling emissieloze touringcar'.

#### **toepasselijkheid Caribisch Nederland**

Een van de reacties constateert dat het erop lijkt dat de regeling niet geldt voor Caribisch Nederland.

Openstelling van deze regeling in Caribisch Nederland is niet aangewezen. De systematiek van controle op het kentekenregister door RVO is niet geschikt voor toepassing in Caribisch Nederland.

### **8. Inwerkingtreding en horizonbepaling**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2024. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 1 oktober 2029. De regeling blijft wel van toepassing op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. Uiterlijk 31 december 2029 wordt een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en effecten van de subsidie in de praktijk (conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht).

### **Artikelsgewijs**

#### **Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen**

##### *Artikel 1.1 Begripsbepalingen*

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



## **Emissieloos**

Emissieloos wil zeggen zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z). Het kentekenregister bevat gegevens omtrent emissieklassen van voertuigen, volgens de tabellen in de bijlage 2 bij artikel 6, tweede lid, van het Kentekenreglement.

## **Emissieloze touringcar**

Bij batterij-elektrische voertuigen gaat het om emissieloze voertuigen (emissieklasse Z). De letteraanduidingen voor deze emissieklasse, die zijn opgenomen in het hiervoor genoemde Kentekenreglement, kennen als bron Verordening (EU) 2017/1151<sup>3</sup>. In deze verordening staat lettercode AY, met als bijbehorende motor 'batterij, volledig elektrisch'. Het gaat om emissieloze touringcars die zijn goedgekeurd voor een maximumsnelheid van 100 km/u.

### *Artikel 1.4 Aanvrager*

De regeling kent twee categorieën aanvragers: concessiehouders, en andere ondernemingen. De subsidie is gericht op touringcarbedrijven en op concessiehouders die touringcars inzetten voor bijvoorbeeld vervangend treinvervoer of als interliner.

### *Artikel 1.6 subsidiehoogte*

#### **derde lid**

Mocht het toepassen van artikel 1.6 in een specifieke situatie leiden tot een overschrijding van het maximaal toegestane steunpercentage in de AGVV, dan zal in dat geval het bedrag van de subsidie worden verlaagd. Daarnaast geldt op grond van artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit dat reeds eerder verstrekte subsidies voor de subsidiabele kosten of een deel daarvan in mindering moeten worden gebracht op de subsidie.

### *Artikel 1.7 subsidieplafond en wijze van verdelen*

#### **vijfde lid**

Het beschikbare bedrag wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen (eerst komt, eerst maalt).

Bij deze verdelingswijzen geldt op grond van artikel 8, derde lid, onderdelen a en b, van het Kaderbesluit het volgende. Als datum van binnenkomst van de aanvraag geldt de datum waarop een aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften. De datum van binnenkomst is dus niet de datum waarop een aanvraag wordt ingediend die nog aanvulling behoeft met toepassing van artikel 4:5 van de Awb. Daarmee wordt voorkomen dat een aanvrager die snel een (pro forma) aanvraag indient die niet aan alle wettelijke eisen voldoet, voorgaat op iemand die weliswaar iets meer tijd nodig heeft, maar wel met een aanvraag komt die aan alle eisen voldoet.

Verder geldt dat de onderlinge rangschikking van aanvragen die binnenkomen op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt, wordt vastgesteld door loting. Voor deze oplossing is gekozen omdat het bij aanvragen die op dezelfde dag binnenkomen veelal lastig, zo niet onmogelijk zal zijn vast te stellen welke aanvraag feitelijk het eerst is binnengekomen, terwijl dat in deze situatie wel verstrekkende gevolgen kan hebben in verband met het bereiken van het subsidieplafond.

### **Artikel 1.9 Aanvraag**

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld. Overeenkomstig artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit wordt de aanvraag ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel. De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl). De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend.

<sup>3</sup> Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU 2017, L175)



#### *tweede lid, onderdeel d*

In artikel 5 van het Kaderbesluit ligt vast dat, kort samengevat, subsidies van andere bestuursorganen in mindering worden gebracht op de subsidie. Gelet daarop bevat het tweede lid de vraag om informatie te verstrekken over de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen.

