

Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's

Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 20 mei 2009, nr. K&L2009037708, houdende subsidie voor de demontage van milieuvriendelijke personen- en bestelauto's (Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's)

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Gelet op artikel 15.13, eerste tot en met derde lid, van de Wet milieubeheer en artikel 5 van het Besluit milieusubsidies;

Besluit:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1.1. Begripsomschrijvingen

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

aanvrager: natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een erkenning is verleend als bedoeld in artikel 62, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, die de vervangende auto zal leveren en de te demonteren auto aanlevert bij een erkend demontagebedrijf;

agentschap: agentschap SenterNovem van het Ministerie van Economische Zaken;

bestelauto: bedrijfsauto met de voertuigclassificatie N1, bedoeld in de Regeling voertuigen;

erkend demontagebedrijf: bedrijf dat beschikt over de bevoegdheid, bedoeld in artikel 46, tweede lid, onder d, van het Kentekenreglement, beschikt over een certificaat KwaliteitsZorg Demontage en is aangesloten bij AutoRecycling Nederland B.V. of daarmee een contract heeft afgesloten voor demontage van auto's in het kader van deze regeling;

personenauto: personenauto als bedoeld in de Regeling voertuigen, met een wettelijk toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kg;

richtlijn 70/220/EEG: richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen (PbEG L 76), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn nr. 2003/76/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 11 augustus 2003 (PbEU L 206);

richtlijn 88/77/EEG: richtlijn van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen die moeten worden genomen tegen de emissie van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PbEG L36);

richtlijn 2005/55/EG: richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEU L 275);

te demonteren auto: auto als bedoeld in artikel 2.2;

vervangende auto: auto als bedoeld in artikel 2.3.

2. In deze regeling wordt onder bedrijfsauto en datum van eerste toelating verstaan hetgeen daaronder wordt verstaan in de Regeling voertuigen.

Artikel 1.2. Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel een bijdrage te leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland door het doen demonteren van oude milieuvriendelijke personen- en bestelauto's en het stimuleren van de aanschaf, ter vervanging daarvan, van auto's met een lagere emissie van milieuverontreinigende stoffen.

Artikel 1.3. Wijze van subsidieverstrekking

De subsidievaststelling geschiedt in volgorde van de datum van ontvangst van de aanvragen tot subsidieverlening, met dien verstande dat:

- a. indien de aanvrager krachtens artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag is aangevuld als datum van ontvangst van de aanvraag geldt;
- b. indien niet binnen zes maanden na de datum van ontvangst van de aanvraag tot subsidieverlening de registratie van demontage van het voertuig in het kentekenregister, en de tenaamstelling van de vervangende auto heeft plaatsgevonden, de datum van ontvangst van de aanvraag tot subsidie vaststelling voor de in de aanhef genoemde datum in de plaats treedt.

Hoofdstuk 2. Subsidieprogramma

Artikel 2.1. Voorwaarden voor subsidie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de demontage van een personen- of bestelauto als bedoeld in artikel 2.2, met een Nederlands kenteken, die door de degene op wiens naam het kenteken is gesteld wordt vervangen door een personen- of bestelauto als bedoeld in artikel 2.3, met een Nederlands kenteken, waarvoor de schriftelijke koopovereenkomst is afgesloten na de inwerkingtreding van deze regeling.
2. Uit de aanvraag blijkt dat de betreffende auto's voldoen aan de criteria, genoemd in de artikelen 2.2 en 2.3.
3. Per te demonteren auto wordt slechts eenmaal subsidie verstrekt.
4. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt niet verstrekt:
 - a. indien de tenaamstelling van de te demonteren auto na 1 maart 2008 is gewijzigd;
 - b. indien de te demonteren auto na 1 maart 2008 in een andere voertuigcategorie of voertuigclassificatie is ingedeeld;
 - c. indien het keuringsbewijs, bedoeld in artikel 72, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994, voor de te demonteren auto op het moment dat de schriftelijke koopovereenkomst voor de vervangende auto wordt gesloten nog minder dan drie maanden geldig is;
 - d. indien het kentekenbewijs voor de te demonteren of de vervangende auto ingevolge artikel 58, tweede lid, onderdeel b of d, van de Wegenverkeerswet 1994, op het moment dat de schriftelijke koopovereenkomst wordt gesloten ongeldig is verklaard of ingevolge artikel 60, eerste lid, onderdeel b of c, van de Wegenverkeerswet 1994 is ingevorderd.
5. De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan afwijken van het bepaalde in het vierde lid, aanhef en sub a, voor zover toepassing daarvan, gelet op het belang dat deze regeling beoogt, zou leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 2.2. Te demonteren auto

1. De te demonteren auto is:
 - a. een personen- of bestelauto die blijkens de vermelding in het kentekenregister benzine of LPG als brandstof heeft en een datum van eerste toelating heeft van vóór 1 januari 1996;
 - b. een personenauto die blijkens de vermelding in het kentekenregister diesel als brandstof heeft, en een datum van eerste toelating heeft van vóór 1 januari 2000, of
 - c. een bestelauto die blijkens de vermelding in het kentekenregister diesel als brandstof heeft, en een datum van eerste toelating heeft van vóór 1 januari 2000.
2. De te demonteren auto wordt nadat de schriftelijke koopovereenkomst voor de vervangende auto is gesloten in eigendom overgedragen aan de aanvrager.
3. De te demonteren auto was op het tijdstip dat de schriftelijke koopovereenkomst voor de vervangende auto werd gesloten, niet opgenomen in een bedrijfsvoorraad.

