

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

"Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsvoertuigen"

Met inhoudelijke reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

(Openbare internetconsultatie van 30 november 2020 – 11 januari 2021 en stakeholdersgesprekken op 16 december 2020 en 8 januari 2021)

DEEL 1: INTRODUCTIE

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een subsidieregeling voorbereid voor de aanschaf van een emissieloze bedrijfsauto. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Regeerakkoord en het Klimaatakkoord.

Doel en doelgroep van de regeling

Het onmiddellijke doel van deze subsidie is om, indien een onderneming of non-profit-instelling de inzet van een nieuwe emissieloze bedrijfsauto overweegt, de keuze voor een emissieloos voertuig te stimuleren door middel van de aanschafsubsidie waarmee het prijsverschil met een diesel- of benzinevoertuig wordt verkleind.

Het achterliggende doel van de regeling is om de markt voor emissieloze bedrijfsauto's tot wasdom te laten komen. In het Klimaatakkoord is voor emissieloze bedrijfsauto's de verwachting opgenomen om 50.000 emissieloze bedrijfsauto's in 2025 op de weg te hebben en 115.000 emissieloze bedrijfsauto's in 2030.

De doelgroep van deze regeling bestaat uit alle ondernemingen, van zzp'er tot grootbedrijf, die zich oriënteren op aanschaf van een nieuwe emissieloze bedrijfsauto.

De internetconsultatie

Als onderdeel van de voorbereiding van deze regeling heeft het ministerie een internetconsultatie gehouden via https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_emissieloze_bedrijfsvoertuig_en, van 30 november 2020 t/m 11 januari 2021. In die periode zijn op 16 december 2020 en 8 januari 2021 tevens stakeholdersgesprekken gehouden met vertegenwoordigers van marktpartijen aan de vraagzijde en aan de aanbodzijde. Deze waren bedoeld ter ondersteuning van de internetconsultatie om stakeholders de mogelijkheid te geven om over in te brengen respectievelijk ingebrachte punten te overleggen.

In totaal zijn 37 unieke reacties binnengekomen. Hiervan zijn er 24 openbaar, (zie tabel in bijlage). Het betreft in 9 gevallen een reactie van een brancheorganisatie, 6 reacties van een onderneming, 2 reacties van een overheid, en 7 reacties van een particulier. Na afloop van deze consultatieperiode zijn alle reacties beoordeeld en is de regeling op enkele punten nog aangepast.

Het verslag

Voor u ligt het verslag op hoofdlijnen van de internetconsultatie, waarin het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeeft wat er met de reacties is gedaan en motiveert waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn.

De definitieve subsidieregeling is op 9 februari 2021 gepubliceerd in de Staatscourant, zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-6707.html> . Via de website van RVO (www.rvo.nl/seba) is meer informatie over het aanvraagproces en een helpdesk beschikbaar voor individuele vragen over de definitieve regeling.

Korte samenvatting van de reacties

In essentie heeft de consultatie geleid tot een enkele fundamentele inhoudelijke aanpassing van de regeling, namelijk het in eerste instantie afzien van een maximaal aantal voertuigen per aanvrager. Verder zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele kleinere gebreken hersteld. Enkele reacties betroffen een inhoudelijke vraag over hoe de regeling precies werkt in een bepaald geval (vaak de eigen situatie) en was daarmee geen specifieke oproep tot het wijzigen van de regeling. Vragen met betrekking tot individuele gevallen worden in dit verslag niet beantwoord. Meerdere reacties hebben geen betrekking op de subsidieregeling zelf, maar op het bredere beleid voor emissieloze bedrijfsauto's door middel van het instellen van nul-emissiezones voor stadslogistiek of het ontwikkelen van toereikende laadinfrastructuur. Deze punten worden niet behandeld omdat de internetconsultatie hier niet voor is bedoeld.

Hieronder volgt een samenvatting van de binnengekomen reacties.

Bij de start van de internetconsultatie zijn vier specifieke vragen voorgelegd:

- wat indieners vinden van het maximale aantal van 300 voertuigen per aanvragende partij per jaar;
- welke mogelijkheden men ziet om te differentiëren waardoor de subsidie ook vooral bij de kleinere bedrijven terecht komt;
- wat indieners vinden van de minimale actieradius van 100 km op een laadbeurt;
- welke mogelijkheden er binnen deze regeling zijn om ondernemers met een Euroklasse 4 voertuig een extra steuntje in de rug te geven.

Maximale aantal van 300 voertuigen

Over de bovengrens van het aantal voertuigen per bedrijf zijn verschillende reacties ontvangen. Aan de ene kant vinden indieners het aantal van 300 stuks per jaar per bedrijf te hoog, omdat dit de kansen voor het MKB en ZZP-ers op subsidie teveel zou inperken. Als grote bedrijven hun capaciteiten en ervaring met aanvragen van subsidie inzetten zou het beschikbare budget snel uitgeput kunnen raken, is de gedachte. Er moet rekening worden gehouden met de financiële onzekerheid bij veel kleinere bedrijven in (deel)sectoren die zwaar getroffen worden door de maatregelen rond het coronavirus. Om het draagvlak voor duurzame bestelvoertuigen onder het MKB en ZZP-ers te verbreden is geopperd om de bovengrens te verlagen, of om enkelvoudige en beperkt meervoudige aanvragen voorrang te geven. Aan de andere kant bepleiten leasebedrijven om de bovengrens helemaal los te laten. Het gekozen plafond is (te) laag voor grote leasemaatschappijen. De VNA wijst erop dat

leasemaatschappijen een 'doorgeefluik' zijn dat helpt om duurzaamheidsdoelen van de eindgebruikers te realiseren. Tot hun eindgebruikers behoren juist ook het MKB, waaronder veel ZZP-ers. Leasebedrijven zouden ook graag zien dat lessees voor operational lease de subsidie aanvragen, net als bij de Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP), zodat het maximaal aantal voertuigen niet beperkend zou zijn voor leasebedrijven.