#### *tweede lid, onderdeel f*

Bij de onderbouwing van de prijs van het referentievoertuig gaat het bijvoorbeeld om een offerte of een catalogusprijs.

### **Artikel 1.10 Afwijzingsgronden**

Gelet op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit beslist de Minister onder meer afwijzend op een aanvraag om subsidie indien de aanvraag niet voldoet aan de in het Kaderbesluit en in deze regeling gestelde regels, onvoldoende vertrouwen bestaat dat de betrokkene de activiteiten kan financieren, het onaannemelijk wordt geacht dat de activiteiten binnen de in de regeling gestelde termijn kunnen worden voltooid, het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd; onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische of economische haalbaarheid van de activiteiten, of tegen de aanvrager een bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, zesde lid, onderdeel a, van de AGVV.

Naast de algemene afwijzingsronden, zoals opgenomen in artikel 12 van het Kaderbesluit, bevat de regeling in dit artikel enkele specifieke afwijzingsronden die voortvloeien uit algemene bepalingen in de AGVV.

De afwijzingsgrond in onderdeel b dient ertoe te voorkomen dat één aanvrager (of één groep) een onevenredig groot beslag legt op de beschikbare middelen.

In onderdeel e is bepaald dat de subsidieaanvraag wordt afgewezen als de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de AGVV. Dit speelt vooral als er geen sprake zou zijn van stimulerend effect als bedoeld in artikel 6 van de AGVV. Ten tijde van de aanvraag mag er geen onherroepelijke overeenkomst liggen op basis waarvan de emissieloze touringcar wordt aangeschaft. Als er wel zo'n overeenkomst is gesloten, voldoet de subsidie niet aan het vereiste dat steun een stimulerend effect moet hebben. Het ontbreken van stimulerend effect is een verplichte weigeringsgrond. Als de Minister pas later ontdekt dat geen sprake was van stimulerend effect, trekt hij de subsidieverlening of subsidievaststelling in en vordert hij de betaalde voorschotten of subsidiebedragen met rente terug.

### **Artikel 1.12 Verplichtingen subsidieontvanger**

Naast de verplichtingen die zijn genoemd in artikel 17 en artikel 18 van het Kaderbesluit zijn in dit artikel specifieke subsidieverplichtingen opgenomen. De Minister kan daarnaast op grond van artikel 21 van het Kaderbesluit in de subsidieverlening nadere verplichtingen opleggen.

#### *eerste lid, onderdeel d*

De subsidieontvanger zal tot vier jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk de emissieloze touringcar heeft aangeschaft. Tevens is de subsidieontvanger verplicht om het kenteken van het met de subsidie aangeschafte voertuig gedurende vier jaar ononderbroken op zijn naam te hebben staan. Deze verplichting is opgenomen om voor langere termijn in Nederland milieuwinst te realiseren. Hieruit volgt logischerwijs dat de tenaamstelling plaats moet vinden in het Nederlandse kentekenregister.

#### *tweede tot en met vierde lid*

Op de verplichting uit het eerste lid, onderdeel d, geldt een uitzondering voor het geval de subsidieontvanger het voertuig vervangt door een ander voertuig dat op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient dit andere voertuig wel de resterende termijn op naam van de subsidieontvanger in het kentekenregister te blijven staan. Deze uitzondering geldt uiteraard niet wanneer de subsidieontvanger subsidie aanvraagt voor dit vervangende voertuig.

### **Artikel 1.15 Gewijzigde vaststelling en terugvordering**

Als uit de informatie uit het kentekenregister blijkt dat de tenaamstelling binnen vier jaar is gewijzigd,



---

moet de subsidie naar rato worden terugbetaald. Dit is vastgelegd in artikel 1.15. Bij een lagere vaststelling als bedoeld in artikel 1.15 is op grond van artikel 27 van het Kaderbesluit voorzien in een departementale registratie. Dit ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies. Registratie vindt alleen plaats als de subsidieontvanger een verwijt kan worden gemaakt van een lagere subsidievaststelling (of bijvoorbeeld van intrekking van de subsidieverlening). Het kan immers ook voorkomen dat een subsidieontvanger 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.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*