



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 13 december 2023, nr. IENW/BSK-2023/209276, tot wijziging van de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET (toevoegen subsidieplafond, wijzigen aanvraagperiodes en enige technische wijzigingen)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1. vervalt in de omschrijving van de begripsbepaling *bakwagenchassis* de zinsnede 'gelijk aan of'.

B

In artikel 1.3. wordt 'één of meerdere nieuwe emissieloze vrachtauto's' vervangen door 'een nieuwe emissieloze vrachtauto'.

C

Artikel 1.4. wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De subsidie bedraagt:
 - a. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N2 bakwagenchassis:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 6,1% van de verkoopprijs tot een maximum van € 7.500;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 12% van de verkoopprijs tot een maximum van € 14.700;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 14,8% van de verkoopprijs tot een maximum van € 18.800;
 - 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: 10,3% van de verkoopprijs tot een maximum van € 31.100;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 20% van de verkoopprijs tot een maximum van € 60.500;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 28,6% van de verkoopprijs tot een maximum van € 86.600;
 - c. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 bakwagenchassis met een gewicht groter dan 18.000 kg:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 11,1% van de verkoopprijs tot een maximum van € 43.900;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 21% van de verkoopprijs tot een maximum van € 83.200;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 29% van de verkoopprijs tot een maximum van € 115.200;
 - d. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 opleggertrekker:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 11,1% van de verkoopprijs tot een maximum van € 43.900;



- 2°. bij middelgrote ondernemingen: 21% van de verkoopprijs tot een maximum van € 83.200;
- 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 29% van de verkoopprijs tot een maximum van € 115.200.

2. In het derde lid wordt 'één of meerdere nieuwe emissieloze vrachtauto's' vervangen door 'een nieuwe emissieloze vrachtauto'.

D

Artikel 1.5. wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- c. voor het jaar 2024 € 45.000.000.

2. In het tweede lid wordt '2023' vervangen door '2024'.

E

Artikel 2.2. wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, onderdeel c, wordt '9 januari 2024' vervangen door '26 maart 2024' en wordt '27 december 2024' vervangen door '24 mei 2024'.

2. In het tweede lid, onderdeel d, wordt '7 januari 2025' vervangen door '28 januari 2025' en wordt '31 december 2025' vervangen door '31 maart 2025'.

3. In het tweede lid, onderdeel e, wordt '6 januari 2026' vervangen door '27 januari 2026' en wordt '31 december 2026' vervangen door '31 maart 2026'.

4. In het tweede lid, onderdeel f, wordt '5 januari 2027' vervangen door '26 januari 2027' en wordt '7 mei 2027' vervangen door '31 maart 2027'.

5. Onder vernummering van het vierde lid tot zesde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

4. Een aanvrager kan per werkdag één aanvraag indienen voor de aanschaf van een emissieloze vrachtauto.
5. Indien een aanvrager op een werkdag meerdere aanvragen indient, of indien meerdere aanvragers die tot eenzelfde groep behoren op een werkdag een aanvraag indienen, neemt de Minister uitsluitend de eerst ingediende aanvraag in behandeling.

F

In artikel 2.3., tweede lid, onderdelen e en h, vervalt telkens de zinsnede 'of vrachtauto's'.

G

In artikel 2.4. vervalt onderdeel b, onder verlettering van de onderdelen c tot en met g tot b tot en met f.

H

Artikel 2.5. wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt '12 maanden' vervangen door '15 maanden'.

2. In het derde lid wordt '12 maanden' vervangen door '9 maanden'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.



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

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



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET (hierna: AanZET). Op grond van AanZET kunnen subsidies worden verstrekt voor de aanschaf van emissieloze vrachtauto's.

2. Noodzaak tot wijziging

De Europese Commissie heeft de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) recentelijk herzien¹. Deze wijziging is op 1 juli 2023 in werking getreden. Vanaf het moment van inwerkingtreding moeten binnen zes maanden zogeheten dienstige maatregelen worden getroffen. Dit zijn aanpassingen om een lopende steunmaatregel (zoals AanZET) met de herziene AGVV in overeenstemming te brengen. Dit betekent dat AanZET uiterlijk 1 januari 2024 moet voldoen aan de herziene AGVV.