Reactie Minister

De Minister heeft besloten om een maximum van 400 te stellen aan het aantal aanvragen per bedrijf. De regeling staat niet alleen open voor de grotere bedrijven of leasemaatschappijen maar voor het MKB en ZZP-ers. Het eerste jaar zal worden gemonitord wie er gebruik maken van de regeling en voor hoeveel voertuigen. Bij aanvragen door leasebedrijven zal ook worden gemonitord welke eindgebruikers (lessees) het betreft. Op basis van deze bevindingen wordt beoordeeld of voor volgende jaren noodzaak bestaat om het plafond bij te stellen voor het aantal voertuigen per bedrijf. Op dezelfde manier wordt omgegaan met het reserveren van budget voor het MKB en ZZP-ers. Deze mogelijkheid zal ook worden meegenomen in de overwegingen bij een mogelijke aanpassing van de regeling in latere jaren. Daarnaast kan niet tegemoet worden gekomen aan het verzoek van leasemaatschappijen dat lessees voor operational lease in aanmerking komen voor subsidie. De staatssteunregels staan dit in de weg, omdat lessees niet aangemerkt kunnen worden als partij die de bedrijfsauto aanschaft.

Mogelijkheden om te differentiëren waardoor de subsidie ook vooral bij de kleinere bedrijven terecht komt

Indieners hebben verschillende voorstellen gedaan om te differentiëren zodat de subsidie vooral bij de kleinere bedrijven terecht komt:

- Hoger maximum subsidiebedrag als de aanschaf van een emissieloos voertuig wordt gekoppeld aan een sloopregeling of inruilregeling waarbij aantoonbaar een oude diesel of benzine bestelauto wordt gesloopt of ingeruild.
- Hogere subsidiebedragen voor ondernemers die gevestigd zijn in een toekomstige (vastgestelde) nul-emissiezone of aantoonbaar daarin meer dan de helft van hun kilometers daarin afleggen;

In beide gevallen is de veronderstelling dat vooral kleinere bedrijven zulke voertuigen gebruiken.

Reactie Minister

De middelen die bij het afsluiten van het Klimaatakkoord beschikbaar zijn gesteld zijn primair bedoeld zijn om de aanschaf van zero-emissie voertuigen te stimuleren en niet voor inruil ervan. Dit zou ten kosten gaan van het budget. Onderzocht kan worden of dit op een later moment in kan worden gebracht in de regeling om ondernemers die nog in Euroklasse 4 busjes rijden te stimuleren tot de aanschaf van emissieloze voertuigen. Het is echter niet mogelijk om op subsidieregeling-niveau onderscheid te maken tussen grootte van bedrijven. Differentiëren naar ondernemers in of nabij nul-emissie zones is bovendien op dit moment niet aan de orde, omdat deze zones pas vanaf 2025 van kracht worden. Bij de tussentijdse evaluaties van de regeling zal worden onderzocht in hoeverre aannemelijk is dat aanvragers de voertuigen in de aangekondigde zones zullen inzetten.

Minimale actieradius van 100 km op een laadbeurt

Het doel van de minimale actieradius van 100 km is om alleen emissieloze bedrijfsauto's in aanmerking te laten komen die daadwerkelijk een alternatief vormen voor een volwaardige compacte bedrijfsauto met een verbrandingsmotor, en op deze wijze de marktontwikkeling voor deze categorie voertuigen te stimuleren. Met 'volwaardig' is bedoeld dat een auto een afstand kan afleggen waarbij in de praktijk gedurende de dag niet of beperkt bijgeladen hoeft te worden. Het merendeel van de indieners vindt 100 km een acceptabele ondergrens. In de andere gevallen gingen de reacties op de minimale actieradius gepaard met een pleidooi voor het opnemen van lichte elektrische (vracht)voertuigen (LEV's of LEVV's) in de regeling. Deze voertuigen, waaronder ook vrachtfietsen vallen, hebben een aanmerkelijk lagere actieradius.

Reactie Minister

De Minister heeft besloten om een minimale actieradius van 100 km op een laadbeurt te blijven hanteren. De Minister beseft dat er bij bepaalde toepassingen van een emissieloos bedrijfsvoertuig ook genoeg kan worden genomen met een kleinere actieradius. In overleg met de sector is echter eerder geconcludeerd dat een waarde van minimaal 100 km reëel en werkbaar is. De inzet van lichte elektrische voertuigen (LEV's, waaronder vrachtfietsen) is belangrijk en ook zichtbaar in nieuwe stadslogistieke concepten, maar besloten is om deze voertuigen op dit moment niet mee te nemen in de regeling. Veel voertuigen zitten onder de grens van 20.000,- en daarnaast biedt de MIA voldoende ondersteuning bij de aanschaf van elektrische vrachtfietsen ter compensatie van de meerkosten die over het algemeen beperkt zijn. Ook hebben sommige steden eigen subsidieregelingen voor elektrische vrachtfietsen.

Ondernemers met Euroklasse 4 voertuigen

Vanuit brancheorganisaties voor ondernemers wordt bepleit om een financiële regeling te treffen voor ondernemers die rijden met relatief oude bestelbusjes uit de emissieklasse Euro 4. De stap van een goedkope gebruikte dieselbus naar een nieuwe emissieloze bus is voor veel ondernemers te groot, zeker in de huidige moeilijk economische periode. De regeling zou een correctie moeten vormen voor de aan Euro 5/6 busjes verleende verlenging van toegang tot de nul-emissie zones tot eind 2026 resp. 2027.

TLN brengt daar tegenin dat ondernemers nog niet hebben geïnvesteerd in nieuwere, minder vervuilende busjes nog tot 2025 de financiële voordelen van goedkope Euro 3/4 busjes genieten, terwijl ondernemers die Euro 5/6 busjes gebruiken deze ook (veelal vroegtijdig) moeten vervangen. Differentiatie naar Euroklasse in de subsidieregeling voor bestelauto's zou dan niet in lijn zijn met het uitgangspunt dat de regeling gelijke kansen dient te bieden aan alle ondernemers.