Artikel 2.3. Vervangende auto

De vervangende auto is gekocht bij de aanvrager en is:

- a. een personen- of bestelauto die blijkens de vermelding in het kentekenregister benzine als brandstof heeft en een datum van eerste toelating heeft van na 31 december 2000;
- b. een personen- of bestelauto die blijkens de vermelding in het kentekenregister LPG als brandstof heeft, waarvoor in het kentekenregister en op het kentekenbewijs de aanduiding G3 is opgenomen en die een datum van eerste toelating heeft van na 31 december 2000;
- c. een personen- of bestelauto met diesel als brandstof, met een maximale fijnstofuitstoot van 5 milligram per kilometer, vastgesteld overeenkomstig bijlage I bij richtlijn 70/220/EEG, blijkend uit
 - 1°. het kentekenregister, dan wel

- 2^e. een meegezonden verklaring van de fabrikant of gevolmachtigd importeur;
- d. een bestelauto die is gekeurd volgens het regime van richtlijn 88/77/EEG of richtlijn 2005/55/EG en voldoet aan de grenswaarden in rij B1 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I van die richtlijnen, blijkend uit
 - 1^e. het kentekenregister, dan wel
 - 2^e. een meegezonden verklaring van de fabrikant of gevolmachtigd importeur;
- e. een personen- of bestelauto die blijkens het kentekenregister is ingericht en bestemd om uitsluitend te worden aangedreven door een elektromotor, of
- f. een personen- of bestelauto die blijkens de vermelding in het kentekenregister CNG of waterstof als brandstof heeft.

Artikel 2.4. De aanvraag

1. Een aanvraag tot subsidievaststelling wordt na 2 augustus 2009 door de aanvrager ingediend bij het agentschap, door volledige invulling van het betreffende bij die organisatie verkrijgbare formulier.
2. Een aanvraag tot subsidievaststelling kan worden ingediend voor een of meer personen- of bestelauto's.
3. Een aanvraag tot subsidievaststelling wordt ingediend voor 1 juli 2011.
4. Voorafgaand aan een aanvraag tot subsidievaststelling kan na 2 augustus 2009 een aanvraag tot subsidieverlening worden ingediend.
5. Een wijziging in de gegevens van een aanvraag tot subsidieverlening of tot subsidievaststelling wordt onverwijld gemeld aan het agentschap.
6. De aanvraag tot subsidieverlening of, als geen aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend de aanvraag tot subsidievaststelling, gaat vergezeld van een afschrift van de van datum en handtekeningen van de aanvrager en de laatste eigenaar van de te demonteren auto voorziene koopovereenkomst van de vervangende auto, waaruit blijken:
 - a. de kentekengegevens van de te demonteren auto,
 - b. dat de koop is gesloten in het kader van deze regeling,
 - c. dat het subsidiebedrag in mindering is gebracht op het aankoopbedrag van het nieuwe voertuig, nadat over dat aankoopbedrag BTW is berekend, en
 - d. indien de vervangende auto een gebruikte auto is: de kentekengegevens van de vervangende auto.
7. Bij de aanvraag tot subsidievaststelling worden, indien de vervangende auto een ongebruikte auto is, aanvullend op de gegevens, bedoeld in het zesde lid, door de aanvrager de kentekengegevens van de vervangende auto op het formulier aangegeven.
8. De aanvraag tot subsidievaststelling vindt plaats nadat de aanvrager de te demonteren auto heeft aangeleverd bij een erkend demontagebedrijf en de tenaamstelling van de vervangende auto op naam van de koper heeft plaatsgevonden.
9. Indien de vervangende auto een gebruikte auto is en op aanvraag een subsidie is verleend, wordt de subsidie ambtshalve vastgesteld nadat de demontage van de te demonteren auto is geregistreerd in het kentekenregister en de tenaamstelling van de vervangende auto op naam van de koper heeft plaatsgevonden. Indien deze registratie op 30 juni 2011 nog niet heeft plaatsgevonden wordt de subsidie ambtshalve vastgesteld op nihil.

Artikel 2.5. Subsidiebedragen

1. Het subsidiebedrag voor een auto als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder a, is:
 - a. indien de datum van eerste toelating is gelegen vóór 1 januari 1990 : € 750,-;
 - b. indien de datum van eerste toelating is gelegen na 31 december 1989 maar voor 1 januari 1996: € 1.000,-.
2. Het subsidiebedrag voor een auto als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder b, is: € 1.000,-;
3. Het subsidiebedrag voor een auto als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder c, is bij een ledig gewicht zoals blijkt uit het kentekenregister:
 - a. van minder dan 1800 kg: € 1.000,-;
 - b. van 1800 kg of meer: € 1.750,-.

Artikel 2.6. Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt € 80.000.000,-, mits er voor dit doel voldoende middelen beschikbaar zijn op de begroting van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Hoofdstuk 3. Slotbepalingen

Artikel 3.1

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 januari 2011.

Artikel 3.2

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke sloopregeling personen- en bestelauto's.

