



Rapportage EuroVI subsidieregeling (Subsidieprogramma ongebruikte vrachtwagens en bussen)



Versie
Definitief

Datum
28 mei 2014

Colofon

Contactpersoon

José Veger
Adviseur
T 088 602 32 47
jose.veger@rvo.nl
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | Duurzaamheid
en Mobiliteit
Hanzelaan 310 Zwolle
Postbus 10073 | 8000 GB Zwolle

Inhoud

Colofon	2	
Inleiding	4	
Hoofdstuk 1	Uitvoering van het programma	5
1.1	Aanvragen op papier en digitaal	5
1.2	Controle aanvragen	5
1.3	Steekproef bij digitale indiening	5
1.4	Steekproef handhaving tenaamstelling voertuigen	6
Hoofdstuk 2	Cijfers en aantallen	7
2.1	Aantal ingediende kentekens per maand	7
2.2	Vastgestelde kentekens en subsidiebedrag	8
2.3	Verdeling vastgestelde subsidie naar merk	9
2.4	Verdeling vastgestelde subsidie naar vermogen	10
2.5	Registratie EuroVI voertuigen RDW	11
2.6	Bezwaar en beroep	11
Slotwoord		11/12

Inleiding

In juni 2012 is het Subsidieprogramma ongebruikte vrachtwagens en bussen (Euro VI) gestart. In de branche is de regeling beter bekend als de EuroVI-subsidie. De maatregel is onder het vorige kabinet opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL), om – in combinatie met fiscale stimulering van Euro 6-personenauto's – als compensatie te dienen voor het destijds in het NSL ingeboekte milieueffect van Anders Betalen voor Mobiliteit.

Over deze regeling heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken brancheorganisaties, t.w. RAI, BOVAG en TLN. Stimulering van het versneld op de markt brengen van Euro VI zware voertuigen was nodig om de met het NSL aangegane verplichtingen jegens de Europese Unie na te komen.

Met de vroegtijdige aanschaf van Euro VI-voertuigen wordt de uitstoot van zowel NO_x als fijn stof gereduceerd. De Euro VI-norm ligt voor de uitstoot van NO_x 80% lager dan de thans geldende Euro V-norm. Voor fijn stof (PM₁₀) ligt de Euro VI-norm 50% lager dan de Euro V-norm. Daarnaast is in de Euro VI-norm voor het eerst, met het oog op de gezondheidsbescherming, een eis opgenomen ten aanzien van het maximum aantal fijnstofdeeltjes per kWh.

Relevant is niet alleen dat de emissie-eisen voor Euro VI aanmerkelijk strenger zijn dan voor Euro V, maar ook dat het ongunstige verschil tussen NO_x-emissies in de praktijk en emissies in de typegoedkeuringstests bij Euro VI-voertuigen door specifieke uitvoeringsbepalingen voor de typegoedkeuringstests veel kleiner zal zijn dan is gebleken bij Euro V-voertuigen. De emissies van met name NO_x zullen in de praktijk daardoor met nog meer dan 80% verminderen in vergelijking met Euro V. Het doel van dit subsidieprogramma was dat in 2012 en 2013 tezamen minimaal 8.000 zware Euro VI-voertuigen zouden worden aangeschaft.

Voor deze regeling heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu totaal 39 miljoen euro beschikbaar gesteld. De subsidie is in twee tranches beschikbaar gesteld. In 2012 was er 7 miljoen beschikbaar. In 2013 was er nog 32 miljoen beschikbaar. Dit is gedaan omdat de verwachting was dat in 2013 meer distributietrucks (met inzet in binnensteden) in EuroVI uitvoering op de markt zouden komen.

1 Uitvoering van het programma

Het subsidieprogramma is in het leven geroepen om 8.000 EuroVI voertuigen versneld op de weg te krijgen. De EuroVI norm is per 31 december 2013 verplicht gesteld. Vanaf juni 2012 is de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (voormalig Agentschap NL) gestart met de uitvoering van het programma.