Reactie Minister

In de gesprekken met MKB Nederland, medio 2020, heeft de Minister afgesproken dat onderzocht wordt hoe eigenaren van bestelbussen uit de Euroklasse 4 een extra financieel steuntje in de rug kunnen krijgen. Deze afspraken zijn ook in de reactie op de motie Ziengs¹ over het ondersteunen van ondernemers die in het bezit zijn van een Euro-4 voertuig met het overstappen

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 21.

op een emissieloos voertuig meegenomen. De hierboven genoemde inbreng wordt meegenomen bij het in kaart brengen van de mogelijkheden die moeten voldoen aan de Europese staatssteunregels en de budgettaire kaders die ingevolge het Klimaatakkoord zijn overeengekomen voor de stimulering van uitstootvrije bestelauto's.

Overige reacties

Sommige indieners verzoeken om uitbreiding van de regeling met plug-in hybride voertuigen, bio-CNG voertuigen, emissieloze taxibusjes en gebruikte emissieloze voertuigen. Indieners geven aan dat ook die voertuigcategorieën bijdragen aan de reductie van CO₂.

Reactie Minister

Rekening houdend met de beschikbare middelen en de focus op de benodigde emissieloze bestelauto's voor de invoering van de zero-emissiezones, heeft de Minister de scope van deze subsidieregeling niet verder uitgebreid. Voor wat betreft gebruikte bestelvoertuigen geldt dat er op dit moment nauwelijks gebruikte voertuigen beschikbaar zijn. Overwogen wordt om deze in komende jaren toe te voegen aan de regeling zodra het aanbod van gebruikte emissieloze bedrijfsvoertuigen toeneemt en de kosten van de uitvoering dat rechtvaardigen.

De RAI Vereniging heeft verzocht om de definitie van een 'nieuwe emissieloze bedrijfsauto' te wijzigen om ruimte te scheppen voor demovoertuigen. Zulke voertuigen worden eerst te naam gesteld op het autobedrijf en later te naam gesteld op de koper. Deze voertuigen voldoen niet aan de in de regeling opgenomen definitie voor nieuw emissieloos voertuig, omdat volgens deze definitie de datum eerste toelating, datum eerste registratie en datum eerste tenaamstelling gelijk moeten zijn. De koper van een demovoertuig komt daarom niet in aanmerking voor subsidie. De definitie is bedoeld om controle op een rechtmatig gebruik van de subsidieregeling mogelijk te maken. Het bleek niet mogelijk om een andere definitie te formuleren die tegemoetkomt aan het verzoek en tegelijkertijd de mogelijkheid tot controle op rechtmatig gebruik in stand houdt.

Meerdere reacties hebben betrekking op de hoogte van het subsidiebedrag en de mogelijkheden om deze subsidie te combineren met andere subsidies en de MIA. Daarbij werd ook gevraagd om heldere instructies aan ondernemers zodat zij niet worden geconfronteerd met terugvordering in geval van teveel ontvangen subsidies. Uitgangspunt bij de regeling is dat de steunruimte die de staatssteunregels bieden maximaal wordt benut. Met het in de regeling opgenomen subsidiepercentage wordt ervoor gezorgd dat de som van de subsidie en de verkrijgbare MIA-ondersteuning voor emissieloze bedrijfsvoertuigen binnen de beschikbare steunruimte van de staatssteunregels valt. Als aanvragers zich beperken tot het aanvragen van de subsidie en de MIA, (en BIK en KIA) wordt aan deze regels voldaan. Boven op de som van de subsidie en de MIA is het, binnen de staatssteunkaders, niet mogelijk nog meer of andere aanschafsubsidies te ontvangen, bijvoorbeeld van gemeenten of provincies. Het is wel mogelijk dat een bedrijf afziet van de MIA, of misschien hier niet voor in aanmerking komt omdat het geen winst maakt. In dat geval is een combinatie van subsidie op grond van deze regeling met een lokale subsidie in principe wel mogelijk, mits de som binnen de beschikbare steunruimte valt.

Daarnaast is de wens geuit om mogelijk te maken dat de subsidie en de MIA tegelijk via een loket aangevraagd kunnen worden. Dit is niet mogelijk omdat het tijdstip van aanvragen wettelijk verschilt: de subsidie moet vóór aanschaf van de bedrijfsauto worden aangevraagd terwijl de MIA als fiscale maatregel, pas 3 maanden na aanschaf kan worden aangevraagd.

Er zijn door indieners opmerkingen gemaakt over het maximale subsidiebedrag van 5.000 euro. Zij wijzen erop dat hoe duurder een voertuig is, hoe lager het stimulerend effect van het subsidiebedrag. Het maximum subsidiebedrag is primair bedoeld om met het subsidiebudget zoveel mogelijk voertuigen te subsidiëren. Enkele indieners hebben gepleit voor een hoger subsidiebedrag voor waterstofvoertuigen omdat deze nog minder ver in de ontwikkelingscurve zijn en daardoor aanmerkelijk duurder zijn dan batterij-elektrische voertuigen. De subsidieregeling is echter niet bedoeld om ontwikkeling, pilots of demonstratie van voertuigen te ondersteunen. Een hoger maximum subsidiebedrag voor waterstofvoertuigen zou ook ten koste gaan van het totaal aantal voertuigen dat kan worden gesubsidieerd.