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

Den Haag, 20 mei 2009

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.M. Cramer

Toelichting

Algemeen

1. Achtergrond en aanleiding

Het verkeer is een belangrijke bron van uitstoot van verontreinigende stoffen. Nederland voldoet mede daardoor niet op alle plaatsen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit, in het bijzonder de grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10). Dit heeft niet alleen schadelijke milieu- en gezondheidseffecten, maar leidt ook tot nadelige effecten op de ruimtelijke ordening doordat een aantal bouw- en infrastructurele werken in gebieden met een slechte luchtkwaliteit minder gemakkelijk doorgang vindt. Om op afzienbare termijn overal aan de Europese normen voor de luchtkwaliteit te voldoen zijn in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)¹ afspraken gemaakt tussen rijk, provincies en gemeenten over een pakket van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit maatregelenpakket bestaat uit zowel nationaal generieke maatregelen als locatiespecifieke maatregelen. Een van de maatregelen die (als reservemaatregel) de robuustheid van het NSL verder ondersteunt bestaat eruit om oude, relatief vervuilende auto's versneld aan het wagenpark te onttrekken en te laten vervangen door een nieuwere, schonere auto. In het kader van het maatregelenpakket om de economische crisis te bestrijden heeft het kabinet, in navolging van diverse andere EU-lidstaten, besloten² om hiervoor een financiële prikkel te geven in de vorm van de onderhavige subsidieregeling.

De regeling is vormgegeven in nauw overleg met de autobranche, te weten AutoRecycling Nederland B.V. (hierna: ARN), RAI Vereniging, BOVAG en STIBA. De autobranche speelt ook een belangrijke rol in de uitvoering van de regeling, vooral bij de communicatie met de consument en de autobedrijven en uiteindelijk bij de verantwoorde demontage van de in het kader van de regeling ingeleverde auto's en de controle daarop. ARN stelt daarnaast ook financiële middelen beschikbaar vanuit het door haar beheerde ARN-fonds, waarin de door de kopers van nieuwe auto's afgedragen verwijderingsbijdragen zijn ondergebracht. Het totale budget voor subsidies en de uitvoering van de regeling gedurende de looptijd van de regeling bedraagt 85 miljoen euro. Hiervan is 65 miljoen euro afkomstig van het Rijk en 20 miljoen uit het ARN-fonds.

2. Inhoudelijke aspecten van de regeling

Deze regeling richt zich op het versneld onttrekken aan het verkeer van oude, relatief vervuilende auto's, om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Bij de personen- en bestelauto's gaat het hierbij om voertuigen die ten hoogste voldoen aan de Europese Euro-2 norm voor de vervuilende uitstoot van auto's, die in 1996 werd ingevoerd (voor bestelauto's vanaf 1998). De regeling maakt daarbij onderscheid naar de brandstofsoort en emissieklasse (Euronorm) van de auto:

- De vervuilende uitstoot (vooral koolwaterstoffen en stikstofoxiden) van personen- en bestelauto's die op benzine of LPG rijden is in belangrijke mate verminderd met de toepassing van de katalysator. Deze werd grootschalig geïntroduceerd in nieuwe auto's met het van kracht worden van de Euro-1 norm in 1992. Vanaf 1990 verschijnen er echter al nieuwe auto's op de markt die voorzien zijn van een katalysator. De regeling beoogt zowel de benzine- en LPG-auto's zonder katalysator (bouwjaar vóór 1990) versneld aan het verkeer te onttrekken alsook de auto's die zijn voorzien van de eerste generaties katalysatoren (Euro-1, met bouwjaar 1992-1996). Vanaf de Euro-2 norm (1996) zijn benzine- en LPG-auto's relatief "schoon".
- Bij de dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's neemt de uitstoot van stikstofoxiden en deeltjes (fijn stof) in belangrijke mate af vanaf de introductie van de Euro-3 norm in het jaar 2000. De regeling richt zich daarom op de auto's die nog niet aan deze norm voldoen. De grote verbetering in de uitstoot van dieselauto's vormt de toepassing van de af-fabriek

¹ Brief van de minister van VROM aan de Tweede Kamer ter aanbieding van twee documenten met grote relevantie voor de aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek (Kamerstukken II 2007/08, 30175, nr. 56).

² Brief van de minister-president, minister van Algemene Zaken en de vice-minister-presidenten ter aanbieding van het aanvullende beleidsakkoord bij 'samen werken, samen leven' (Kamerstukken II 2008/09, 31070, nr. 24H).

roetfilter, waarmee de deeltjesuitstoot met meer dan 95% afneemt tot minder dan 5 milligram per kilometer. In de regeling wordt, in het geval de vervangende auto een dieselauto is, daarom de eis gesteld dat deze een deeltjesuitstoot van minder dan 5 milligram per kilometer heeft. De af-fabriek roetfilters zijn vanaf 2003 (ten tijde van de Euro-3 norm) geleidelijk geïntroduceerd.

Binnenkort start de Dienst Wegverkeer (RDW) met het vaststellen en registeren van de emissieklasse van bestel- en personenauto's. Deze registratie is echter pas begin 2010 beschikbaar. Voor deze regeling wordt de emissieklasse daarom benaderd door middel van de datum van eerste toelating van het voertuig. Daarbij is uitgegaan van de datum waarop een Europese emissienorm verplicht werd voor nieuwe typegoedkeuringen. Voor de dieselbestelauto zijn daarbij de data gehanteerd voor de lichtste categorie (N1, klasse I, tot en met 1305 kilogram) bestelauto's, welke identiek zijn aan de data voor de dieselpersonenauto. Onder de regeling is het mogelijk om een personenauto voor demontage aan te bieden en als vervangende auto een bestelauto aan te schaffen en vice versa. Ook kan de vervangende auto een andere brandstofsoort hebben dan de te demonteren auto.