De subsidie kon achteraf worden aangevraagd na aanschaf van het voertuig wat voldeed aan de EuroVI norm (directe vaststelling). Binnen drie maanden na datum tenaamstelling van het voertuig moest de aanvraag zijn ingediend bij RVO. Het subsidiebedrag per vrachtwagen of bus is € 4.500. Voor lichte bestelwagens die aan de EuroVI norm voldoen (gekeurd volgens vrachtwagenregime) is € 1.250 uitbetaald.

1.1 Aanvragen op papier en digitaal

Ten tijde van de start van de regeling ging de afhandeling van de aanvragen nog op papier. Dit betekende dat aanvragers enkel met papieren formulieren een aanvraag konden indienen. In de loop van 2013 is daar een digitaal aanvraagportaal bijgekomen (E-loket). Het papieren aanvraagformulier werd daarnaast nog steeds gebruikt omdat deze al in de omloop was.

1.2 Controle aanvragen

Bij de papieren aanvraag was het enkel noodzakelijk een kopie van het kentekenbewijs bij te voegen waaruit bleek dat het voertuig voldeed aan de EuroVI norm. Verder werd aan de hand van het kentekenbewijs gecontroleerd of de 1^e kentekenhouder de subsidie aanvroeg. Op het moment dat de aanvragen digitaal konden worden ingediend werden deze controles digitaal uitgevoerd. Het digitale aanvraagstelsel had een koppeling met de database van de RDW. Op het moment dat de aanvrager het kenteken intoetste werd direct gecontroleerd of het voertuig voldeed aan de gestelde eisen. Ook werd direct getoetst om de aanvraag binnen drie maanden na datum tenaamstelling van het voertuig werd ingediend. Als het voertuig niet voldeed aan de gestelde eisen kon men geen aanvraag indienen via het digitale loket. Wel bestond de mogelijkheid om dan een papieren formulier op te vragen bij de helpdesk van RVO.

1.3 Steekproef bij digitale indiening

De aanvragen die digitaal werden ingediend werden op voorhand al getoetst op EuroVI norm en tijdige indiening. Aanvragers die aan deze vereisten voldeden konden de aanvraag via het digitale loket indienen. Op deze aanvragen werd een steekproef uitgevoerd om na te gaan of bij de aanvraag de juiste gegevens waren toegevoegd en of aan de verdere vereisten werd voldaan. In die gevallen dat er nadere vragen gesteld moesten worden werd de aanvraag aangehouden en werd er contact gezocht met de aanvrager om de nadere informatie aan te leveren.

Deze steekproef bedroeg 15% van het totaal aantal ingediende digitale aanvragen. Er zijn 4.746 aanvragen digitaal ingediend, waarvan er naar aanleiding van de steekproef 63 zijn afgewezen en 2 ingetrokken en momenteel nog 2 in behandeling zijn. Ruim 98% van de digitale aanvragen is dus positief vastgesteld.

1.4 Steekproef handhaving tenaamstelling voertuigen

In het subsidieprogramma is een bepaling opgenomen dat voertuigen waarop subsidie is verstrekt tenminste 6 maanden op naam van de aanvrager gesteld moeten blijven. Dit is opgenomen om export van de voertuigen na het verkrijgen van de subsidie zoveel mogelijk tegen te gaan (oneigenlijk gebruik). Als niet wordt voldaan aan deze eis en blijkt dat er oneigenlijk gebruik van de subsidie is gemaakt dan kan de subsidie worden teruggevorderd. De controle is uitgevoerd door de vergelijking van ons bestand met bestanden van de RDW. De afwijkende gevallen zijn daarna nader gecontroleerd.

Begin mei 2014 is de eerste batch met kentekens gecontroleerd (ruim 6.000 kentekens). Hieruit zijn 228 kentekens met een afwijking geconstateerd. Uiteindelijk zijn er 33 kentekens naar voren gekomen waarover twijfels bestonden en welke mogelijk geëxporteerd zijn. In drie gevallen waren de kentekens niet meer te traceren via het kentekenregister online. In deze gevallen is gebleken dat de voertuigen total loss zijn verklaard. Dit is geen reden om tot terugvordering van de subsidie over te gaan.

