



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 19 april 2022, nr. IENW/BSK-2021/329303, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van nieuwe emissieloze vrachtauto's (Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3, eerste lid, aanhef en 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, als bedoeld in paragraaf 3.2 van het Besluit Omzetbelasting.

Leasing van 25 januari 2007, nr. CPP2006/2847M, Stcrt 2007, nr. 24;

aanvrager: onderneming of non-profitinstelling, 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 die 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), voor het laatst gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2021/1237 (PbEU 2021 L 270);

bakwagenchassis: motorvoertuig als bedoeld in voertuigcategorie N2 met een gewicht gelijk aan of groter dan 4.250 kg of N3 volgens verordening (EU) 2018/858 waarop een laadmogelijkheid gecreëerd kan worden; in ieder geval wordt als bakwagenchassis aangemerkt een voertuig met carrosserietype BX of BA volgens verordening (EU) 2018/858;

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

emissieloos: zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z);

emissieloze vrachtauto: motorvoertuig dat volledig emissieloos is, uitsluitend wordt voortgedreven door een elektromotor en valt onder de voertuigcategorie N2 met een gewicht gelijk aan of groter dan 4.250 kg of N3 volgens verordening (EU) 2018/858;

gewicht: technisch toegestane maximummassa als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;

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

grote onderneming: onderneming die niet aan de in bijlage I van de algemene groepsvrijstellingsverordening vastgestelde criteria voldoet;

kentekenregister: kentekenregister als bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994;

kleine onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 2, onder 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en die aan de in bijlage I van de algemene groepsvrijstellingsverordening vastgestelde criteria voldoet;

middelgrote onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 2, onder 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en die aan de in bijlage I van de algemene groepsvrijstellingsverordening vastgestelde criteria voldoet;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

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

non-profitinstelling: rechtspersoonlijkheid bezittende entiteit zonder winstoogmerk, die tot doel heeft de ondersteuning van private of publieke aangelegenheden van niet-commerciële aard;

onderneming: iedere entiteit, ongeacht haar rechtsvorm die een economische activiteit uitoefent;

overeenkomst: schriftelijke overeenkomst tot koop als 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 van 25 januari 2007, nr. CPP2006/2847M, Stcrt. 2007, nr. 24;



RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;
opleggertrekker: motorvoertuig als bedoeld in voertuigcategorie N2 met een gewicht gelijk aan of groter dan 4.250 kg en N3 volgens verordening (EU) 2018/858 dat hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het trekken van opleggers; in ieder geval wordt als opleggertrekker aangemerkt een voertuig met carrosserietype BC volgens verordening (EU) 2018/858;
verkoopprijs: prijs van de emissieloze vrachtauto inclusief af-fabriekopties zoals vermeld op de overeenkomst verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting;
verordening (EU) 2018/858: 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);
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;
voertuigclassificatie N2 en N3: voertuigclassificaties N2 en N3 als bedoeld in verordening (EU) 2018/858.

Artikel 1.2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf van nieuwe emissieloze vrachtauto's door ondernemingen en non-profitinstellingen, teneinde de emissie van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen te verminderen.

Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij deze regeling, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissieloze vrachtauto's.

Artikel 1.4 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt:
 - a. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N2:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 12,5% van de verkoopprijs tot een maximum van € 17.800;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 19% van de verkoopprijs tot een maximum van € 26.800;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 25% van de verkoopprijs tot een maximum van € 35.700;
 - b. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 bakwagenchassis tot en met een gewicht van 18.000 kg:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 15% van de verkoopprijs tot een maximum van € 43.600;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 21,5% van de verkoopprijs tot een maximum van € 63.700;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 28,5% van de verkoopprijs tot een maximum van € 84.000;
 - c. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 bakwagenchassis vanaf een gewicht van 18.000 kg:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 16,9% van de verkoopprijs tot een maximum van € 56.700;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 24,3% van de verkoopprijs tot een maximum van € 81.500;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 31,7% van de verkoopprijs tot een maximum van € 106.300;
 - d. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 opleggertrekker:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 20% van de verkoopprijs tot een maximum van € 72.700;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 28,5% van de verkoopprijs tot een maximum van € 102.300;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 37% van de verkoopprijs tot een maximum van € 131.900.
2. Wanneer het subsidiebedrag, bedoeld in het eerste lid, de maximale steunruimte van de algemene groepsvrijstellingsverordening overschrijdt, wordt de overschrijding in mindering gebracht op het subsidiebedrag.
3. Indien reeds door een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie subsidie is verstrekt voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissieloze vrachtauto's wordt het bedrag dat door een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie is verstrekt in mindering gebracht op



de subsidie waarvoor de aanvrager krachtens deze regeling in aanmerking komt.

Artikel 1.5 Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond voor 2022 is € 13.500.000.
2. 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.
3. Indien het subsidieplafond wordt bereikt voor afloop van de betreffende kalenderperiode maakt de Minister dit bekend in de Staatscourant.

Artikel 1.6 Wijze van verdelen

1. De Minister verdeelt de in de betreffende subsidieperiode beschikbare gelden op volgorde van binnenkomst van de 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 meer dan één volledige aanvraag om subsidieverlening heeft ontvangen, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting.

HOOFDSTUK 2 SUBSIDIEVERLENING EN -VASTSTELLING

Artikel 2.1 Voorwaarden

Voor de subsidieverlening moet zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. de aanschaf van de nieuwe emissieloze vrachtauto door de aanvrager vindt plaats op basis van een overeenkomst die ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten;
- b. ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening is de nieuwe emissieloze vrachtauto nog niet tenaamgesteld;
- c. 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; en
- d. indien de energie voor de aandrijving van de nieuwe emissieloze vrachtauto wordt geleverd door een accupakket mag dit geen lood bevatten.

Artikel 2.2 Aanvraag subsidieverlening

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 op grond van deze regeling kan worden ingediend:
 - a. in 2022 van 9 mei 2022, 9.00 uur tot en met 31 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; en
 - f. in 2027 van 4 januari 2027, 9.00 uur tot en met 8 mei 2027, 12.00 uur.
3. Als tijdstip van indiening van een aanvraag geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.