Bij de vaststelling van de hoogte van de subsidiebedragen is rekening gehouden met het type voertuig (personen- of bestelauto) en de marktwaarde als gevolg van de voertuigleeftijd en voertuig grootte (bij de bestelauto). Daarnaast is rekening gehouden met het feit dat de vervangende auto ook een tweedehands voertuig mag zijn met een datum van eerste toelating van 2001 of recentier.

De regeling richt zich op auto's die anders nog zouden blijven rijden en probeert te voorkomen dat subsidie wordt verleend voor auto's die ook zonder deze regeling gedemonteerd zouden (moeten) worden. Oneigenlijk gebruik en zogenaamd "free rider" gebruik van de regeling wordt zoveel mogelijk voorkomen door de voorwaarden die gesteld worden. Het moment waarop aan deze voorwaarden moet worden voldaan is de datum van sluiten van de schriftelijke koopovereenkomst voor de vervangende auto:

- De tenaamstelling van de te demonteren auto mag sinds 1 maart 2008 niet zijn gewijzigd. Hiermee wordt voorkomen dat "sloopauto's" kunnen worden aangeschaft om in aanmerking te komen voor subsidie. De datum van 1 maart 2008 is aangehouden omdat toen de eerste berichten over een mogelijk komende sloopregeling in de media verschenen.
- De te demonteren auto mag sinds 1 maart 2008 niet in een andere voertuigcategorie of voertuigclassificatie zijn ingedeeld. Hiermee wordt voorkomen dat zwaardere dieselpersonenauto's - tegen geringe kosten - worden omgekeurd tot bedrijfsauto; aangezien door een dergelijke "omkeuring" de datum van tenaamstelling niet wordt gewijzigd, zou dan € 750,- extra subsidie moeten worden uitgekeerd. Ook wordt voorkomen dat zware bedrijfsauto's (vrachtauto's, met classificatie N2 of N3) worden omgekeurd tot lichte bedrijfsauto's (bestelauto, met classificatie N1) en bussen (classificatie M2 of M3) worden omgekeurd tot personenauto (classificatie M1).
- De te demonteren auto mag geen onderdeel vormen van de bedrijfsvoorraad van het autobedrijf. Hiermee wordt voorkomen dat de regeling door autobedrijven wordt gebruikt om af te komen van moeilijk te verkopen tweedehands auto's die al geruime tijd in de voorraad staan.
- Het APK-keuringsbewijs van de te demonteren auto, voor zover deze APK-plichtig is, moet ten minste nog drie maanden geldig zijn. Auto's die aan deze voorwaarde niet voldoen zouden in veel gevallen op korte termijn toch al gedemonteerd worden ("free riders").
- Het kentekenbewijs voor de te demonteren of de vervangende auto mag niet ongeldig zijn verklaard of zijn ingevorderd. Het gaat hier om zogenaamde WOK-auto's. WOK betekent Wachten Op Keuring en geldt bijvoorbeeld voor een auto waarvan het kenteken na een zware aanrijding is ingenomen door de politie. Het WOK-sigitaal verdwijnt nadat de auto opnieuw is goedgekeurd door de Dienst Wegverkeer (RDW).

Per te demonteren auto wordt slechts eenmaal subsidie verstrekt.

3. Procedurele aspecten van de regeling

De subsidie wordt aangevraagd bij SenterNovem, een agentschap van het Ministerie van Economische Zaken, dat door de minister van VROM wordt gemandateerd voor de uitvoering van deze regeling.

De kentekenhouder van het te demonteren en het vervangende voertuig is niet de rechtstreekse ontvanger van de subsidie. De subsidie wordt aangevraagd door en verstrekt aan het autobedrijf waar de vervangende auto wordt gekocht, maar dit bedrijf is niet de begunstigde van de subsidie. Er is sprake van een zogenaamde doorsluisubsidie. Het autobedrijf is verplicht het subsidiebedrag volledig aan de kentekenhouder ten goede te laten komen.

Van het autobedrijf (de aanvrager) wordt geëist dat dit een door de Dienst Wegverkeer (RDW) afgegeven erkenning heeft om auto's in bedrijfsvoorraad te nemen en houden.

De regeling eindigt op 31 december 2010, dan wel eerder wanneer het beschikbare budget is uitgeput. De subsidie vaststelling vindt plaats in volgorde van de datum van ontvangst van de aanvragen tot subsidieverlening. Bij uitputting van het budget geldt dat alle aanvragen die op de datum van uitputting zijn ingediend en die voldoen aan de eisen van de regeling nog worden gehonoreerd door publicatie van extra budget ter grootte van het opgetreden surplus. Dagelijks zal op de website van SenterNovem of op de website www.nationalesloopregeling.nl worden aangegeven of de regeling voor die betreffende dag nog openstaat.