In die gevallen waar de kentekens geëxporteerd leken te zijn is verder navraag gedaan bij de RDW. Uiteindelijk is in 7 gevallen met zekerheid vastgesteld dat de voertuigen binnen de gestelde termijn van zes maanden zijn geëxporteerd. Op basis van het totaal aantal gecontroleerde kentekens is dit een zeer gering percentage. In deze 7 gevallen zal RVO een terugvordering in gang gaan zetten. Omdat de controle begin mei 2014 heeft plaatsgevonden zijn de terugvorderingen momenteel nog niet ingezet. Er zal nog een tweede controle plaatsvinden van de kentekens die in het laatste kwartaal van 2013 op naam zijn gesteld. Deze controle zal plaatsvinden in juni 2014.

RVO zal de uitkomsten van de totale controle en de afstemming met betrekking tot de (eventuele) terugvorderingen uiteraard verder afstemmen met uw ministerie.

Cijfers en aantallen

2.1 Aantal ingediende kentekens per maand

In juni 2012 is het subsidieprogramma gestart. Voertuigen die vanaf de datum inwerkingtreding zijn tenaamgesteld of uiterlijk drie maanden eerder (vanaf 1 maart 2012) konden vanaf het moment van openstellen van de regeling subsidie aanvragen. Subsidie kon aangevraagd worden tot het moment van de verplichting van de EuroVI norm. Dit betekende dat voertuigen die uiterlijk tenaamgesteld werden op 30 december 2013 nog in aanmerking kwamen voor de subsidie. Dit laat het volgende indieningspatroon* zien:

Totaal ingediende kentekens per maand

Maand	Jaar	Aantal kentekens per maand
juni	2012	63
juli	2012	74
augustus	2012	43
september	2012	63
oktober	2012	70
november	2012	73
december	2012	21
januari	2013	58
februari	2013	104
maart	2013	194
april	2013	163
mei	2013	267
juni	2013	282
juli	2013	302
augustus	2013	341
september	2013	419
oktober	2013	377
november	2013	464
december	2013	1923
januari	2014	742
februari	2014	127
maart	2014	66
April	2014	1
Totaal		6.237

Duidelijk te zien is dat vanaf het tweede kwartaal 2013 meerdere fabrikanten met een EuroVI voertuig op de markt kwamen. Vanaf maart 2013 liep het aantal ingediende kenteken op naar gemiddeld 200 kentekens per maand. In 2012 waren alleen Mercedes en Scania fabrikanten die een EuroVI voertuig leverden.

In december 2013 is een explosieve stijging van het aantal ingediende kentekens te zien. Ondernemers hebben hun best gedaan om het voertuig nog voor 31 december 2013 op naam te zetten om voor de subsidie in aanmerking te komen. Bijkomend effect was dat de doelgroep ervan uit ging dat de subsidieaanvraag vóór 31 december 2013 ingediend moest zijn. Hierdoor is het aantal ingediende aanvragen in december meer dan verviervoudigd ten opzichte van november 2013.

Afgewezen/ingetrokken

Van het totaal ingediende aanvragen zijn 8 aanvragen ingetrokken en 115 aanvragen zijn afgewezen. De meest voorkomende redenen tot afwijzing van de aanvragen zijn:

1. Aanvraag te laat ingediend (niet binnen drie maanden na datum tenaamstelling)
2. Voertuig voldeed niet aan de EuroVI norm (EuroV).