Artikel 2.3 Gegevensverstrekking aanvraag subsidieverlening

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag tot verlening van de subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:
 - a. naam en adres van de aanvrager;



- b. contactpersoon met contactgegevens van de aanvrager;
 - c. inschrijfnummer van de aanvrager bij de Kamer van Koophandel;
 - d. BSN-nummer van de aanvrager wanneer een onderneming door een natuurlijk persoon wordt gedreven;
 - e. merk, type en handelsbenaming van de nieuwe emissieloze vrachtauto of vrachtauto's waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
 - f. de hoogte van de verkoopprijs;
 - g. 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 vrachtauto's; en
 - h. kopie van de overeenkomst met betrekking tot de voorgenomen aanschaf van de nieuwe emissieloze vrachtauto of vrachtauto's.
3. De Minister kan de aanvrager naar aanleiding van de aanvraag verzoeken documenten te overleggen met betrekking tot de aanschaf van de emissieloze vrachtauto.

Artikel 2.4 Afwijzingsgronden

De Minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie:

- a. indien de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in deze regeling;
- b. indien in het kalenderjaar waarin de aanvraag wordt gedaan aan een aanvrager dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren reeds voor 20, of meer, voertuigen subsidie is verstrekt;
- c. indien voor het voertuig reeds subsidie is verleend op basis van de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB);
- d. als het een aanvrager betreft tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, zesde lid, onderdeel a, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- e. voor zover er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- f. indien er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening; of
- g. indien de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 2.5 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 vrachtauto langer is dan de periode, genoemd in het tweede lid.

Artikel 2.6 Gegevensverstrekking aanvraag subsidievaststelling

Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. het kenteken van de nieuwe emissieloze vrachtauto dat is vermeld in de overeenkomst; en
- b. de gespecificeerde factuur tot betaling.

Artikel 2.7 Beslistermijn

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

Artikel 2.8 Voorschot

Gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening wordt 90% van het subsidiebedrag als voorschot verstrekt. De betaling daarvan vindt plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.



Artikel 2.9 Betaling

Na vaststelling van de subsidie vindt de betaling van het resterende subsidiebedrag plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

Artikel 2.10 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

1. Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 3.2, eerste lid, onder b, 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 verplichting, bedoeld in artikel 3.2, eerste lid, onder b.

HOOFDSTUK 3 VERPLICHTINGEN

Artikel 3.1 Informatieverplichtingen

1. De subsidieontvanger is verplicht:
 - a. onverwijld schriftelijk mededeling aan de Minister te doen van de indiening bij de rechtbank van een verzoek tot het op hem van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, tot verlening van surseance van betaling aan hem of tot faillietverklaring van hem;
 - b. 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 deze regeling;
 - c. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan de controle op de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikkingen;
 - d. 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 verbonden verplichtingen wordt of zal worden voldaan, doet de subsidieontvanger hiervan onverwijld mededeling aan de Minister.
3. De Minister kan in de beschikking tot subsidieverlening nadere verplichtingen opleggen.

Artikel 3.2 Subsidieverplichtingen

1. De subsidieontvanger is verplicht:
 - a. de nieuwe emissieloze vrachtauto of vrachtauto's waarvoor subsidie is verleend op zijn naam te stellen of een verstrekingsvoorbehoud op zijn naam te registreren in het kentekenregister; en
 - b. er zorg voor te dragen dat de nieuwe emissieloze vrachtauto gedurende vier jaar vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling of registratie van het verstrekingsvoorbehoud, ononderbroken op zijn naam is gesteld of een verstrekingsvoorbehoud op zijn naam is geregistreerd in het kentekenregister.
2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, onder b, geldt niet indien de subsidieontvanger de nieuwe emissieloze vrachtauto vervangt door een andere nieuwe emissieloze vrachtauto die ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en deze andere vrachtauto gedurende de nog resterende termijn van de periode, genoemd in het eerste lid, onder b, op zijn naam is gesteld of middels een verstrekingsvoorbehoud op zijn naam is geregistreerd. In dit geval wordt de vaststellingsbeschikking op verzoek van de subsidieontvanger, na verstrekking van het kenteken, overeenkomst en factuur van deze andere vrachtauto, dienovereenkomstig gewijzigd.
3. De uitzondering van het tweede lid geldt niet wanneer de subsidieontvanger voor de vervangende nieuwe emissieloze vrachtauto subsidie aanvraagt.
4. Indien de nieuwe emissieloze vrachtauto wordt vervangen door een andere nieuwe emissieloze vrachtauto 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 vrachtauto.

HOOFDSTUK 4 SLOTBEPALINGEN

Artikel 4.1 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 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 subsidieverstreking op te leggen verplichtingen en de controle op de naleving van die verplichtingen.

Artikel 4.2 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 9 mei 2022 en vervalt met ingang van 8 mei 2027, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor de laatstgenoemde datum zijn aangevraagd.

Artikel 4.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET.

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

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



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Op grond van de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET (hierna: regeling) kunnen subsidies worden verstrekt aan ondernemingen en non-profitinstellingen voor de aanschaf van één of meerdere emissieloze vrachtauto's.

Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Klimaatakkoord 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 ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector. Om deze kabinetsambitie te realiseren is de komende jaren financiële stimulering van emissieloos transport noodzakelijk.

Aanleiding voor deze regeling zijn de afspraken in het Klimaatakkoord in onderdeel C 2.5 Verduurzaming in logistiek. Daarin is opgenomen dat de rijksoverheid ter ondersteuning van het instellen van middelgrote zero-emissie zones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025, een stimuleringsprogramma zal opzetten om het aantal emissieloze vrachtauto's in het totale wagenpark te vergroten. Volgens een recente studie van Panteia¹ is de verwachte vraag in verband met het instellen van de zero-emissie zones in totaal ruim 11.500 zero-emissie vrachtauto's in 2030. Deze regeling is bedoeld voor het stimuleren van het gebruik van emissieloze vrachtauto's in heel Nederland, ongeacht het gebruik ervan in nul-emissie zones.

Hoofdpijnen van de regeling

Doel

Het onmiddellijke doel van deze regeling is om, indien een onderneming of non-profitinstelling de inzet van een zero-emissie vrachtauto overweegt, de keuze voor een emissieloos voertuig met batterij-elektrische of waterstof-elektrische aandrijving doeltreffend en doelmatig te stimuleren door middel van een aanschafsubsidie waarmee het prijsverschil met een dieselvrachtauto wordt verkleind. Het achterliggende doel van de regeling is om het transitiepad voor zero-emissie vrachtauto's te versnellen.