Enkele indieners hebben verzocht om de regeling met terugwerkende kracht in werking te laten treden. Een subsidie is in essentie bedoeld om een stimulerend effect te geven. Deze subsidie beoogt ondernemers over de streep te trekken die juist nog niet gekozen hebben voor een emissieloze bedrijfsauto en wel in de markt komen om voor een andere auto te gaan kiezen. Om deels aan de wens voor terugwerkende kracht tegemoet te komen is ervoor gekozen dat de koopovereenkomst gedateerd moet zijn na 1 januari 2021. Vanwege de staatssteunregels mag een overeenkomst ten tijde van het indienen van de aanvraag om subsidie geen onherroepelijke verplichtingen bevatten. De Minister gaat er daarom vanuit dat ook wanneer een overeenkomst eerder is gesloten dan ten tijde van de inwerkingtreding van de subsidieregeling (maar niet eerder dan 1 januari) het verstrekken van subsidie wel een stimulerend effect heeft. Wanneer de subsidie niet wordt verstrekt wordt de koopovereenkomst immers ontbonden.

Tijdens de internetconsultatie heeft een indiener zijn zorgen geuit over de milieubelasting van het stimuleren van elektrische voertuigen. Deze indiener betoogt dat elektrische voertuigen niet schoner zijn dan voertuigen op benzine als alles meegerekend wordt 'vanaf de eerste schroef voor de productie tot de sloop'. Bovendien zouden de giftige metalen die nodig zijn voor o.a. de accu worden gewonnen door kinderen. Deze punten zijn ook (en in dat geval door meer indieners) ingebracht in de internetconsultatie voor de subsidieregeling voor elektrische auto's voor particulieren.

Gezaghebbende studies² tonen aan dat elektrische voertuigen wel een lagere milieubelasting kennen dan voertuigen op diesel of benzine, als de hele keten van "well to wheel" en op basis van levenscyclus wordt beschouwd. De milieubelasting zal ook mettertijd verder afnemen omdat elektrische auto's door de energietransitie in toenemende mate gebruik zullen maken van duurzame energie. Wat betreft milieubelasting van batterijen voert de Nederlandse overheid actief beleid, zoals beschreven in de brief aan de Tweede Kamer over

² <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA.pdf>; <https://www.nature.com/articles/s41893-020-0488-7>

de 'Strategische aanpak batterijen' van 28 januari 2020. Op grond daarvan heeft de Nederlandse overheid een agenda en een nationale strategische aanpak vormgegeven, die erop is gericht om de toename van het gebruik van batterijen in de samenleving – in transport, energieopslag en consumentenproducten – verantwoord te laten verlopen. Inzameling, duurzame en verantwoorde winning en hergebruik van grondstoffen zijn hierbij ook expliciete thema's.

DEEL 2: SAMENVATTING VAN DE INGEDIENDE REACTIES, MET EEN INHOUDELIJKE REACTIE VAN HET MINISTERIE

In dit deel worden per thema/onderwerp de hoofdlijnen van de reacties weergegeven, met telkens een inhoudelijke reactie van het ministerie.

Inhoudsopgave van DEEL 2

1. Ingangsmoment van de subsidieregeling
 - 1.1 Ingangsmoment
 - 1.2 Terugwerkende kracht
2. Aanvraagprocedure en voorwaarden
 - 2.1 Definitie nieuw voertuig
 - 2.2 Koopovereenkomst
 - 2.3 Instandhouding
 - 2.4 Lastendruk
 - 2.5 MKB Toets
 - 2.6 Aanvullende eis 'beste band'
3. Subsidiebudget en -plafond
 - 3.1 Aantal voertuigen per aanvrager
 - 3.2 Budget reserveren voor MKB
 - 3.3 Ondernemers met Euro 4 voertuigen
 - 3.4 Doorschuiven van aanvragen naar volgend jaar
4. Subsidiebedrag
 - 4.1 Hoogte subsidie, differentiatie
 - 4.2 Stapeling van subsidies en fiscale steun
 - 4.3 Verhogen subsidiebedrag voor waterstof
5. Catalogusprijs
 - 5.1 Berekeningswijze
 - 5.2 Peilmoment aanschafprijs
 - 5.3 Opbouw, inbouw, accessoires
 - 5.4 Verlaging minimum catalogusprijs
6. Extra categorieën en doelgroepen
 - 6.1 Plug-in hybrides
 - 6.2 Gebruikte voertuigen
 - 6.3 Lichte voertuigen, LEV's
 - 6.4 Taxibusjes
 - 6.5 Bio-CNG
7. Actieradius
 - 7.1 Doel van een minimale actieradius-eis
 - 7.2 Bepaling actieradius
8. Uitvoering
 - 8.1 Behandelingstermijnen
 - 8.2 Inzicht in uitputting

8.3 Eén loket

9. Negatieve aspecten elektrisch rijden

10. Alternatieve beleidsmaatregelen

1. Ingangsmoment van de subsidieregeling

1.1 Ingangsmoment

Sommige indieners stellen de vraag wanneer de regeling in werking treedt.

Reactie Minister

De regeling treedt enkele weken nadat de regeling is gepubliceerd in de Staatscourant in werking, op 15 maart 2021. De publicatie heeft plaatsgevonden op 9 februari 2021.

1.2 Terugwerkende kracht

Enkele indieners hebben verzocht om de regeling met terugwerkende kracht in werking te laten treden.

Reactie Minister

Een subsidie is in essentie bedoeld om een stimulerend effect te geven. Deze subsidie beoogt ondernemers over de streep te trekken die juist nog niet gekozen hebben voor een emissieloze bedrijfsauto en wel in de markt komen om voor een andere auto te gaan kiezen. Om deels aan de wens voor terugwerkende kracht tegemoet te komen is ervoor gekozen dat de koopovereenkomst gedateerd moet zijn na 1 januari 2021. Vanwege de staatssteunregels mag een overeenkomst ten tijde van het indienen van de aanvraag om subsidie geen onherroepelijke verplichtingen bevatten. De Minister gaat er daarom vanuit dat ook wanneer een overeenkomst eerder is gesloten dan ten tijde van de inwerkingtreding van de subsidieregeling het verstrekken van subsidie wel een stimulerend effect heeft. Wanneer de subsidie niet wordt verstrekt wordt de koopovereenkomst immers ontbonden.