Naar aanleiding van de opgedane praktijkervaring en wensen vanuit de sector worden daarnaast enkele verbeteringen doorgevoerd in de regelingstekst van AanZET. De meest ingrijpende wijziging betreft de nieuwe aanvraagprocedure, waarbij ondernemers subsidie kunnen aanvragen voor één emissieloze vrachtwagen per dag. Dit om loting zoals voorgaande jaren te voorkomen. Ook wordt het subsidieplafond voor het jaar 2024 vastgesteld.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Nationaal recht

Deze wijzigingsregeling 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 deze wijzigingsregeling.

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieverstrekking op grond van AanZET is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidieverstrekking was onder de vrijstelling van artikel 36 van de AGVV gebracht. Artikel 36 AGVV 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. Hieronder valt de aanschaf van emissieloze vrachtauto's.

In paragraaf 2 is al vermeld dat de AGVV is herzien. Als gevolg daarvan moet AanZET worden aangepast om binnen de staatssteunkaders rechtmatig subsidie te kunnen blijven verlenen. Dit leidt ertoe dat de subsidieverstrekking niet langer onder de vrijstelling van artikel 36 van de AGVV valt, maar onder de vrijstelling van artikel 36ter van de AGVV wordt gebracht. Dit artikel is onder meer bedoeld voor investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen voor het wegvervoer. Deze aanpassing leidt ertoe dat de maximale steunintensiteit voor grote ondernemingen daalt van 40% tot 30% van de in aanmerking komende kosten.

Begrotingsbehandeling

De behandeling van de begroting van het Ministerie van I&W voor 2024 is uitgesteld naar het begin van 2024. Daarom kan er voor het kalenderjaar 2024 geen subsidieplafond worden vastgesteld zonder daar een voorbehoud bij te maken. Aanvragen op grond van deze subsidieregeling worden vaak ver van tevoren voorbereid. Om de sector een indicatie te geven van het beschikbare budget, zodat deze daarop kan anticiperen, wordt nu het beoogde plafond vastgesteld. Met ingang van 26 maart 2024 kunnen aanvragen worden ingediend.

¹ Verordening (EU) 2023/1315 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 23 juni 2023 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard, en Verordening (EU) 2022/2473 waarbij bepaalde categorieën steun voor ondernemingen die actief zijn in de productie, de verwerking en de afzet van visserij- en aquacultuurproducten, op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2023, L 167)



Een verlaging van een reeds bekend gemaakt en in werking getreden subsidieplafond heeft in de regel geen gevolgen voor reeds ingediende aanvragen. Artikel 4:28 Awb biedt hierop een uitzonderingsmogelijkheid voor subsidieplafonds die worden vastgesteld voordat de begroting is vastgesteld of goedgekeurd. Deze bepaling borgt dat een eventuele latere plafondverlaging voor deze regeling gevolgen heeft voor eerder ingediende aanvragen.

3. Gevolgen

Administratieve en uitvoeringslasten

Door verlaging van de subsidiepercentages en maximumbedragen ontvangt een ondernemer in diverse gevallen minder subsidie dan voorgaande jaren. De wijziging van de manier waarop subsidie wordt verdeeld, vergroot daarentegen ten opzichte van voorgaande jaren de kansen van een ondernemer om daadwerkelijk subsidie te ontvangen. De aanvraagprocedure en daarmee de administratieve last per aanvraag blijft gelijk. Voor ondernemers die meerdere subsidieaanvragen willen doen, wordt de administratieve last verspreid over meerdere dagen.