Begin 2020 stonden er 145.000 zware vrachtauto's in Nederland geregistreerd, waarvan 44% bakwagens en 56% trekkers voor opleggers. Met een gemiddelde economische levensduur van 8 jaar betekent dit dat jaarlijks ongeveer 17.500 vrachtauto's aan vervanging toe zijn. Naar schatting zijn er in Nederland aan het einde van 2021 ongeveer 300 emissieloze vrachtauto's (op kenteken of besteld). Volgens het eerder aangehaalde onderzoek van Panteia zijn in 2030 circa 11.500 vrachtauto's boven 3,5 ton nodig om de nul-emissie zones voor stadslogistiek in 30 tot 40 steden te bevoorraden. Om dit groeipad mogelijk te maken is het nodig om de verkopen van emissieloze vrachtauto's een sterke prikkel te geven. Om te beginnen door het huidige aantal emissieloze vrachtauto's in 2022 te verdubbelen. Bij een gemiddelde subsidie van € 45.000 per vrachtauto is voor deze regeling een budget van € 13,5 miljoen in 2022 nodig. Inzet is om de jaren daarna door te groeien met ongeveer 60 procent per jaar tot 2030. Met dat voorgestelde groeipad kan namelijk worden voorzien in de 11.500 emissieloze vrachtauto's.

Doelgroep

De subsidie is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen of non-profitinstellingen die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel met een vestiging in Nederland. Zowel ondernemingen die door natuurlijke personen worden gedreven (éénmanszaak, VOF, CV en maatschap) als ondernemingen die door rechtspersonen worden gedreven (BV, NV, coöperatie en onderlinge waarborgmaatschappij) kunnen voor subsidie in aanmerking komen. Publiekrechtelijke zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) met rechtspersoonlijkheid, provincies, gemeenten, waterschappen of openbare lichamen als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen komen niet in aanmerking voor de subsidie omdat zij al publieke financiering ontvangen. Andere onderdelen van de rijksoverheid dan de genoemde ZBO's komen niet voor subsidie in aanmerking omdat de subsidieverstreking een geldstroom zou betreffen binnen één publiekrechtelijke rechtspersoon, namelijk de Staat. Gelet op de definitie van het begrip

¹ Panteia (2021), Eindrapportage Ingroeipad Zero Emissie Trucks, <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/09/27/ingroeipad-zero-emissie-trucks/eindrapportage-ingroeipad-ze-trucks.PDF>.



subsidie in artikel 4:21, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht worden dergelijke geldstromen niet als subsidie aangemerkt.

Naast de koop van een emissieloze vrachtauto komt ook financial lease in aanmerking voor subsidie. Wat betreft financial lease komt alleen de lessee (onderneming of non-profitinstelling die leaset) voor subsidie in aanmerking. Een leasemaatschappij die emissieloze vrachtauto's ter beschikking stelt voor financial lease is uitgesloten van ontvangst van subsidie. Bij operational lease of verhuur komt alleen de lessor (leasemaatschappij die het voertuig ter beschikking stelt voor lease) of verhuurder voor subsidie in aanmerking. De lessee is bij operational lease uitgesloten van ontvangst van subsidie doordat in artikel 1.1 'aanschaf' is gedefinieerd als koop of financial lease.

Samenhang met andere maatregelen op het gebied van emissieloze bedrijfsauto's

Vanuit de klimaatdoelen en met het oog op handelingsperspectief wanneer vanaf 2025 in 30 tot 40 stadscentra zero-emissie zones worden ingesteld, is het wenselijk om ondernemers en non-profitinstellingen te stimuleren om in plaats van voertuigen op fossiele brandstoffen emissieloze voertuigen aan te schaffen. Daarvoor is het nodig om hen tegemoet te komen in de meerkosten die zij hebben bij de aanschaf van (een) emissieloze vrachtauto('s).

In 2022 wordt de aanschaf van emissieloze vrachtauto's gestimuleerd via de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2009 (MIA\Vamil-regeling, code G3116 Elektrische of waterstofvrachtauto: 45% MIA).² In het Klimaatakkoord is tussen Rijk en de sector overeengekomen dat het Rijk een stimuleringsprogramma start voor vrachtauto's, met als uitgangspunt een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40% van de meerkosten van een emissieloze vrachtauto ten opzichte van het dieselalternatief.

Omdat de toegangsregels voor de nul-emissie zones voor stadslogistiek, afgesproken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek³, het eerst betrekking hebben op bestelauto's is er in 2020 voor gekozen om eerst de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) open te stellen, terwijl voor vrachtauto's een tender is opengesteld in de Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport)⁴ voor het onderdeel 'learning by using'. Dit is bedoeld voor bedrijven die samen kennis willen opdoen met de grootschalige inzet van emissieloze vrachtauto's en tank- en laadinfrastructuur. Procesinnovatie en kennisdeling zijn in deze projecten van belang.

Als vervolgstap is ervoor gekozen om in 2022 een aanschafsubsidierегeling voor zero-emissie trucks (AanZET) in te stellen voor alle ondernemers, groot en klein, in combinatie met de MIA-regeling. In tegenstelling tot de DKTI-regeling stelt deze regeling niet de eis dat projecten worden aangevraagd door samenwerkingsverbanden met procesinnovatie en kennisdeling als voorwaarden. Een aanschafsubsidierегeling is daarmee een logische vervolgstap om tot opschaling van het aantal emissieloze vrachtauto's te komen. Beleidsuitgangspunt is hierbij om de staatssteunruimte die Europa biedt zoveel mogelijk te benutten.

De rijksoverheid voert naar verwachting in de komende jaren een vrachtwagenheffing in. De netto-opbrengsten worden in overleg met de heffingplichtige partijen hoofdzakelijk ingezet voor verduurzaming en innovatie van het wegvervoer. Een belangrijk doel hierbij is de reductie van CO₂-uitstoot, bijvoorbeeld door het stimuleren van de aanschaf van emissieloze vrachtauto's.

De subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwen (SSEB) die gelijktijdig met deze regeling wordt voorbereid, 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 Aanschafsubsidierегeling zero-emissie trucks AanZET biedt ondersteuning aan alle emissieloze N2- en N3-vrachtauto's.