2.2 Vastgestelde kentekens en subsidiebedrag

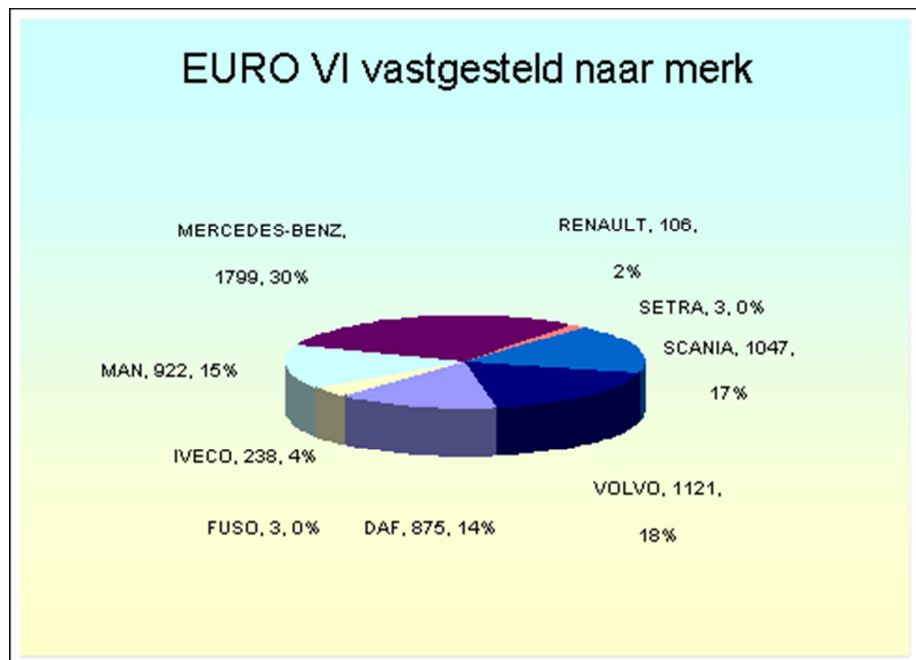
Van de 6.237 ingediende kentekens zijn 123 kentekens ingetrokken/afgewezen. Dit betekent dat voor 6.114 kentekens de subsidie van € 4.500 per voertuig is vastgesteld. Ook zijn een aantal bestelwagens in EuroVI uitvoering gesubsidieerd. Hiervoor is € 1.250 betaald. Het gemiddelde subsidiebedrag per voertuig bedraagt € 4.490. Hieronder het totaal cumulatief overzicht van de vastgestelde kentekens per maand. Het totaal vastgestelde bedrag aan subsidie bedraagt € 27.451.250.

Maand	Jaar	Vaststellingen	Vastgesteld bedrag
juni	2012		
juli	2012	90	€ 405.000,00
augustus	2012	76	€ 342.000,00
september	2012	61	€ 274.500,00
oktober	2012	48	€ 216.000,00
november	2012	81	€ 364.500,00
december	2012	21	€ 94.500,00
januari	2013	26	€ 117.000,00
februari	2013	77	€ 346.500,00
maart	2013	174	€ 783.000,00
april	2013	138	€ 621.000,00
mei	2013	224	€ 1.008.000,00
juni	2013	257	€ 1.156.500,00
juli	2013	298	€ 1.341.000,00
augustus	2013	305	€ 1.372.500,00
september	2013	452	€ 2.034.000,00
oktober	2013	390	€ 1.755.000,00
november	2013	435	€ 1.954.250,00
december	2013	769	€ 3.437.750,00
januari	2014	1270	€ 5.695.500,00

februari	2014	841	€ 3.784.500,00
maart	2014	68	€ 306.000,00
april	2014	13	€ 42.250,00
	Totaal	6.114	€ 27.451.250,00

2.3 Verdeling vastgestelde subsidie naar merk voertuig

In onderstaande grafiek is te zien hoe de aantallen gesubsidieerde kentekens zijn onder te verdelen naar het merk van het voertuig. Mercedes-Benz (30%), Volvo (18%) en Scania (17%) zijn de drie merken waarvoor de meeste subsidieaanvragen zijn ingediend en toegekend.