Door de verplichte verlaging van subsidiepercentages en maximumbedragen is sprake van een verslechtering van de regeling voor ondernemers. Deze wijzigingsregeling is daarom van 28 augustus 2023 tot en met 25 september 2023 verplicht in internetconsultatie geweest. Daaraan voorafgaand is op 23 augustus 2023 een stakeholderbijeenkomst georganiseerd waar de wijziging in AanZET is aangekondigd en besproken met verschillende brancheverenigingen, zoals evofenedex, TLN en de VERN (als vertegenwoordiger van het midden- en kleinbedrijf). Men was tevreden met de nieuwe opzet die een lotingprocedure voorkomt. Daarentegen gaf men ook aan dat de verlaagde percentages de overstap naar een emissieloze vrachtwagen voor veel ondernemers nog lastiger zal maken. In de internetconsultatie zijn in totaal 30 reacties ontvangen waarvan 25 openbaar. Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele reacties. Op basis van de reacties uit de consultatie is besloten de subsidiepercentages en bijbehorende maximumbedragen voor midden- en kleinbedrijf op te hogen. Daarnaast zijn enkele minder fundamentele wijzigingen doorgevoerd, zoals het aanpassen van de termijn voor het indienen van het vaststellingsverzoek. Dit in verband met de lange levertermijnen bij voertuigfabrikanten en opbouwers. Verder zijn enkele punten in de toelichting verduidelijkt.

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Bij het opstellen van de wijzigingsregeling was RVO betrokken. De aanpassing van de manier waarop subsidie wordt verdeeld, verbetert de uitvoerbaarheid van de regeling, doordat geen enorme overtekening op het budget meer mogelijk is.

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 aanvrager informeren over de mogelijkheden voor subsidie, als de aanvrager daar zelf nog niet van op de hoogte is. 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. 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 geleverd wordt en te naam is 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. Als binnen deze periode de tenaamstelling wijzigt, moet RVO hiervan op de hoogte worden gesteld door de subsidieontvanger.

De tijd die een subsidieaanvrager aan deze stappen besteedt, is afhankelijk van het aantal voertuigen waarvoor subsidie wordt aangevraagd. Met de nieuwe aanvraagprocedure kan dat nog slechts voor één voertuig per werkdag. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur besteedt aan al deze stappen. Indien een ondernemer de volgende dag voor wederom één voertuig subsidie aanvraagt, zal dat sneller gaan. Voor het berekenen van de regeldruk voor aanvragers wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 180 per vrachtauto. Bij het niet toekennen van een subsidieaanvraag neemt deze regeldruk toe met maximaal € 60 (1 uur) vanwege het mogelijk corrigeren van de aanvraag. Dat gebeurt bijvoorbeeld wanneer de bedrijfsgroote verkeerd is ingevuld. In het geval van een gewijzigde vaststelling gaat dit maximaal om een toename van € 20. Uitgaande van een subsidiebedrag van



€ 7.500 tot en met € 115.200 betekent dit een regeldruk van 0,16-3,2%. Voor de openstelling van de regeling in 2024 worden ongeveer 600 tot 1.000 aanvragen voor subsidie voor nieuwe emissieloze vrachtauto's verwacht. Daarmee is de macro regeldruk van deze regeling in 2024 ongeveer € 0,11 tot 0,18 miljoen. 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 29 september 2023 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk. ATR adviseert onder meer de mogelijkheid te onderzoeken om subsidie in 2024 allereerst toe te kennen aan partijen van wie eerdere subsidieaanvragen zijn uitgeloot. De Minister is zich bewust van de overtekening in de afgelopen jaren en de nadelige gevolgen die dit voor veel bereidwillige ondernemers heeft gehad. Alsnog toekennen van subsidie, of voorrang geven in de subsidieronde van 2024, behoort om verschillende juridische en praktische redenen niet tot de mogelijkheden. De nieuwe aanvraagprocedure heeft daarentegen het doel zo veel mogelijk verschillende bedrijven op de eerste dag van de openstellingsperiode subsidie te kunnen verlenen voor de aanschaf of lease van één emissieloze vrachtwagen, en zo te voorkomen dat partijen weer volledig worden uitgeloot.