Er zijn momenteel lokale/regionale subsidieregelingen voor emissieloze vrachtauto's van kracht in de gemeente Amsterdam en de provincie Gelderland. De verwachting is dat deze overheden hun regelingen zullen beëindigen zodra de landelijke regeling gepubliceerd wordt, of hun regelingen zullen richten op laadinfrastructuur.

² Milieu en Energielijst (RVO), <https://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/milieulijst-en-energielijst/2021?type=all>.

³ Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/formulieren/2021/02/09/uitvoeringsagenda-stadslogistiek>.

⁴ Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport), <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/dkti-transport>.



Parallel aan elektrificatie van de vloot wordt gewerkt aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)⁵, als onderdeel van het Klimaatakkoord. Een uitgebreide laadinfrastructuur zal de 'range anxiety', de angst voor een te beperkte actieradius voor de dagelijkse ritten, steeds meer wegnemen. De NAL-werkgroep Logistiek laden richt zich op het bevorderen van tijdige beschikbaarheid van adequate laadinfrastructuur voor de logistieke sector.

Minimale duur tenaamstelling

Het is de wens om emissieloze vrachtauto's 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 vrachtauto's. Daartussen is een balans gezocht door in deze regeling de eis te stellen dat de aangeschafte vrachtauto vier jaar in eigendom moet blijven van de subsidieontvanger.

De tenaamstelling van de emissieloze vrachtauto's van subsidieontvangers zal bij de aanvraag tot subsidievaststelling bij de Dienst wegverkeer (hierna: RDW) door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO) worden gecontroleerd. Na de tenaamstelling zal eveneens periodiek, gedurende de looptijd van de subsidie, bij de RDW worden gecontroleerd of aan deze eis blijvend wordt voldaan.

Bij operational lease kan het kenteken van de emissieloze vrachtauto op naam van de lessor of van de lessee staan. Voor RVO is het mogelijk de instandhoudingstermijn te controleren via de tenaamstelling (als het voertuig op naam van de leasemaatschappij staat) of via het verstrekingsvoorbehoud 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 of non-profitinstelling de gesubsidieerde vrachtauto's tussentijds verkoopt, dient de subsidie naar rato te worden terugbetaald. Dit geldt niet wanneer een vrachtauto tussentijds wordt vervangen door een andere emissieloze vrachtauto die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient de onderneming of de non-profitinstelling de wijziging te melden bij de RVO en dient deze andere vrachtauto voor de resterende duur van de geëiste periode van eigendom op naam van de subsidieontvanger te blijven staan. Het subsidiebedrag blijft ongewijzigd.

Subsidiebedragen

Het subsidiebedrag voor nieuwe emissieloze vrachtauto's is afhankelijk van de voertuigcategorie en de bedrijfsgrootte van de aanvrager. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vrachtauto's in voertuigclassificatie N2, bakwagenchassis in voertuigcategorie N3 met een maximummassa (GVW) van 18.000 kg, bakwagenchassis in de voertuigcategorie N3 met een GVW boven de 18.000 kg en opleggetrekkers in voertuigcategorie N3. De N2-vrachtauto's die voor subsidie in aanmerking komen, zijn voertuigen met een GVW gelijk aan of groter dan 4.250 kg, want N2-voertuigen met een GVW tussen 3.500 en 4.250 kg worden gesubsidieerd via de Subsidieregeling elektrische bedrijfsauto's (SEBA).

Ook wordt onderscheid gemaakt tussen grote, middelgrote en kleine ondernemingen overeenkomstig de 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), voor het laatst gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2017/1084 (PbEU 2017, L 156) (hierna: algemene groepsvrijstellingsverordening). Per combinatie van voertuigcategorie en toepasselijk steunpercentage wordt de subsidie vervolgens berekend door een vastgesteld percentage te rekenen over de prijs in de overeenkomst tot een maximum per voertuig per voertuigcategorie. Hierbij is rekening gehouden met verkrijgbare steun door MIA (zie volgende paragraaf). De volgende tabel geeft het vastgestelde percentage en het maximum subsidiebedrag per categorie.

⁵ Nationale Agenda Laadinfrastructuur, <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/home/default.aspx>.



| Voertuigcategorie | Maximale steun op grond van EU-staatssteunkader | | | | | |
|--|---|-------------------------|----------------------------------|-------------------------|--|-------------------------|
| | 40% (grote onderneming) | | 50% (middelgrote onderneming) | | 60% (kleine onderneming + non-profitinstelling) | |
| | Subsidiepercentage | Maximaal subsidiebedrag | Subsidiepercentage | Maximaal subsidiebedrag | Subsidiepercentage | Maximaal subsidiebedrag |
| N2 bakwagenchassis gelijk aan of groter dan 4.250 kg | 12,5% | € 17.800 | 19,0% | € 26.800 | 25,0% | € 35.700 |
| N3 bakwagenchassis tot en met 18.000 kg | 15,0% | € 43.600 | 21,5% | € 63.700 | 28,5% | € 84.000 |
| N3 bakwagenchassis vanaf 18.000 kg | 16,9% | € 56.700 | 24,3% | € 81.500 | 31,7% | € 106.300 |
| N3 trekker | 20,0% | € 72.700 | 28,5% | € 102.300 | 37,0% | € 131.900 |

Op dit moment zijn batterij-elektrische trekkers te koop vanaf ongeveer € 300.000. Een waterstof-elektrische trekker kost ongeveer € 500.000. Ter vergelijking: een dieseltrekker kost ongeveer € 100.000.

In de regeling wordt uitgegaan van een techniekneutraal vast subsidiepercentage per emissieloze vrachtauto. Er wordt derhalve geen onderscheid gemaakt in de subsidie voor batterij-elektrische vrachtauto's, waterstof-elektrische vrachtauto's of andere eventueel nog te ontwikkelen zero-emissietechnologieën. Daar waterstof-elektrische vrachtauto's momenteel aanzienlijk duurder zijn dan batterij-elektrische vrachtauto's, zal er voor waterstof-elektrische vrachtauto's wel meer MIA beschikbaar zijn.

Bij het doen van de aanvraag om subsidie voor een emissieloze vrachtauto dient de aanvrager voor de opgave van de aanschafprijs uit te gaan van de door de fabrikant of importeur door middel van een overeenkomst kenbaar gemaakte aanschafprijs. Bij de vaststelling van de subsidie wordt uitgegaan van de prijs in het koop- of financial leasecontract. Uit artikel 4:46 van de Algemene wet bestuursrecht volgt dat de subsidie bij de vaststelling niet hoger kan zijn dan bij de verlening.