Voor de aanvraag dient gebruik gemaakt te worden van een aanvraagformulier van SenterNovem. Dit formulier kan op elektronische wijze worden ingevuld en ingediend bij SenterNovem. Eventueel kan een papieren aanvraagformulier worden opgevraagd bij SenterNovem. Aan de aanvrager wordt de mogelijkheid geboden om met één aanvraag subsidie aan te vragen voor meer dan één koopovereenkomst. Het aanvraagformulier voorziet ook in die mogelijkheid. Als service aan de aanvrager kan deze vóór het sluiten van de schriftelijke koopovereenkomst en het indienen van de subsidieaanvraag op de website www.nationalesloopregeling.nl nagaan of aan de voorwaarden ten aanzien van de te demonteren en vervangende auto is voldaan. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend, de definitieve subsidie vaststelling geschiedt door SenterNovem.

Voor het doen van een aanvraag dient de aanvrager na het sluiten van de schriftelijke koopovereenkomst het (elektronische) aanvraagformulier volledig in te vullen en een kopie (pdf-bestand) bij te sluiten van de koopovereenkomst voor de vervangende auto. In een beperkt aantal gevallen zal de aanvrager een verklaring van de fabrikant of gevolmachtigd importeur moeten meesturen (bij een digitale aanvraag is dit een pdf-bestand), waaruit blijkt dat de dieselpersonen- of dieselbestelauto een deeltjesuitstoot heeft van maximaal 5 milligram per kilometer, wat in de praktijk betekent dat deze is uitgerust met een af-fabriek roetfilter, wanneer dit uit het kentekenregister niet blijkt. Deze verklaring is ook benodigd indien een bestelauto is voorzien van een typegoedkeuring volgens de testcyclus voor zogenaamde "heavy duty"voertuigen (regime van richtlijn 88/77/EEG of richtlijn 2005/55/EG). De verklaring dient dan aan te geven dat de uitstoot van de bestelauto voldoet aan de grenswaarden in rij B1 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I van die richtlijnen.

Vanaf het moment dat de aanvraag wordt ingediend is er een termijn van maximaal zes maanden waarbinnen van de te demonteren auto de registratie van demontage in het kentekenregister en de tenaamstelling van de vervangende auto op naam van de koper dient plaats te vinden. Door deze periode is het ook mogelijk om een ongebruikte auto als vervangende auto onder deze regeling in aanmerking te laten komen. Indien er sprake is van een (lange) levertijd voor de vervangende auto zal er immers enige tijd verstrijken tussen het moment waarop de aanvraag tot subsidieverlening kan worden ingediend (na ondertekening van de koopovereenkomst voor de vervangende auto) en de aanvraag tot subsidie vaststelling (na aanlevering van de te demonteren auto bij een erkend demontagebedrijf). Indien echter de aanvraag tot subsidieverlening is ingediend zal het betreffende subsidiebedrag gedurende deze periode gereserveerd blijven (met een maximum van zes maanden). In het geval de vervangende auto (vrijwel) onmiddellijk geleverd kan worden, kan de aanvraag tot subsidieverlening en de aanvraag tot subsidie vaststelling in een keer worden ingediend. Als in het geval van een gebruikte vervangende auto een verzoek tot subsidieverlening is ingediend, kan ambtshalve tot subsidie vaststelling worden overgegaan zodra aan de eisen van de regeling is voldaan. Daarvoor hoeft dan geen aparte aanvraag te worden ingediend.

Na inname van de te demonteren auto en tenaamstelling op diens naam dient de aanvrager (het autobedrijf) een afspraak te maken met een autodemontagebedrijf voor het afhalen van de auto. Dit moet een erkend demontagebedrijf zijn dat bovendien beschikt over een certificaat KwaliteitsZorg Demontage (hierna: KZD-certificaat), en aangesloten is bij ARN of met ARN een contract heeft afgesloten voor demontage van auto's in het kader van deze regeling. De aan deze regeling deelnemende erkende demontagebedrijven zullen worden weergegeven op de website www.nationalesloopregeling.nl alsook op het elektronische subsidieaanvraagformulier. Een autobedrijf mag hetzelfde bedrijf zijn als het demontagebedrijf, mits dit demontagebedrijf aan bovenstaande voorwaarden voldoet. Het erkende demontagebedrijf is bevoegd om de registratie van demontage van het voertuig in het kentekenregister van de RDW te bewerkstelligen door melding bij de RDW (de zogenaamde ORAD-melding). Aangezien deze melding een voorwaarde is voor de subsidie vaststelling en -verstrekking, is het voor de aanvrager (het autobedrijf) van belang dat deze melding zo snel mogelijk door het demontagebedrijf gedaan wordt. De aanvrager is hierbij dus afhankelijk van het erkende demontagebedrijf. Om eventuele misverstanden en/of geschillen tussen de aanvrager en het erkende demontagebedrijf te voorkomen wordt aangeraden dat beiden een demontageverklaring ondertekenen bij de overdracht van de auto(s). Een model-demontageverklaring wordt hiertoe beschikbaar gesteld op de website www.nationalesloopregeling.nl. Met het ondertekenen van de demontageverklaring verplicht het erkende demontagebedrijf zich om binnen 48 uur na tenaamstelling van het betreffende kenteken op zijn naam, de registratie van demontage van het voertuig in het kentekenregister van de RDW te bewerkstelligen en deze melding nadien niet ongedaan te (laten) maken. Het autodemontagebedrijf verplicht zich ook het voertuig in eigen beheer, conform de bij of krachtens het Besluit beheer autowrakken gestelde voorschriften, te demonteren en het niet in eigendom over te dragen of te exporteren, en om het vervolgens naar een erkende ARN-shredder af te voeren. Het autobedrijf verplicht zich geen financiële vergoeding te eisen voor het sloopvoertuig.