2. Aanvraagprocedure en voorwaarden

2.1 Definitie nieuw voertuig

De RAI Vereniging heeft verzocht om de definitie van een 'nieuwe emissieloze bedrijfsauto' te wijzigen om ruimte te scheppen voor bedrijfsvoorraad en demovoertuigen. Demo's worden na beperkte tijd en kilometrage alsnog verkocht, maar zouden volgens de regels als gebruikt gelden. Zulke voertuigen worden eerst tenaamgesteld op het autobedrijf en later tenaamgesteld op de koper. Deze voertuigen voldoen niet aan de in de regeling opgenomen definitie voor nieuw emissieloos voertuig, omdat volgens deze definitie de datum eerste toelating, datum eerste registratie en datum eerste tenaamstelling gelijk moeten zijn. De koper van een demovoertuig komt daarom niet in aanmerking voor subsidie. Het gedane voorstel is om de definitie van nieuw voertuig aan te laten sluiten bij de definitie die wordt gehanteerd door de belastingdienst (en de MIA). Kan een maximum km/leeftijd gelden waaronder nog sprake is van een nieuw voertuig?

Reactie Minister

De definitie in de regeling is bedoeld om controle op een rechtmatig gebruik van de subsidieregeling mogelijk te maken. De definitie van de belastingdienst kan niet worden gehanteerd omdat deze regeling niet geldt voor gebruikte voertuigen. Demo-auto's zijn per definitie gebruikte auto's en vallen nu dus buiten de regeling. De minister staat sympathiek ten opzichte van het verzoek. Het bleek echter niet mogelijk om een andere definitie te formuleren die

tegemoetkomt aan het verzoek en tegelijkertijd de mogelijkheid tot controle op rechtmatig gebruik in stand houdt. Volgens RDW-gegevens verandert 10-12% van de bedrijfsauto's binnen 3 maanden van eigenaar. Het is niet bekend welk aandeel demovoertuigen betreft.

Sommige emissieloze bedrijfsvoertuigen zijn voertuigen die na eerste tenaamstelling worden omgebouwd. Dat maakt dat het bij verkoop na de ombouw de facto gebruikte voertuigen zijn geworden. Gebruikte voertuigen worden voorlopig niet gesubsidieerd, maar wanneer dit op termijn wel gebeurt kunnen daarmee ook ombouwvoertuigen subsidiabel worden.

2.2 Koopovereenkomst

Er zijn meerdere vragen gesteld over de rol van de koopovereenkomst in de aanvraagprocedure, zoals: wat is leidend voor het verstrekken van de subsidie, de koopovereenkomst of de tenaamstelling van de auto? Ook is gevraagd of de koopovereenkomst gedateerd kan zijn na publicatiedatum van de regeling of dat er ook sprake kan zijn van terugwerkende kracht? Dit laatste is de wens van de sector.

Reactie Minister

Er kan alleen een aanvraag om verlening van de subsidie worden ingediend wanneer een overeenkomst is gesloten die ten tijde van de aanvraag nog geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten. Er kan alleen een aanvraag om vaststelling van subsidie worden ingediend wanneer de bedrijfsauto te naam is gesteld, omdat tenaamstelling één van de aan de subsidieverstrekking verbonden verplichtingen is. Overeenkomsten kunnen gedateerd zijn vanaf 1 januari 2021.

2.3 Instandhouding

Voertuigen moeten volgens de regelingstekst 3 jaar in gebruik blijven. De vraag is gesteld wat er gebeurt als een auto total loss is gereden, moet dan subsidie worden terugbetaald of zijn er uitzonderingen?

Reactie Minister

Gelet op de discretionaire bevoegdheid bij terugvordering is er ruimte om de subsidie in bepaalde gevallen niet terug te vorderen, bijvoorbeeld in situaties van overmacht waarbij de auto buiten de schuld van de subsidieontvanger niet de vereiste drie of vier jaar op zijn naam staat.

2.4 Lastendruk

De vraag is gesteld of de nu voorgestelde aanvraagprocedure de meest lastenluwe manier is voor de aanvrager, vooral ook de kleine aanvrager.

Reactie Minister

Gepoogd is om de aanvraag zo eenvoudig mogelijk te maken voor de aanvrager, maar tegelijk controleerbaar voor de verlener op rechtmatige subsidieverstrekking. Daarvoor is onontkoombaar dat de aanvrager toetsbare informatie aanlevert. Uit de staatssteunregels volgt dat een aanvraag om subsidie moet worden ingediend op basis van een overeenkomst waarin nog geen onherroepelijke verplichtingen zijn opgenomen. Om de risico's te vermijden die ontstaan op het moment dat de subsidie wordt vastgesteld en uitbetaald op het moment dat de investeringsverplichting nog niet definitief is aangegaan is

ervoor gekozen het moment van aanvragen van de subsidieverlening en het moment van aanvragen van subsidievaststelling gescheiden te houden. Er wordt een internetmodule ingericht waardoor deze aanvragen zo efficiënt mogelijk, met zo weinig mogelijk lastendruk, kunnen verlopen.

2.5 MKB-Toets

De vraag is gesteld waarom er ten behoeve van deze subsidieregeling geen MKB Toets wordt gehouden.

Reactie Minister

Het is voor deze regeling niet nodig om een MKB Toets voor te schrijven omdat het subsidiepercentage voor alle bedrijven hetzelfde is. Voor de MIA is de MKB Toets wel relevant omdat kleine bedrijven meer fiscale steun kunnen krijgen dan middelgrote bedrijven en die weer meer dan grote bedrijven.

2.6 Aanvullende eis "beste band"

Een indiener stelt voor om in de subsidieregeling als voorwaarde te stellen dat het te subsidiëren voertuig banden krijgt met een hoge score voor veiligheid, zuinigheid en geluid volgens www.kiesdebesteband.nl. Hieraan zijn niet of nauwelijks meerkosten verbonden.