Wijziging van (de stimuleringspercentages van) de MIA voor schone en emissieloze vrachtauto's 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.

Ondernemingen

Bij het verstrekken van subsidie aan ondernemingen wordt de algemene groepsvrijstellingsverordening toegepast. Uitgangspunt bij het vaststellen van de hiervoor genoemde percentages 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, middelgrote en kleine ondernemingen in de zin van de algemene groepsvrijstellingsverordening is dit onderscheidenlijk 40%, 50% en 60% van de meerkosten van een emissieloze vrachtauto ten opzichte van een vergelijkbaar referentievoertuig met een dieselmotor.

Voor alle hiervoor genoemde ondernemingen is ervan uitgegaan dat voor de investering in een emissieloze vrachtauto 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 lage tarief zitten. Voor de andere twee typen ondernemingen is ervan uitgegaan dat zij vennootschapsbelasting betalen.

Per voertuigcategorie is de meer-investering bepaald van de emissieloze vrachtauto ten opzichte van een vergelijkbare vrachtauto met een dieselmotor. Vervolgens is de maximaal toegestane steun (subsidie plus MIA) per voertuigcategorie berekend voor de drie typen ondernemingen. Hiermee kan het subsidiebedrag per categorie vrachtauto worden berekend met inachtneming van de MIA. Voor dit subsidiebedrag is gekeken hoe dit zich procentueel verhoudt tot de aanschafprijs van de vrachtauto. Deze percentages per categorie vrachtauto zijn gemiddeld, waarmee het subsidiepercentage per categorie en gedifferentieerd naar bedrijfsgrootte is bepaald.

Non-profitinstellingen

Naast ondernemingen kunnen ook non-profitinstellingen subsidie op grond van deze regeling



aanvragen. Dit zullen meestal stichtingen of verenigingen zijn, zoals sportverenigingen, ziekenhuizen of stichtingen voor ideële doeleinden. Ook deze instellingen kunnen geconfronteerd worden met de gevolgen van de invoering van de nul-emissie zone. Hoewel non-profitinstellingen geen gebruik kunnen maken van de MIA, wordt aan deze organisaties hetzelfde subsidiepercentage per voertuig toegekend als aan kleine ondernemingen.

Particulieren

Particulieren komen niet in aanmerking voor een subsidie op grond van deze regeling. In de praktijk zullen particulieren zelden eigenaar zijn van een vrachtauto.

Aantallen voertuigen per aanvrager

De aanvragers of groep(en) van ondernemers worden beperkt in het aantal voertuigen dat zij met subsidie kunnen aanschaffen om uitputting van het beschikbare budget door één of enkele partijen te voorkomen en zo alle ondernemers een kans op subsidie te geven. Een aantal van 20 voertuigen per jaar is daarbij gekozen als een maximum.

Subsidieplafond

Het subsidieplafond voor 2022 is op basis van de huidige prognose voldoende om 300 nieuwe emissieloze vrachtauto's te subsidiëren. Het subsidieplafond voor 2022 bedraagt € 13,5 miljoen.

Verhouding tot hoger recht / wettelijk kader

Nationaal recht

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

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieverstrekking voor de aanschaf van emissieloze vrachtauto's aan ondernemingen en in de meeste gevallen ook aan non-profitinstellingen 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 subsidieverstrekking kan onder de vrijstelling van artikel 36 van de algemene groepsvrijstellingsverordening worden gebracht. Dit artikel 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'.

Uit artikel 36 volgt dat in geval van investeringssteun voor vervoermiddelen, deze 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 groepsvrijstellingsverordening.

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 het genoemde subsidiepercentage in artikel 1.4, eerste lid, in een specifieke situatie toch leiden tot een overschrijding van de steunpercentages, dan zal in dat geval overeenkomstig het tweede lid van dit artikel het bedrag van de subsidie worden verlaagd voor zover dit nodig is op basis van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Daarnaast is onder meer om overschrijding van de steunpercentages te voorkomen in het derde lid van dit artikel bepaald, dat reeds eerder verstrekte subsidies voor de aanschaf van een nieuwe emissieloze vrachtauto's in mindering moeten worden gebracht op de subsidie.

In artikel 2.1, aanhef en onder a, is bepaald dat de overeenkomst op basis waarvan de emissieloze vrachtauto wordt aangeschaft (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.

In artikel 2.4 van de regeling zijn enkele andere afwijsgonden opgenomen om te voldoen aan de voorwaarden uit de algemene groepsvrijstellingsverordening.



De hierboven 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.

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 algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015. 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

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. 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 controleren bij de RDW om na te gaan of wordt voldaan aan de verplichting van de duur van de tenaamstelling.

Parallel aan de internetconsultatie is de regeling en de PIA voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (hierna: AP) voor advies. Op 24 maart 2022 heeft de AP een advies uitgebracht. 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 4.1.

Financiële gevolgen en regeldrukeffecten

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennismaken van de regeling. In de praktijk zal de vrachtautodealer veelal de ondernemer of non-profitinstelling 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 of non-profitinstelling kan zelf ook actief op zoek gaan naar informatie over subsidie.

Na het ontvangen van een overeenkomst doet de ondernemer of non-profitinstelling 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 90% van het subsidiebedrag uitgekeerd. Als de vrachtauto of vrachtauto's geleverd worden en te naam zijn gesteld, volgt het verzoek tot vaststelling door de aanvrager. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de rest van de subsidie.

Een belangrijke voorwaarde voor subsidie is de minimale eigendomsduur van vier jaar van de vrachtauto of vrachtauto's. 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 auto besteedt aan al deze stappen. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers en non-profitinstellingen wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 180 per vrachtauto. Bij het niet toe kennen van een subsidieaanvraag neemt deze regeldruk toe met maximaal € 60 (1 uur) i.v.m. 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 van € 17.800 tot en met € 131.900 betekent dit een regeldruk van



0,14–1,01%. Voor de duur van de gehele regeling worden met de kennis van nu ongeveer 1.000 aanvragen voor subsidie voor nieuwe vrachtauto's verwacht. Daarmee is de macro regeldruk van deze regeling ongeveer € 0,18 miljoen voor de hele duur van de regeling. Dat bedrag is 0,4% 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 vrachtauto, terwijl de MIA-melding binnen drie maanden na aanschaf moet worden gedaan.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 28 januari 2022 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk. ATR adviseert onder andere om in de toelichting nader in te gaan op beleidsalternatieven voor de regeling. Naar aanleiding van het advies is onder 'Samenhang met andere maatregelen op het gebied van emissieloze bedrijfsauto's' nader toegelicht waarom de keuze is gemaakt voor een aanschafsubsidie. Ook raadt ATR aan om af te zien van de eis dat de aangeschafte emissieloze vrachtauto vier jaar in eigendom moet blijven van de subsidieontvanger: doorverkoop aan een andere Nederlandse gebruiker moet mogelijk zijn. Dit advies zal niet worden opgevolgd, omdat dit veel administratieve lasten met zich mee zal brengen en daarmee de regeldruk doet toenemen.

