

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3429

Vragen van de leden **Visser** en **Van Veen** (beiden VVD) aan de Ministers van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu over *het bericht kartelvorming Europese truckfabrikanten* (ingezonden 25 juli 2016).

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken) (ontvangen 6 september 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3265.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de Europese Commissie (EC) om een boete op te leggen inzake kartelvorming bij de grote truckfabrikanten?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoeveel directe subsidies (omvang, hoeveelheid en per fabrikant) zijn er door de Nederlandse overheid in de door de EC geconstateerde kartelperiode verstrekt aan de genoemde truckfabrikanten die samenhangen met de geconstateerde overtredingen?

Antwoord 2

De in de geconstateerde kartelperiode (1997–2011) door de Nederlandse overheid verstrekte subsidies aan genoemde truckfabrikanten vertonen geen samenhang met de geconstateerde overtredingen.

Voor de volledigheid geef ik een overzicht van de toegekende subsidiebedragen in deze periode:

- DAF: € 11,7 miljoen (13 subsidieregelingen, 21 projecten)
- Scania: € 76.312,- (2 regelingen)
- Volvo: 60.089,- (3 regelingen)
- Renault: € 15.375,- (2 regelingen)
- Daimler en Iveco ontvangen geen subsidies

¹ <http://fd.nl/economie-politiek/1160688/eu-treft-vrachtwagenkartel-met-recordboetes>

Vraag 3

Hoeveel indirecte subsidies (omvang, hoeveelheid en per fabrikant) zijn er door de Nederlandse overheid in de door de EC geconstateerde kartelperiode verstrekt aan Nederlandse ondernemers (dus niet de fabrikanten) die samenhangen met de geconstateerde overtredingen, denk bijvoorbeeld aan de subsidies voor de aanschaf van vrachtauto's die voldoen aan de emissienorm Euro6, in de door de EC geconstateerde kartelperiode?

Antwoord 3

In de geconstateerde kartelperiode (1997 tot en met 2011) is aan ondernemers (het gaat dan met name om transportbedrijven) binnen een drietal programma's subsidie verstrekt die te relateren zijn aan genoemde truckfabrikanten:

SRV (Subsidieregeling Retrofit Vrachtwagens): Deze regeling werd uitgevoerd vanaf 2007 t/m 2011 ter stimulering van het achteraf aanbrengen van roetfilters op vrachtwagens, bussen of zware bestelauto's. De subsidie werd verstrekt aan RDW erkende-truckdealers, die de uitgekeerde bedragen verrekenen in de factuur voor de klant. In totaal is € 143,9 miljoen aan subsidie voor roetfilters op vrachtwagens verstrekt. Bussen en zware bestelauto's meegerekend is voor € 148,5 miljoen uitgekeerd.

Truck van de toekomst: Aan subsidieprojecten binnen het programma Truck van de Toekomst, bedoeld om brandstofbesparing en CO₂-reductie bij vrachtauto's te stimuleren, is binnen de periode 1997–2011 in totaal € 3.108.660 aan subsidie verstrekt aan 12 projecten, met in totaal 34 betrokken transportbedrijven en 94 testvoertuigen. De subsidie betrof meerkosten aan de trucks, monitoring van het project, uitgaven voor specifieke brandstoffen en onderhoud, en dergelijke.

EuroV en EEV: De regeling werd uitgevoerd in de periode 2007–2011 en betrof een aanschafsubsidie voor de aanschaf van een nieuwe vrachtwagen, bus of zware bestelauto die voldeed aan de EuroV of EEV-norm. Het doel van de regeling was om het voor transportbedrijven aantrekkelijk te maken om vervroegd in deze schonere categorie motoren te investeren. Voor de EuroV-EEV-regeling is in totaal € 52,5 miljoen subsidie verstrekt, inclusief zware bestelauto's en bussen. Het aandeel voor vrachtwagens betreft € 44,3 miljoen.

De EuroVI-regeling werd uitgevoerd in de periode 2012–2014 en valt derhalve buiten de geconstateerde kartelperiode. Voor de volledigheid vermeld ik dat binnen de EuroVI-regeling in totaal € 27,4 miljoen subsidie is verstrekt, inclusief zware bestelauto's en bussen. Het aandeel voor vrachtwagens betreft € 26,8 miljoen.

Vraag 4

Welke mogelijkheden zijn er voor de Nederlandse overheid om eventuele subsidies die direct of indirect samenhangen met de door de EC geconstateerde overtredingen te verhalen op de door de EC te beboeten truckfabrikanten, nog los van de door EC opgelegde boetes zelf en (internationale) procedures die gestart worden door eventueel gedupeerde ondernemers? Wordt een dergelijk voornemen in alle EU-lidstaten verkend? Zo ja, kunt u de Kamer over de uitkomsten hiervan informeren inclusief de Nederlandse inzet?

Antwoord 4

De aan DAF en de andere beboete truckfabrikanten verstrekte directe subsidies hebben voornamelijk betrekking op technologieontwikkeling. Bij de voor deze subsidies opgevoerde uurtarieven en onderzoekskosten speelt de verkoopprijs van vrachtwagens geen rol. Er zijn dan ook geen aanwijzingen dat de kartelafspraken de betreffende subsidieregels heeft geraakt dan wel heeft overtreden. Grondslagen om subsidie terug te vorderen ontbreken derhalve. Overigens is ook de termijn waarbinnen dat mogelijk zou zijn geweest voor de meeste projecten intussen verstreken.

Het eventueel bevoordeeld raken door indirecte subsidies is al verdisconteerd in de kartelboete en kan niet meer met het subsidierecht worden aangepakt.

Bij mijn weten spelen er geen voornemens of pogingen in andere EU-lidstaten om eventuele subsidies, indien mogelijk, te verhalen.