Reactie Minister

Voor diverse Europese markten monteren leveranciers overal dezelfde af-fabriek-banden. Nieuwe voertuigen worden af-fabriek geleverd met de optimale banden voor het voertuig. Dat geldt in het bijzonder voor elektrische voertuigen waar rolweerstand een belangrijke rol speelt voor maximale actieradius. Voor bedrijfswagens komen daar nog aanvullende eisen bij ten aanzien van belading en stabiliteit. Daardoor kan ervan uit worden gegaan dat de beste band al af-fabriek is gemonteerd, en is een aanvullende eis in de regeling niet nodig. Verder lijkt het ook logisch om de regeling te beperken tot (de energiedrager) elektrisch voor de aandrijving en er geen andere middelen om klimaat-doelen te bereiken, aan te verbinden.

3. Subsidiebudget en plafond

Meerdere indieners spreken hun twijfel uit of het beschikbare budget voor de subsidieregeling voldoende is om het beoogde effect te bereiken, en vragen om verruiming van de budgetten. Daarbij wordt gevraagd om inzicht in het beschikbare budget per jaar. De indiener bepleit om hierover langjarig helderheid te geven, ook in het belang van het tijdig plannen van de benodigde laad- en tankinfrastructuur. Daarbij is het belangrijk om stop&go-effecten te voorkomen en te leren van de snelle uitputting van het budget van particuliere EV's.

Indiener betoogt dat het totale budget niet de vervanging van het gehele park van bestelauto's in de (binnen)steden kan inhouden. Daarvoor zijn er te veel bestelauto's in gebruik of is het subsidiebudget ontoereikend. Het gaat dus vooral om het op gang krijgen van de omslag naar de toepassing van zero emissie bestelauto's in de komende jaren. Belangrijk is dat de regeling gelijke kansen biedt aan alle ondernemers, van groot tot klein. Een regeling die uitgaat van 'Eerst komt, eerst maalt' kan hiermee op gespannen voet staan omdat kleinere ondernemers vermoedelijk meer voorbereidingstijd nodig hebben om een subsidieaanvraag in te kunnen dienen.

Reactie Minister

De beschikbare budgetten zijn in het Klimaatakkoord afgesproken: de omvang van het stimuleringsprogramma voor emissieloze bestelauto's bedraagt 185 miljoen euro tot en met 2025. De onderhavige stimuleringsregeling is onderdeel van dit programma en hiervoor bedraagt het subsidieplafond 22 miljoen euro voor 2021. De jaarlijkse budgetten zullen elk jaar voor het daaropvolgende jaar worden bepaald, waarbij de ontwikkelingen in de markt worden meegewogen.

De subsidieregeling is inderdaad bedoeld om markt op gang te brengen, niet om de elektrificatie van de hele bedrijfswagenvloot te subsidiëren. De keuze voor "wie het eerst komt, het eerst maalt" is omwille van de eenvoud van de regeling en de uitvoering ervan, en om de markt niet te verstoren.

3.1 Aantal voertuigen per aanvrager

Over de bovengrens van het aantal voertuigen per bedrijf zijn verschillende reacties ontvangen. Aan de ene kant vinden indieners het aantal van 300 stuks per jaar per bedrijf te hoog, omdat dit de kansen voor het MKB en ZZP-ers op subsidie teveel zou inperken. Als grote bedrijven hun capaciteiten en ervaring met aanvragen van subsidie inzetten zou het beschikbare budget snel uitgeput kunnen raken, is de gedachte. Er moet rekening worden gehouden met de financiële onzekerheid bij veel kleinere bedrijven in (deel)sectoren die zwaar getroffen worden door de lockdown vanwege Corona. Om het draagvlak voor duurzame bestelvoertuigen onder het MKB en ZZP-ers te verbreden wordt geopperd om de bovengrens te verlagen, of om enkelvoudige en beperkt meervoudige aanvragen voorrang te geven.

Aan de andere kant bepleiten leasebedrijven om de bovengrens helemaal los te laten. Het gekozen plafond is (te) laag voor grote leasemaatschappijen. De VNA wijst erop dat leasemaatschappijen alleen intermediair/doorgeefluik zijn dat helpt om duurzaamheidsdoelen van de eindgebruikers te realiseren. Tot hun eindgebruikers behoren juist ook het MKB, waaronder veel ZZP-ers. Het voorstel van de VNA is om het plafond voor leasemaatschappijen te laten vervallen en alleen te laten gelden voor lessees. Leasebedrijven zouden ook graag zien dat lessees voor operational lease de subsidie aanvragen, net als bij de Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP), zodat het maximaal aantal voertuigen niet beperkend zou zijn voor leasebedrijven.

Uit de gesprekken met diverse stakeholders, blijkt de verwachting dat MKB en ZZP-ers met name in de latere jaren van de regeling aanvragen zullen doen, als de nul-emissie zones dichterbij komen, en tegelijk de zorg dat tegen die tijd het budget grotendeels zal zijn benut door grote bedrijven met wagenparken. Als het uitgangspunt is "wie het eerst komt, het eerst maalt", kunnen ondernemers in de zones geconfronteerd worden met uitgeputte budgetten. Meerdere indieners hebben de wens geuit dat er budget voor hen wordt 'gereserveerd'.

Geopperd wordt om een plafond niet te laten gelden voor een bedrijf maar om hier een ander criterium voor te hanteren, zoals "onderneming of groep van verbonden ondernemingen" (incl. definities en uitsluitingen). Bovendien zou het volgens een indiener niet zo moeten zijn dat Nederlandse subsidie naar buitenlandse moederbedrijven vloeit, en al helemaal niet als die (te) weinig winstbelasting in Nederland betalen.