4. Controle en toezicht op naleving

Na ontvangst van de subsidieaanvraag controleert SenterNovem of de bijgesloten koopovereenkomst voldoet aan de voorwaarden van de regeling. Ook controleert SenterNovem de aanwezigheid en juistheid van de eventueel benodigde verklaring van de fabrikant of importeur over de deeltjesuitstoot van de vervangende dieselauto of de verklaring dat de vervangende bestelauto voldoet aan de hiervoor gestelde grenswaarden van richtlijn 88/77/EEG of richtlijn 2005/55/EG). Ook controleert SenterNovem of de te demonteren auto en de vervangende auto voldoen aan de gestelde voorwaarden. Dit doet SenterNovem op basis van de kentekens van beide auto's. Hiertoe is tussen SenterNovem en de RDW een elektronisch berichtenverkeer ingericht. Op deze wijze controleert SenterNovem ook bij de RDW of registratie van demontage van het voertuig in het kentekenregister heeft plaatsgevonden.

Indien blijkt dat niet is voldaan aan de voorwaarden van de regeling zal de subsidie niet worden uitgekeerd, dan wel achteraf door SenterNovem worden teruggevorderd.

Het autobedrijf (de aanvrager) dient een RDW-erkenning te hebben om auto's in bedrijfsvoorraad te kunnen nemen en houden. Het demontagebedrijf dient een RDW-erkenning te hebben voor het mogen doorgeven van registratie van demontage van het voertuig in het kentekenregister. Controle en handhaving wordt door deze reeds bestaande voorzieningen vereenvoudigd.

De controle van de uitvoering van de demontage gebeurt door ARN. Het erkende demontagebedrijf moet hiervoor beschikken over een KZD-certificaat, en aangesloten zijn bij ARN of met ARN een contract hebben afgesloten voor demontage van auto's in het kader van deze regeling. Deze eisen zorgen ervoor dat de demontage plaatsvindt volgens de regels uit het Besluit beheer autowrakken. Indien het erkende demontagebedrijf de regels en afspraken van ARN, KZD of het met ARN afgesloten contract niet nakomt worden de sanctiebepalingen bij "overtreding" van toepassing. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een voor sloop aangemelde auto alsnog weer op de weg wordt gebracht: de registratie van demontage van het voertuig in het kentekenregister van de RDW wordt ongedaan gemaakt. In deze gevallen kan ARN overgaan tot het opleggen van boetes die kunnen oplopen tot tienduizenden euro's. Toezicht op de naleving vindt uiteindelijk plaats door de VROM-inspectie. Indien sprake is van fraude dient dit aan de VROM-inspectie te worden gemeld.

5. Te verwachten milieueffecten van de slooppremie voor personen en bestelauto's

Gezien de voertuigcategorieën waarop de slooppremie van toepassing is, geldt ten aanzien van het te verwachten milieueffect het volgende. Het principe geldt dat oudere – meer vervuilende – voertuigen worden ingeruild voor nieuwere minder vervuilende voertuigen die voldoen aan strengere Europese normen voor de uitstoot door auto's. Bovendien wordt aan de vervangende diesellootvoertuigen de eis gesteld dat de deeltjesuitstoot niet meer dan 5 milligram per kilometer bedraagt. In de praktijk betekent dit dat een nieuwer terug te kopen diesellootvoertuig een affabriek roetfilter heeft, waardoor de deeltjesuitstoot met meer dan 95% wordt teruggedrongen. De vervangende diesellootvoertuigen zijn dus relatief schoon. Daarenboven maakt deze eis de (financiële) stap van een oude dieselpersonenauto naar een jongere dieselpersonenauto relatief groot. De verwachting is dat daardoor veel oude dieselpersonenauto's vervangen zullen worden door schonere benzine- en LPG-personenauto's.

Voor de uitvoering van deze regeling is een totaalbudget van € 85.000.000, - beschikbaar. De premies voor het te slopen voertuig bedragen € 750, - tot € 1.750, -, met een verwacht gemiddelde van ruim € 1.000, -. Dat betekent dat van het beschikbare budget ongeveer 80.000 personen- en bestelauto's een slooppremie kunnen ontvangen. Uitgaande van het verwachte consumentengedrag, de verschillen in de uitstoot van de te demonteren en de vervangende auto's en het aantal kilometers dat met de te demonteren auto's nog zou worden afgelegd (ca. 34.000 km voor een benzinepersonauto en ca. 52.000 km voor een dieselpersonauto of bestelauto), is het blijvend effect van de slooppremie ruim 1200 ton stikstofoxiden (NO_x) en ruim 120 ton deeltjes. De regeling is niet bedoeld om de uitstoot van het broeikasgas CO₂ te verminderen.