ATR adviseert tevens de berekening van de regeldruk aan te vullen voor subsidieaanvragen die niet worden toegekend of teruggevorderd, conform de Rijksbrede methodiek. Dit is naar aanleiding van het advies nader uitgewerkt onder 'Financiële gevolgen en regeldrukeffecten'. Tot slot 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. Indien het volledige budget in het eerste jaar beschikbaar wordt gesteld, bestaat het risico op onderbesteding. De resterende middelen kunnen niet onbegrensd over de jaargrens geschoven worden, waardoor een risico is dat in totaal minder geld beschikbaar is voor de subsidieregeling. De uitgaven worden echter goed gemonitord zodat voor volgende jaren een zo passend mogelijk budget kan worden gereserveerd.

Advies en consultatie

Bij het opstellen van deze regeling zijn stakeholders in of met een directe relatie met de logistieke sector geraadpleegd. In juli 2021 zijn stakeholdersessies gehouden om mondelinge en schriftelijke adviezen in te winnen van: Bovag, ElaadNL, evofenedex, InRetail, Natuur & Milieu, NVDE, RAI Vereniging, en VERN. In oktober zijn tevens gesprekken gevoerd met individuele vrachtautoleveranciers en leasebedrijven. Deze adviezen zijn verwerkt in het ontwerp van de regeling. Tijdens en na de internetconsultatie zijn nogmaals stakeholdersessies gehouden met het doel om reacties op de concept regelingstekst toe te lichten.

De subsidieregeling heeft van 15 december 2021 tot en met 25 januari 2022 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 29 reacties ontvangen waarvan 26 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 wijzingen doorgevoerd, zoals het verruimen van de verlenging van de vaststellingstermijn, het vereiste van een overeenkomst bij de subsidieaanvraag en de splitsing van de voertuigcategorie N3 bakwagenchassiss. Verder zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele kleinere gebreken hersteld.

Bij de start van de internetconsultatie is specifiek gevraagd te reageren op de werkbaarheid van de aanvraagprocedure, de werkbaarheid van de mogelijkheden en beperkingen van de regeling (o.a. het plafond van 20 trucks per jaar per aanvraag) en tenslotte de hoogte van de maximale subsidiebedragen per voertuig. Naast deze thema's kwamen veel reacties op de samenhang met de SSEB.

De werkbaarheid van de aanvraagprocedure

Over de werkbaarheid van de aanvraagprocedure is in de consultatie een aantal specifieke reacties ontvangen. Zo is door een indiener verzocht om de vaststellingstermijn te verlengen van 12 naar 24 maanden in verband met de huidige langere levertijden bij vrachtautoproducenten. Dit verzoek is ingewilligd.



De werkbaarheid van de mogelijkheden en beperkingen van de regeling

Wanneer gekeken wordt naar de mogelijkheden en beperkingen van de regeling zijn er meerdere vragen gesteld over het loslaten van het plafond van 20 voertuigen per jaar per ondernemer. Dit zou er enerzijds voor zorgen dat grote ondernemingen niet in staat zijn hun gehele vloot te verduurzamen en anderzijds vrezende leasemaatschappijen dat dit plafond hen beperkt wanneer veel kleine ondernemingen voor de financiering van hun voertuigen gebruik willen maken van operational lease. Hoewel dit laatste punt wordt onderkend, is het juridisch niet mogelijk om een onderscheid in de regeling te maken tussen leasebedrijven en andere ondernemingen. Omdat het onwenselijk is om het plafond te verhogen of los te laten kan aan het verzoek niet worden voldaan.

De meeste reacties zijn binnenkomen op het thema voertuigen. Meerdere indieners verzochten om ook voor plug-in hybride voertuigen subsidie toe te kennen. Deze voertuigen kunnen immers, mits in zero emissie modus, tot 1/1/2030 in de zones rondrijden en zodoende een opstap vormen naar volledig emissieloos transport. Een soortgelijke redenatie werd door verschillende indieners gevolgd met het verzoek om ook voor voertuigen met een waterstofverbrandingsmotor subsidie toe te kennen. Daarmee zou tegen relatief lage investeringskosten de markt voor waterstofvoertuigen en de bijbehorende infrastructuur op gang kunnen komen. Gezien de afspraken in het Klimaatakkoord blijft echter tot op heden het uitgangspunt dat deze regeling uitsluitend de marktontwikkeling voor zero-emissie vrachtauto's ondersteunt.

De infrastructuur voor zowel waterstof- als batterij-elektrische voertuigen verdient volgens veel indieners extra aandacht. Het wordt gezien als een cruciale voorwaarde voor veel ondernemers om de stap richting een zero-emissievoertuig überhaupt te overwegen. Ook dit punt wordt onderkend, maar blijft buiten deze regeling, omdat hieraan met andere instrumenten dan deze regeling wordt gewerkt.

De hoogte van de maximale subsidiebedragen per voertuig

Zowel het genoemde subsidieplafond voor 2022 als de genoemde maximum bedragen en percentages worden door veel indieners als te laag beoordeeld om de transitie echt op gang te brengen. Meer middelen en tevens meer perspectief tot 2030 zijn nodig, zodat ondernemers hun investeringsplannen hier op kunnen baseren. Meer middelen zijn op dit moment echter niet beschikbaar.

Meerdere indieners vinden dat het verschil tussen de maximale subsidiebedragen voor een emissie-loze N3 bakwagenchassis en N3 trekker te groot is in vergelijking tot het verschil in aanschafprijs. Hierom is besloten de voertuigcategorie N3 bakwagenchassis te splitsen, zodat voor zwaardere bakwagenchassis meer subsidie aangevraagd kan worden.