Daarnaast adviseert ATR de subsidiemodule zo in te richten dat partijen met één aanvraag subsidie kunnen aanvragen voor meerdere elektrische trucks en daarvoor niet op meerdere dagen aanvragen hoeven in te dienen. Dat advies is te verklaren door de extra lasten voor ondernemers die voor meerdere vrachtwagens subsidie willen aanvragen en daarom op meerdere dagen een aanvraag in moeten dienen. Het ministerie heeft echter bewust voor deze aanvraagprocedure gekozen en neemt dit advies daarom niet over. Nadeel van het advies is bovendien dat ondernemers, net als voorgaande jaren, voor veel meer vrachtwagens subsidie aanvragen dan dat er middelen in de subsidiepot beschikbaar zijn. Ook dat brengt voor de aanvragers extra lasten met zich mee. Zij zullen in het nieuwe systeem immers niet in de situatie komen dat zij voor de zekerheid overeenkomsten onder voorbehoud sluiten, en voor al die voertuigen een aanvraag doen, terwijl zij deze niet willen aanschaffen.

Het ATR adviseert tevens een MKB-toets uit te voeren en in de wijzigingsregeling toe te lichten hoe opvolging is gegeven aan de aandachtspunten uit de consultatie. Een MKB-toets is niet uitgevoerd, omdat deze enkel wordt uitgevoerd voor nieuwe en niet voor bestaande regelgeving. Wel is goed te vermelden dat verschillende brancheorganisaties waaronder de VERN, aanwezig zijn geweest bij de stakeholderbijeenkomst en dat verschillende MKB-ondernemers ook daadwerkelijk hebben gereageerd in de internetconsultatie. In de toelichting is daarom een passage opgenomen over de uitkomsten van de internetconsultatie en stakeholderbijeenkomst en op welke punten de regeling naar aanleiding hiervan is gewijzigd. Tot slot adviseert ATR de regeldrukeffecten van de gewijzigde subsidieregeling in kaart te brengen. Gelet hierop bevat de toelichting een extra passage.

4. Artikelsgewijze toelichting

Onderdeel C (wijziging artikel 1.4., eerste lid)

Deze wijziging betreft de verlaging van de subsidiepercentages en de bijbehorende maximumbedragen per bedrijfsgrootte en voertuigcategorie. De percentages en maximumbedragen zijn zo gewijzigd dat de hoogte van de subsidie, in combinatie met de in 2024 verlaagde milieu-investeringsaftrek (wordt 36% in plaats van 45%), past binnen de huidige Europese staatssteunkaders. Verder bevat deze wijziging, in combinatie met een aanpassing van het begrip 'bakwagenchassis' in artikel 1.1, een aanpassing van de gewichtsgrenzen van de voertuigen. Dit voorkomt dat voor een voertuig van 4.250 kilo zowel onder deze regeling als onder de Subsidierегeling emissieloze bedrijfsauto's subsidie kan worden aangevraagd. Voertuigen van precies 18.000 kilo vielen onder twee categorieën (1.4 eerste lid, onderdelen b en c). Dit is zo aangepast dat een voertuig tot en met 18.000 kilo binnen onderdeel b valt, en boven de 18.000 kilo in onderdeel c.

Onderdeel D (wijziging artikel 1.5.)

Het subsidieplafond voor het kalenderjaar 2024 wordt vastgesteld op € 45.000.000.

Onderdeel E (wijziging artikel 2.2.)

Artikel 2.2, tweede lid, onderdeel c

In het tweede lid, onderdeel c, wijzigt de periode waarbinnen in 2024 subsidieaanvragen kunnen



worden ingediend. De startdatum verschuift van 9 januari 2024 naar 26 maart 2024. Deze aanpassing is noodzakelijk vanwege de uitgestelde begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze aanpassing voorkomt daarnaast dat de uitvoerder van de regeling, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO), te veel pieken van aanvragen voor meerdere regelingen tegelijk moet verwerken. De einddatum verandert van 27 december 2024 in 24 mei 2024. De reden hiervoor is dat een lange openstellingsperiode geen waarde heeft bij een regeling waar het budget steeds snel is uitgeput. Voor een aanvrager maakt deze wijziging geen verschil. Gelet op de snelle uitputting van het beschikbare budget heeft een lange openstellingsperiode geen meerwaarde, maar levert deze hooguit een vertekend beeld op van de kansen op subsidie. Ook voor de jaren 2025 tot en met 2027 wijzigt de aanvraagperiode.