Er is ook geopperd om een verdeelsleutel te hanteren bij de verdeling van de subsidiebedragen. VNO-NCW stelt een verdeelsleutel voor die wordt opgesteld door een commissie bestaande uit overheidspartijen en het bedrijfsleven, en alleen in werking treedt indien er sprake is van een overtekening in een bepaald jaar. De verdeelsleutel zou worden gebaseerd op het aantal subsidieaanvragen afgezet tegen de gemiddelde meerkosten voor een emissieloze bestelvoertuig. Bij overtekening zouden aan de hand van de verdeelsleutel naar rato subsidieaanvragen van de aanvrager of aanvragers behorende tot eenzelfde groep worden afgewezen. Uitgangspunt hierbij is dat ondernemers met maar één subsidieaanvraag niet worden afgewezen bij overtekening.

Een andere indiener stelt voor om de regeling de eerste 6-9 maanden van een jaar te maximeren op 50 stuks per onderneming of groep van verbonden ondernemingen, en daarna tot eind van dat jaar de subsidie open te stellen voor aantallen boven de 50 indien de pot voor dat jaar nog niet leeg is. Ook kan men eerst de bedrijven met 1 of enkele voertuigen voor laten gaan, voordat voor de rest van de aanvragen overgegaan wordt tot loting.

Reactie Minister

IenW wil borgen dat het MKB voldoende gebruik kan maken van de regeling. Voorrang geven aan eenvoudige en beperkt meervoudige aanvragen van het MKB of ZZP-ers zou een fundamentele wijziging van de grondslag van de regeling betekenen, omdat dan de systematiek van behandeling van aanvragen op volgorde van binnenkomst zou moeten worden veranderd naar een systematiek waarbij aanvragen opgespaard en vervolgens onderling vergeleken en gewaardeerd moeten worden. Dit verhoogt de uitvoeringskosten en verstoort het aankoopproces omdat het extra wachttijd introduceert. Het vertraagt daarmee de ontwikkeling van een normale markt. Een aanvraagprocedure met verdeelsleutel creëert een stuwmeer in de markt en dat is ongewenst. Daarnaast is de verwachting dat het MKB en ZZP-ers juist pas in latere jaren, dat wil zeggen naarmate de nul-emissie zones in de steden dichterbij komen, over zullen stappen op emissieloze voertuigen.

De Minister heeft besloten om in eerste instantie een maximum te stellen van 400 bedrijfsauto's per bedrijf. De regeling staat niet alleen open voor de grotere bedrijven of leasemaatschappijen maar ook voor het MKB en ZZP-ers. Het eerste jaar zal worden gemonitord wie er gebruik maken van de regeling en voor hoeveel voertuigen. Bij aanvragen door leasebedrijven zal ook worden gemonitord welke eindgebruikers (lessees) het betreft. Als blijkt dat een onevenredig groot deel van het budget wordt aangevraagd door grote bedrijven kan het ministerie overwegen om bijvoorbeeld het plafond aan te passen ten gunste van kleinere bedrijven. Een alternatief dat ook is voorgesteld door indieners is het reserveren van budget voor MKB en ZZP-ers. Deze mogelijkheid zal dan ook worden verkend in de overwegingen bij een mogelijke aanpassing van de regeling in latere jaren. Er kan niet tegemoet worden gekomen aan het verzoek van leasemaatschappijen om lessees voor operational lease in aanmerking te laten komen voor subsidie. De staatssteunregels staan hieraan in de weg, omdat zij niet aangemerkt kunnen worden als partij die de bedrijfsauto aanschaft.

De Minister beschouwt het eerste jaar als observatiejaar, en eventueel vereiste aanpassingen voor een effectievere regeling of voor het realiseren van meer gelijkheid in de toekenning van subsidie tussen overheid en bedrijfsleven kunnen worden overeengekomen voor de subsidiejaren na 2021. Het is immers nog onduidelijk hoe de markt zal reageren op de aankondigingen van de nul-emissiezones en wat de gevolgen zijn voor de hoeveelheid aanvragen.

De subsidieregeling is bedoeld voor bedrijven en niet overheden. Het is niet uitgesloten dat ZBO's/overheden als lessee toch kunnen profiteren van de regeling. Ook hiervoor geldt dat gemonitord wordt of en in hoeverre dit ten koste gaat van de primaire doelgroep.

3.3 Ondernemers met Euro 4 voertuigen

Een specifieke vraag in de Internetconsultatie is welke mogelijkheden er binnen deze regeling zijn om ondernemers met een Euroklasse 4 voertuig een extra steuntje in de rug te geven.

Vanuit brancheorganisaties voor ondernemers wordt bepleit om een financiële regeling te treffen voor ondernemers die rijden met relatief oude bestelbusjes uit de emissieklasse Euro 4. De stap van een goedkope gebruikte dieselbus naar een nieuwe emissieloze bus is voor veel ondernemers te groot, zeker in de huidige moeilijk economische periode. De regeling zou een correctie moeten vormen voor de aan Euro 5/6 busjes verleende verlenging van toegang tot de nul-emissie zones tot eind 2026 resp. 2027.

TLN brengt daar tegenin dat ondernemers nog niet hebben geïnvesteerd in nieuwere, minder vervuilende busjes nog tot 2025 de financiële voordelen van goedkope Euro 3/4 busjes genieten, terwijl ondernemers die Euro 5/6 busjes gebruiken deze ook (veelal vroegtijdig) moeten vervangen. Differentiatie naar Euroklasse in de subsidieregeling voor bestelauto's zou dan niet in lijn zijn met het uitgangspunt dat de regeling gelijke kansen dient te bieden aan alle ondernemers.