Verhouding AanZET en SSEB

Tevens is door indieners verzocht de verschillende mobiliteitsregelingen beter op elkaar aan te laten sluiten en dezelfde uitgangspunten te hanteren. Op basis van dit verzoek is voor deze regeling besloten bij aanvraag van een subsidie geen offerte maar een overeenkomst met ontbindende voorwaarde te vragen. Zo wordt aangesloten op de uitgangspunten van de SSEB die tegelijkertijd voor internetconsultatie open stond.

Ook werd door een indiener beargumenteerd dat het uitsluiten van carrosseriecodes die worden gesubsidieerd binnen de SSEB zou kunnen leiden tot volledige uitsluiting vanwege de vereiste SBI-codes in de SSEB. Die situatie wordt als onwenselijk beschouwd en daarom zijn in deze regeling geen uitsluitingen meer opgenomen. Wel is opgenomen dat indien reeds subsidie is verleend op grond van de SSEB, de aanvraag voor subsidie op grond van de AanZET wordt afgewezen.

Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 9 mei 2022. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 8 mei 2027. De regeling blijft wel van toepassing op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling 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

In Hoofdstuk 1 zijn de algemene bepalingen opgenomen.



Artikel 1.1 Begripsbepalingen

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

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 auto en na betaling van alle leasetermijnen kan de klant de juridische eigendom verkrijgen.

De begripsbepaling van *emissieloos* is ontleend aan de omschrijving hiervan in artikel 86c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Voor de definitie van een *emissieeloze vrachtauto* wordt aangesloten bij de definitie van bedrijfsauto uit artikel 1.1 van de Regeling voertuigen. Deze definitie luidt: 'een voertuig op vier of meer wielen, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid of gehandicaptenuvoertuig, en ingericht voor: a. het vervoer van goederen, of b. het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie N en een voertuig dat blijkens het kentekenregister een bedrijfsauto is'.

Alleen vrachtauto's die door een elektromotor worden aangedreven zonder combinatie met een verbrandingsmotor zijn emissieeloze vrachtauto's. Als energiedrager voor deze motoren kan zowel elektriciteit als waterstof worden gebruikt. Voor elke auto staat in het kentekenregister de brandstofcode vermeld. Voor deze regeling komen alleen vrachtauto's in aanmerking die als brandstofcode uitsluitend Elektrisch (E) of Waterstof (W) hebben, of beide, en als emissieklasse (Z).

De regeling richt zich op emissieeloze vrachtauto's (batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch) in klasse N2 met een gewicht gelijk aan of groter dan 4.250 kg en N3. De N2-bedrijfsauto's die voor subsidie in aanmerking komen zijn alleen voertuigen met een GVW (technisch toegestane maximummassa) gelijk aan of groter dan 4.250 kg. Voor lichtere bedrijfsauto's (N1-klasse en N2-klasse tot 4.250 kg) geldt de Subsidieregeling emissieeloze bedrijfsauto's (SEBA).

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.

Om te kunnen bepalen of sprake is van een nieuwe vrachtauto wordt gekeken naar de tenaamstelling. Daartoe is een begripsbepaling opgenomen voor een *nieuwe emissieeloze vrachtauto*. Een nieuwe emissieeloze vrachtauto is een emissieeloze vrachtauto waarvan blijkens de gegevens in het kentekenregister, de datum eerste toelating, datum eerste inschrijving in Nederland en datum tenaamstelling gelijk zijn. 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 nieuwe emissieeloze vrachtauto zijn al deze data gelijk.

De begripsbepaling voor *verkoopprijs* is van belang voor de vrachtauto's die vallen onder de voertuigclassificatie N2 en N3, omdat deze prijs voor deze categorie voertuigen bepalend is voor de hoogte van de subsidie.

Artikel 1.6 Wijze van verdelen

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'). Als datum van ontvangst van een aanvraag geldt de datum waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften, in de zin dat sprake is van een volledige aanvraag). Indien op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt meer dan één aanvraag is ingediend, wordt de onderlinge rangschikking vastgesteld door middel van loting. Deze twee bepalingen zijn conform artikel 8, derde lid, aanhef en onder a en b, van het Kaderbesluit.

Hoofdstuk 2 Subsidieverlening en -vaststelling

Artikel 2.1 Voorwaarden subsidieverlening

Uit artikel 2.1, aanhef en onder a, volgt dat een aanvraag om subsidie pas kan worden ingediend nadat een overeenkomst is gesloten voor de aanschaf van de vrachtauto. De overeenkomst mag ten



tijde van de aanvraag nog geen onherroepelijke verplichtingen 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. Van een stimulerend effect wordt uitgegaan indien de subsidieaanvraag is ingediend voordat een onherroepelijke verplichting is aangegaan. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er nog geen sprake is van een definitieve overeenkomst alvorens hij de aanvraag indient.

In artikel 2.1, aanhef en onder b, is bepaald dat een vrachtauto nog niet op naam mag zijn gesteld ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening. Deze voorwaarde ligt in het verlengde van de voorwaarde dat een overeenkomst ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening nog geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten. Ook deze voorwaarde is opgenomen om te voldoen aan het vereiste van de algemene groepsvrijstellingsverordening dat steun een stimulerend effect dient te hebben.

In artikel 2.1, aanhef en onder c, is opgenomen dat de overeenkomst voor de aanschaf niet gedateerd mag zijn voor 1 januari 2022.

In artikel 2.1, onder d, is bepaald dat indien de energie voor de aandrijving van de vrachtauto wordt geleverd door een accupakket, dit pakket geen lood mag bevatten. Een lithium-ion accupakket betreft op dit moment het meest gangbare accupakket zonder lood. Een lithium-ion accupakket is efficiënter dan een loodhoudend pakket. Het heeft een hogere energiedichtheid dan een loodhoudende accu. Het zorgt dus ook voor een hogere actieradius. Verder is een lithium-ion accu lichter in gewicht en heeft hij een langere levensduur.

Artikel 2.2 Aanvraag subsidieverlening

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld. De regeling staat open voor ondernemingen en non-profitinstellingen; zij vallen onder de begripsomschrijving van aanvrager. De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op www.rvo.nl/aanzet. De aanvraag moet worden ingediend met behulp van eHerkenning.