6. (Bedrijfs)economische effecten en administratieve lasten

De regeling zorgt voor stimulering van de werkgelegenheid in de autobranche (verkoop, toeleveranciers, sloop). Meer specifiek gaat het om de volgende activiteiten en te verwachten effecten:

- De sloop van oude auto's. De autobranche geeft aan dat het voorstel naar verwachting resulteert in een toename van het aantal aangeboden auto's van ca. 30%.
- Extra verwerking in de recyclingketen (shredders, accu- en bandenverwerking, etc.).
- De verkoop van tweedehands auto's. Bij een gemiddelde verkoop van 135 auto's per verkoper resulteert het voorstel naar schatting van de BOVAG in het behoud van ca. 630 voltijds arbeidsplaatsen.
- De verkoop van nieuwe auto's. De sloopregeling zorgt ervoor dat de doorstroming in het autopark wordt gestimuleerd. Uiteindelijk zal daardoor ook de nieuwverkoop een impuls krijgen.
- Het rijklaar maken van de nieuwe(re) vervangende auto, inclusief klein onderhoud en reparaties. Hiermee is gemiddeld per auto 5,58 uur gemoeid. Een monteur factureert gemiddeld 1.323 uur per jaar. Het voorstel resulteert daarmee in het behoud van ca. 360 voltijds arbeidsplaatsen voor werkplaatspersoneel.
- Reclamekosten. Gemiddeld wordt per gebruikte auto € 38 besteed (kranten, internet, enz.).

Met betrekking tot de administratieve lasten die voor de aanvrager met het aanvragen van de subsidie gepaard gaan, geldt het navolgende. In de fase voorafgaand aan de indiening van een aanvraag moet de aanvrager bekend raken met de onderhavige subsidieregeling en het aanvraagformulier en dient de aanvrager, voor zover hij deze nog niet heeft, een elektronische handtekening (DigiD) aan te vragen.

Voor het doen van een aanvraag hoeft de aanvrager na het sluiten van de koopovereenkomst slechts het elektronische aanvraagformulier volledig in te vullen en een kopie (pdf-bestand) bij te sluiten van de koopovereenkomst voor de vervangende auto. Vervolgens zal de subsidie kunnen worden vastgesteld en uitgekeerd.

In een beperkt aantal gevallen zal de aanvrager een verklaring van de fabrikant of gevolmachtigd importeur moeten aanvragen, wanneer uit het kentekenregister niet blijkt dat de dieselpersonen- of dieselbestelauto een deeltjesuitstoot heeft van maximaal 5 milligram per kilometer (vastgesteld overeenkomstig bijlage I bij richtlijn nr. 70/220/EEG), dan wel wanneer een bestelauto is gekeurd volgens het regime van richtlijn 88/77/EEG of richtlijn 2005/55/EG.

Met het elektronische aanvraagformulier wordt tevens een verzoek om vaststelling van de subsidie gedaan en de administratieve lasten blijven daardoor beperkt. Bovendien wordt aan de aanvrager de mogelijkheid geboden om met één aanvraag subsidie aan te vragen voor meer dan één koopovereenkomst. Het aanvraagformulier voorziet ook in die mogelijkheid. De aanvrager kan hiermee naar eigen behoefte een invulling geven aan een evenwichtige balans tussen de administratieve lasten die met het indienen van een subsidieaanvraag gepaard gaan en de hoogte van de door hem voor te schieten subsidiebedragen, die hij immers aan de kentekenhouders op de factuur in mindering moet brengen.

De totale administratieve lasten voor aanvragers worden geschat op € 1.300.000,-. Dit is gebaseerd op de lasten vóór de aanvraag (bekend raken met de subsidieregeling en het aanvraagformulier: € 390.000,-) en het doen van de aanvragen zelf: 900.000,-. Dat is 1,6 % van het totaal beschikbare subsidiebudget. Deze regeling is voorgelegd aan het adviescollege Actal. Dit heeft, gezien het bovenstaande, besloten om deze regeling niet te selecteren voor advies.

7. Notificatie als technisch voorschrift

De ontwerpregeling is op 19 mei 2009 gemeld bij de Europese Commissie (notificatienummer 2009/0283/NL) ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204, zoals gewijzigd bij richtlijn 98/48/EG van 20 juli 1998, PbEG L 217).

De notificatie vindt tevens plaats in het kader van:

- artikel 12 van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU L 171), en
 - artikel 6 van richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PbEU L 275).
- Ook zal de regeling worden genotificeerd in het kader van de Dienstenrichtlijn (2006/123/EG, PbEU L 376).

Artikelsgewijs

Artikel 1.1

Eerste lid

Aanvrager: Elk autobedrijf beschikt over een erkenning als bedoeld in dit onderdeel, omdat zonder die erkenning geen auto's in bedrijfsvoorraad kunnen worden genomen en gehouden.

Voertuigclassificatie N1: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van ten hoogste 3,5 t.

Erkend demontagebedrijf: Een demontagebedrijf met een RDW-erkenning voor het mogen doorgeven van registratie van demontage van het voertuig in het kentekenregister, dat beschikt over een certificaat KwaliteitsZorg Demontage en is aangesloten bij AutoRecycling Nederland B.V. of daarmee een contract heeft afgesloten voor demontage van auto's in het kader van deze regeling. Hiermee wordt gegarandeerd dat de demontage zorgvuldig plaatsvindt. Door de eis van aansluiting bij of contract met de ARN worden bovendien de sanctiebepalingen bij "overtreding" van toepassing, bijvoorbeeld wanneer een voor sloop aangemelde auto alsnog weer op de weg wordt gebracht.