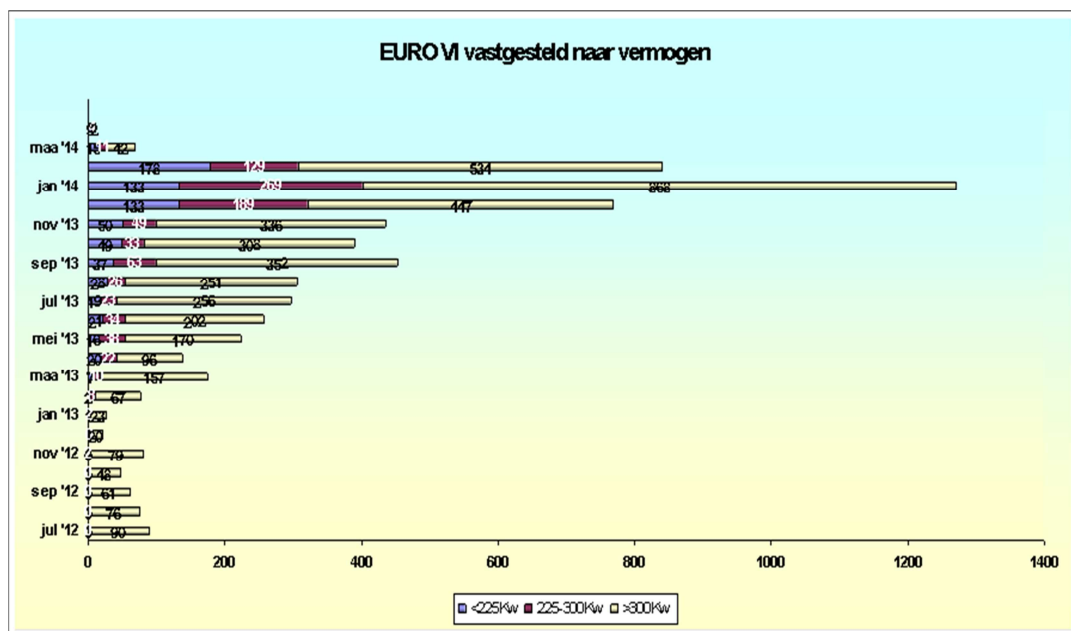
Opvallend is te zien dat Volvo een inhaalslag heeft gemaakt op Mercedes-Benz en Scania die in 2012 al EuroVI voertuigen leverden. De Volvo FH was vanaf het voorjaar 2013 leverbaar in EuroVI uitvoering.

Met een marktaandeel van 25% is DAF de grootste fabrikant die in Nederland nieuwe voertuigen verkoopt. Het relatief lage percentage van 14% van DAF bij het totaal gesubsidieerde voertuigen past daarom niet bij de positie die zij in Nederland innemen op basis van nieuw te verkopen voertuigen. DAF kwam relatief laat met de nieuwe EuroVI types op de markt (begin 2013).

Volvo en Scania bezetten respectievelijk de derde plaats (18%) en de 5^e plaats (12,5%) in de top tien van meest nieuw verkochte vrachtwagens in Nederland.

2.4 Verdeling vastgestelde subsidie naar vermogensklasse

In onderstaande tabel is zichtbaar hoe het totaal vastgestelde subsidiebedrag is verdeeld over de verschillende vermogensklassen. De zwaardere vermogensklasse van 300 kW of hoger heeft de meeste subsidie verkregen. Ook is goed te zien dat voor de zwaarste klasse direct vanaf juli 2012 aanvragen werden ingediend. Dit komt omdat de EuroVI varianten in eerste instantie alleen op de zwaardere vermogensklassen leverbaar was. De zwaardere vermogensklasse wordt vooral ingezet voor lange afstanden.



De verdeling is als volgt:

Vermogensklasse	Aantal voertuigen	% van totaal vastgestelde bedrag
<225 kW	716	11,7 %
225-<300 kW	912	14,9%
>300 kW	4.486	73,4%
Totaal	6.114	100%

Vanaf april/mei 2013 kwamen ook in het lichtere segment EuroVI voertuigen op de markt. Deze voertuigen worden vooral gebruikt voor stadsdistributie. Bijvoorbeeld de CF en LF van DAF kwamen in april 2013 op de markt. Vanaf de maand mei 2013 is per maand te zien dat ook de ingediende aanvragen in deze vermogensklasse toenemen.