De opgenomen aanvraagtermijnen starten ieder jaar op de eerste werkdag van het nieuwe jaar. Dit zorgt ervoor dat de helpdesk bereikbaar is om desgewenst vragen van aanvragers bij het indienen van hun subsidieaanvraag te beantwoorden.

Artikel 2.3 Gegevensverstrekking aanvraag subsidieverlening

Dit artikel vermeldt welke gegevens bij de aanvraag in ieder geval moeten worden verstrekt.

Artikel 2.4 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. Ook is bepaald dat de aanvraag wordt afgewezen wanneer aan een aanvrager, dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren, in hetzelfde kalenderjaar reeds voor 20 voertuigen subsidie is verstrekt. Hiermee wordt voorkomen dat aan één aanvrager een onevenredig deel van het jaarlijks beschikbare subsidiebudget wordt verstrekt. Door dit maximum ook te laten gelden voor aanvragers die tot dezelfde groep behoren, wordt voorkomen dat het gestelde maximum kan worden ontweken doordat verschillende rechtspersonen die met elkaar samenhangen subsidie aanvragen. Daarnaast zijn afwijzingsgronden opgenomen om te voldoen aan de vereisten van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Tevens is een afwijzingsgrond opgenomen voor de situatie dat voor een nieuwe emissieloze vrachtauto reeds subsidie is verleend op grond van de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouw materieel (SSEB).

Artikel 2.5 Aanvraag subsidie vaststelling

In dit artikel is bepaald dat de aanvraag tot subsidie vaststelling uiterlijk 12 maanden na de datum van verlening van de subsidie moet worden ingediend.

De aanvraag tot subsidie vaststelling kan immers pas gedaan worden op het moment dat de vrachtauto geleverd is en te naam is gesteld.

In de overgrote meerderheid van de gevallen zal de termijn van 12 maanden voldoende zijn. In de huidige markt is de levertijd echter onzeker en afhankelijk van vele factoren. Om deze reden kan uitstel van maximaal 12 maanden worden aangevraagd. Dit betekent dat in dit geval maximaal 24 maanden na verlening van de subsidie een aanvraag tot vaststelling moet zijn ingediend.



Artikel 2.6 Gegevensverstrekking aanvraag subsidievaststelling

De aanvraag tot subsidievaststelling kan geschieden zodra de vrachtauto op naam is gesteld. Om de aanspraak op subsidie te kunnen controleren (tenaamstelling en voorwaarden met betrekking tot type vrachtauto), dient onder meer het kenteken van de vrachtauto bij de aanvraag tot vaststelling vermeld te worden. Daarnaast is een factuur vereist waaruit blijkt uit welke bestanddelen de verkoopprijs is opgebouwd.

Artikel 2.7 Beslistermijn

De beschikking tot subsidieverlening en -vaststelling wordt conform de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking gegeven binnen 13 weken na datum van ontvangst van de aanvraag. 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

Voor deze regeling wordt bij de verlening van de subsidie een voorschot van 90% van het subsidiebedrag verstrekt.

Artikel 2.10 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 subsidievaststelling 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.

Eén van de belangrijkste verplichtingen van deze regeling is dat het kenteken van de emissieloze vrachtauto bij aanschaf hiervan vier jaar op naam van de subsidieontvanger blijft staan. In dit artikel staat beschreven op welke wijze de vaststelling van de subsidie wordt gewijzigd en het onverschuldigd betaalde bedrag wordt vastgesteld wanneer aan deze verplichting niet wordt voldaan.

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. Het lager vaststellen van de subsidie betreft een discretionaire bevoegdheid.

Hoofdstuk 3 Verplichtingen

Artikel 3.1 Informatieverplichtingen

Dit artikel bevat de informatieverplichtingen voor subsidieontvangers. Onderdeel van deze verplichtingen is onder meer het melden van gewijzigde omstandigheden met betrekking tot de subsidieontvanger. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om de wijziging van een adres of de verkoop van de met subsidie aangeschafte vrachtauto. 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. Tevens is de verplichting opgenomen om mededeling te doen van 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 deze regeling. Bij het openbaar maken van de evaluatie van de regeling worden geen persoonsgegevens openbaar gemaakt. Verslaglegging vindt volledig geanonimiseerd plaats.

Artikel 3.2 Subsidieverplichtingen

Naast de informatieverplichtingen die zijn genoemd in artikel 3.1 zijn in dit artikel specifieke subsidieverplichtingen opgenomen. De subsidieontvanger zal tot vier jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk de vrachtauto heeft aangeschaft of geleased. Tevens is de subsidieontvanger verplicht om het kenteken van de met de subsidie aangeschafte vrachtauto gedurende vier jaar ononderbroken op zijn naam te hebben staan. Deze verplichting is opgenomen om voor langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Hieruit volgt logischerwijs dat de tenaamstelling plaats moet vinden in het Nederlandse kentekenregister. Ter verduidelijking dat het moet gaan om het Nederlandse kentekenregister zijn in het eerste lid, onder a en b, de woorden 'in het kentekenregister' opgenomen. Uit de begripsomschrijving in artikel 1 van kentekenregister volgt dat dit het Nederlandse kentekenregister betreft.



Als uit de informatie uit het kentekenregister blijkt dat de tenaamstelling binnen vier jaar is gewijzigd, moet de subsidie naar rato worden terugbetaald. Zoals toegelicht in het algemeen deel van de toelichting geldt een uitzondering voor het geval de subsidieontvanger de vrachtauto vervangt door een andere vrachtauto die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient deze andere vrachtauto echter 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 deze vervangende vrachtauto.

Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Artikel 4.1 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 subsidieontvanger is gewijzigd (artikel 4:49 Awb). In al deze gevallen vindt alleen registratie plaats als de subsidieontvanger een verwijt kan worden gemaakt van de lagere vaststelling, intrekking of wijziging. 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 subsidieverstreking 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 4.2 Inwerkingtreding

De datum van inwerkingtreding van de regeling is 9 mei 2022. Vanaf die datum kunnen aanvragen worden ingediend. Met deze datum wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Tevens wordt afgeweken van de in het systeem van vaste verandermomenten opgenomen minimale invoeringstermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding. Aanleiding daarvoor is dat met een snelle inwerkingtreding de gewenste subsidieverlening voor zero-emissie vrachtauto's niet onnodig wordt opgehouden. Daarbij is de doelgroep van de subsidieregeling geïnformeerd middels informatie op de website van RVO.

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