Artikel 2.2, vierde en vijfde lid

Deze wijziging bevat een aanpassing van de manier waarop de subsidieverdeling werkt. De afgelopen twee jaar was AanZET binnen een dag na openstelling overtekend, met een loting tot gevolg. De verwachting is dat er ook in 2024 meer interesse is voor subsidies dan het beschikbare budget toelaat. Bij eerdere openstellingen bleek dat sommige aanvragers subsidie aanvragen voor meer emissieloze vrachtauto's dan dat zij er daadwerkelijk aanschaffen. Dit doen zij om de lotingskansen te verhogen. Om dit te voorkomen, is in het vierde lid opgenomen dat een bedrijf per werkdag slechts één subsidieaanvraag kan indienen voor aanschaf van een emissieloze vrachtauto. Dit kan binnen de gestelde openstellingsperiode in het betreffende kalenderjaar elke werkdag opnieuw, zo lang het budgetplafond niet is overschreden. Door deze aanpassing wordt de kans om subsidie te ontvangen voor ieder bedrijf ten opzichte van vorige jaren groter. Dient een aanvrager op een werkdag toch meerdere aanvragen in, dan wordt de eerst ingediende aanvraag behandeld (vijfde lid). De overige aanvragen worden afgewezen, aangezien deze niet voldoen aan de bepaling dat per werkdag slechts één aanvraag kan worden ingediend. Dit gebrek is niet herstelbaar. Een groep kan niet aan deze afwijzingsgrond ontkomen door meerdere ondernemingen die tot de groep behoren op dezelfde werkdag een aanvraag te laten indienen, zo volgt uit het vijfde lid.

Onderdelen B, C en F (wijziging artikelen 1.3., 1.4., derde lid, 2.3.)

Deze wijzigingen hangen samen met de bij onderdeel E toegelichte wijziging. Artikel 1.3 is aangepast om te verduidelijken dat de Minister subsidie kan verstrekken voor de aanschaf van een nieuwe emissieloze vrachtauto (en dus niet voor de aanschaf van meerdere nieuwe emissieloze vrachtauto's op basis van één aanvraag). Verder is een technische aanpassing gedaan aan artikel 1.4, derde lid, en artikel 2.3, tweede lid, onderdelen e en h.

Onderdeel G (wijziging artikel 2.4.)

In artikel 2.4. vervalt de afwijzingsgrond die ervoor zorgt dat aan een aanvrager, dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren, voor maximaal 20 voertuigen subsidie kan worden verstrekt. Hiermee werd voorkomen dat aan één aanvrager een onevenredig deel van het jaarlijks beschikbare subsidiebudget wordt verstrekt. Door de gewijzigde aanvraagssystematiek in artikel 2.2., leden 4 en 5, is deze afwijzingsgrond niet langer noodzakelijk. De reden hiervoor is dat deze aanpassing voor alle ondernemers een veel grotere kans oplevert om voor minimaal één voertuig subsidie te ontvangen.

Onderdeel H (wijziging artikel 2.5.)

In de internetconsultatie ontvingen wij het signaal dat emissieloze vrachtauto's weliswaar binnen twee jaar leverbaar zijn, maar niet binnen een jaar. We willen voorkomen dat vele subsidieontvangers een verzoek moeten doen om uitstel van het indienen van het vaststellingsverzoek. Daarom is de termijn om het vaststellingsverzoek in te dienen verlengd van 12 naar 15 maanden (lid 2). Daarbij geldt nog een mogelijkheid om negen maanden uitstel te krijgen voor het indienen van het vaststellingsverzoek (lid 3). Zo blijft gegarandeerd dat de gesubsidieerde voertuigen binnen twee jaar op de weg rijden.

5. Inwerkingtreding van de regeling

Deze regeling treedt in werking op het vaste verandermoment van 1 januari 2024. De wijzigingen hebben betrekking op nog komende aanvraagperiodes en niet op al eerder ingediende aanvragen. Daarom kan overgangsrecht achterwege blijven.

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