2.5 Registratie EuroVI voertuigen RDW

Uit de registraties van RDW is gebleken dat tot en met 31 december 2013 in totaal ruim 6.500 voertuigen zijn geregistreerd. Uit de vastgestelde kentekens is gebleken dat voor 6.114 voertuigen subsidie is verstrekt. Dit betekent dat 94% van de doelgroep tijdig het voertuig heeft geregistreerd en tenaamgesteld en de subsidie tijdig heeft aangevraagd. Zo'n 380 voertuigen hebben de subsidie uiteindelijk niet aangevraagd. Dit kan verschillende oorzaken hebben:

1. Voertuig is wel geregistreerd voor 31 december 2013 maar niet tenaamgesteld voor 31 december 2013.
2. Subsidie is vergeten aan te vragen.
3. Voertuig is geëxporteerd na registratie.

2.6 Bezwaar en beroep

Vanaf de start van de regeling (juni 2012) tot en met het einde zijn er totaal 17 bezwaarschriften ingediend.

In onderstaand overzicht is te zien wat de beslissing op deze bezwaarschriften is geweest:

2012: 2 ongegrond verklaard
2013: 11 ongegrond verklaard
3 kennelijk ongegrond
2014: 1 gegrond verklaard

Totaal: 17

Op alle bezwaarschriften is afwijzend beslist, behalve op het bezwaarschrift dat in 2014 is ingediend. Hierbij ging het om een uitzonderlijk geval waarbij de aanvrager is uitgegaan van de datum afgifte van een door RDW hersteld kentekenbewijs. Hierdoor was de aanvraag te laat ingediend, dit viel de aanvrager echter niet te verwijten. In 90% van de ingediende bezwaarschriften is de oorzaak dat de aanvraag was afgewezen wegens te late indiening.

Slotwoord

Het doel van dit subsidieprogramma was dat in 2012 en 2013 tezamen minimaal 8.000 zware Euro VI-voertuigen vervroegd zouden worden aangeschaft. Uiteindelijk zijn 6.114 voertuigen aangeschaft en voorzien van subsidie. Daarmee is 76% van de doelstelling behaald. Dit resultaat kan succesvol genoemd worden.

Op basis van het aantal negatieve beschikkingen en bezwaarschriften op het totaal aantal vastgestelde subsidies kan de regeling succesvol genoemd worden. Het aantal negatieve beschikkingen bedraagt nog geen 2% van het totaal aantal ingediende kentekens. Dat is een zeer laag percentage. Daarvan zijn 17 aanvragers in bezwaar gekomen. Ook dit is een zeer laag aantal. Hieruit mag de conclusie worden getrokken dat de in de regeling gestelde eisen na uitvoering van de EuroV regeling groter is geworden onder de doelgroep.

Uiteraard speelt hier ook een rol bij dat aanvragers die digitaal subsidie aanvroegen geen aanvraag konden indienen als het voertuig niet voldeed of de aanvraag niet binnen de gestelde termijn werd ingediend. Hierdoor is het aantal aanvragen waarop negatief besloten moest worden zeer gereduceerd en heeft enkel betrekking op aanvragen die op papier zijn ingediend.

Tot en met december 2013 zijn ruim 6.500 voertuigen met een EuroVI motor geregistreerd bij RDW. Hiervan is voor 6.237 voertuigen de subsidie ook daadwerkelijk aangevraagd, dat is bijna 95%. Dit is een zeer hoog percentage, waaruit zeker blijkt dat de bekendheid van de regeling onder de doelgroep groot is.

Over de resultaten op basis van emissiereductie in de binnensteden kan RVO geen uitspraken doen. Deze rapportage ziet enkel op de uitvoering van de regeling en de bekende feiten en cijfers. Het Ministerie van I&M zal de doelmatigheid van de subsidieregeling laten evalueren door een extern bureau. Deze evaluatie zal zich onder meer richten op de doelmatigheid van de subsidie op het gebied van emissiereductie en de behaalde resultaten in het kader van het NSL .

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Mei 2014