Tweede lid

De begripsbepalingen die in de Regeling voertuigen zijn opgenomen en waarnaar hier wordt verwezen zijn:

- *bedrijfsauto*: voertuig van de voertuigcategorie N, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorrijtuig met beperkte snelheid; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig dat blijkens het afgegeven kentekenbewijs een bedrijfsauto is.
(Een gehandicaptenvoertuig is volgens de Regeling voertuigen een voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een gehandicapte, niet breder is dan 1,10 m en niet is uitgerust met een motor, dan wel waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 45 km/h bedraagt indien het voertuig is uitgerust met een motor, en niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid of een landbouw- of bosbouwtrekker.)

- *datum van eerste toelating*: artikel 2.2 van de Regeling voertuigen:
Artikel 2.2

1. Onder de datum waarop een voertuig in gebruik is genomen, wordt in deze regeling verstaan de datum van eerste toelating van het voertuig zoals vermeld op het kentekenbewijs.
2. De in het eerste lid vermelde datum van eerste toelating wordt door de Dienst Wegverkeer vastgesteld op de wijze zoals vermeld in bijlage II.
3. Voor voertuigen waarvoor vóór 1 januari 1995 een kentekenbewijs is afgegeven waarop geen datum eerste toelating is vermeld, wordt als datum eerste toelating beschouwd de op het kentekenbewijs vermelde datum van afgifte van deel I van het kentekenbewijs. Indien op het kentekenbewijs onder "bijzonderheden" een bouwjaar is vermeld, wordt als datum eerste toelating beschouwd 30 juni van dit bouwjaar.

Artikel 1.3

Dit artikel is vooral van belang wanneer een ongebruikte auto wordt aangeschaft. Door de lange levertijd daarvan zou het kunnen gebeuren dat het subsidieplafond is bereikt voordat de aanvraag voor de subsidievaststelling is ingediend. Het zou onredelijk zijn te eisen dat de oude auto gesloopt wordt voordat de nieuwe wordt geleverd. Omdat het subsidiebedrag wel gereserveerd moet worden en een koopovereenkomst ontbonden zou kunnen worden (zij het dat een dergelijke wijziging op grond van artikel 2.4, vijfde lid, zo snel mogelijk gemeld moet worden) is een termijn gesteld waarbinnen de oude auto gesloopt moet zijn (en dus de zogenaamde ORAD-melding moet zijn gedaan) en de tenaamstelling van de nieuwe auto moet hebben plaatsgevonden.

Artikel 2.1

Eerste lid

Er moet sprake zijn van een schriftelijke koopovereenkomst. Hiermee wordt voorkomen dat een (oncontroleerbare) mondelinge koopovereenkomst binnen de termijnen van deze regeling wordt geclaimd.

Vierde lid

Voor een toelichting op de achtergrond van de in dit lid opgenomen voorwaarden wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemene deel van de toelichting.

Vijfde lid

Het gaat bij deze hardheidsclausule uitsluitend om echte uitzonderingen. Vooral wordt gedacht aan auto's die al in mede-eigendom waren en na 1 maart 2008 op naam van de andere eigenaar zijn gesteld (bijvoorbeeld bij huwelijk in gemeenschap van goederen, na echtscheiding of na overlijden van de eigenaar op wiens naam de te demonteren auto voor 1 maart 2008 was gesteld). Er moeten bij het bezwaarschrift waarbij een beroep wordt gedaan op deze bepaling dan wel bewijsstukken worden overgelegd waaruit blijkt dat sprake is van een dergelijke situatie.

Artikelen 2.2 en 2.3.

Een indicatie of de te demonteren en de vervangende auto voldoen aan de in deze artikelen gestelde eisen kan worden afgeleid uit de voertuiginformatie op het kentekenbewijs van de betreffende auto of op de site van de Dienst Wegverkeer, www.rdw.nl. De gegevens in het kentekenregister zijn – bij afwijking – maatgevend. Via de website

www.nationalesloopregeling.nl kan de aanvrager desgewenst vooraf nagaan of voldaan wordt aan de eisen van de onderhavige subsidieregeling; hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend.

Onderdeel d van artikel 2.3

Het gaat hier om bestelauto's die (keus van de fabrikant) volgens het regime voor vrachtwagens zijn gekeurd. De fijnstofemissie-eis (Euro IV) voor deze voertuigen is niet 5 milligram per kilometer, maar 0,02 gram per kiloWattuur.

Richtlijn 88/77/EEG is in 2006 ingetrokken, maar er zijn voor die tijd al auto's gekeurd volgens de Euro IV-eisen.

Artikel 2.4

De datum waarop de aanvraag kan worden ingediend hangt samen met het gereedmaken van de benodigde ICT. De regeling is wel gewoon van toepassing op de transacties die sinds de datum van inwerkingtreding van deze regeling hebben plaatsgevonden en voldoen aan de eisen in deze regeling.

Indien een aanvraag tot subsidieverlening is ingediend, moet de aanvraag tot subsidievaststelling ingevolge het derde lid van dit artikel binnen zes maanden na afloop van de regeling zijn ingediend om nog tot subsidieverstrekking te kunnen leiden. Nieuwe subsidieaanvragen kunnen uiteraard na afloop van de regeling niet meer worden ingediend.

Artikel 2.6

Hoewel het niet in de rede ligt dat voor deze regeling beschikbaar gestelde gelden komen te vervallen, is in dit artikel het standaard begrotingsvoorbehoud gemaakt.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.M. Cramer