Reactie Minister

In de gesprekken met MKB Nederland, medio 2020, heeft de Minister afgesproken dat onderzocht wordt hoe eigenaren van bestelbussen uit de Euroklasse 4 een extra financieel steuntje in de rug kunnen krijgen. Deze afspraken zijn ook in de reactie op de motie Ziengs³ over het ondersteunen van ondernemers die in het bezit zijn van een Euro-4 voertuig met het overstappen op een emissieloos voertuig meegenomen. De hierboven genoemde inbreng wordt meegenomen bij het in kaart brengen van de mogelijkheden die moeten voldoen aan de Europese staatssteunregels en de budgettaire kaders die ingevolge het Klimaatakkoord zijn overeengekomen voor de stimulering van uitstootvrije bestelauto's.. De hierboven genoemde inbreng wordt meegenomen bij het in kaart brengen van de mogelijkheden die moeten voldoen aan de Europese staatssteunregels en de budgettaire kaders die ingevolge het Klimaatakkoord zijn overeengekomen voor de stimulering van uitstootvrije bestelauto's.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 21.

3.4 Doorschuiven van aanvragen naar volgend jaar

Subsidie moet worden aangevraagd met een koopovereenkomst met ontbindende voorwaarden. Als dan blijkt dat er geen subsidie meer is voor het betreffende jaar kan de ondernemer van de koop af. De vraag is gesteld of hij dan in het volgend jaar een nieuwe aanvraag kan doen aangezien dit niet automatisch naar het volgende jaar wordt verzet.

Reactie Minister

Als bij aanvragen blijkt dat het jaarbudget uitgeput is kan er in het volgend jaar een nieuwe aanvraag gedaan worden. Aanvragen worden niet automatisch naar het volgende jaar doorgeschoven.

4. Subsidiebedrag

Over het subsidiebedrag zijn meerdere vragen en opmerkingen ontvangen.

4.1 Hoogte subsidie, differentiatie

Er zijn door indieners opmerkingen over de hoogte van het subsidiebedrag ontvangen. Zij wijzen erop dat hoe duurder een voertuig is, hoe lager het stimulerend effect van het subsidiebedrag. Er zijn verschillende voorstellen gedaan om te differentiëren:

- Staffel, bijvoorbeeld: investeringswaarde tot € 15.000: 25% subsidie, tussen € 15.000 en € 25.000: 20% subsidie, tussen € 25.000 en € 35.000: 15% subsidie, en boven € 35.000: 10% subsidie;
- Vast subsidiebedrag ongeacht de catalogusprijs;
- Hoger maximum subsidiebedrag als de aanschaf van een emissieloos voertuig wordt gekoppeld aan een sloopregeling of inruilregeling waarbij aantoonbaar een oude diesel of benzine bestelauto wordt gesloopt of ingeruild;
- Hogere subsidiebedragen voor ondernemers die gevestigd zijn in een toekomstige (vastgestelde) nul-emissiezone of aantoonbaar daarin meer dan de helft van hun kilometers daarin afleggen;
- Hogere subsidiebedragen voor auto's met grotere actieradius, om daarmee het subsidiegeld maximaal te besteden ten gunste van elektrische kilometers en verlagen van onrendabele top van technologie om hogere actieradius te bereiken.

Reactie Minister

Het maximum subsidiebedrag is primair bedoeld om de aankoop van emissieloze bedrijfsauto's zoveel mogelijk te stimuleren. Een hoger maximum betekent een lager aantal gesubsidieerde voertuigen en daarmee een lager milieueffect. Als het daarnaast bevordert dat aanvragers kiezen voor kleinere voertuigen is dat een indirect positief effect in verband met het ruimtebeslag in de steden. Hierbij is gekozen is voor een zo eenvoudig mogelijke subsidieregeling zonder staffels en differentiatie. Het vaste subsidiepercentage van 10% en de minimale catalogusprijs van € 20.000 blijft daarom gehandhaafd. Per gedachtestreepje:

- Het gekozen subsidiepercentage is gebaseerd op het bieden van maximale ondersteuning van aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's door bedrijven, samen met de MIA, binnen de mogelijkheden van de Europese staatssteunregels. Het hanteren van hogere subsidiepercentages voor voertuigen met lagere aanschafkosten in combinatie met de geldende MIA-ondersteuning voldoet niet aan de staatssteunregels.

- Dat geldt ook voor het hanteren van een vast subsidiebedrag, zoals voorgesteld door gemeente Nijmegen; bij een relatief hoog bedrag zouden in veel gevallen de Europese staatssteunkaders worden overschreden.
- De middelen die bij het afsluiten van het Klimaatakkoord beschikbaar zijn gesteld zijn primair bedoeld zijn om de aanschaf van zero-emissie voertuigen te stimuleren en niet voor inruil ervan. Dit zou ten kosten gaan van het budget.
- Differentiëren naar ondernemers in of nabij nul-emissie zones is op dit moment niet aan de orde, omdat deze zones pas vanaf 2025 van kracht worden. Bij de tussentijdse evaluaties van de regeling zal worden onderzocht in hoeverre aannemelijk is dat aanvragers de voertuigen in de aangekondigde zones zullen inzetten.
- Differentiëren naar actieradius zou kunnen bevorderen dat emissieloze voertuigen oversized batterijen gebruiken. Dat is uit oogpunt van circulaire economie niet wenselijk.

4.2 Stapeling van subsidies en fiscale steun

Meerdere reacties hebben betrekking op de mogelijkheden om deze subsidie te combineren met andere subsidies en de MIA. Daarbij werd ook gevraagd om heldere instructies aan ondernemers zodat zij niet worden geconfronteerd met terugvordering in geval van te veel ontvangen subsidies.

Reactie Minister

Uitgangspunt bij de regeling is dat de steunruimte die de staatsteunregels bieden maximaal wordt benut. Met het in de regeling opgenomen subsidiepercentage wordt ervoor gezorgd dat de som van de subsidie en verkrijgbare MIA voor emissieloze bedrijfsvoertuigen binnen de beschikbare steunruimte van de staatssteunregels valt. Als aanvragers zich beperken tot het aanvragen van de subsidie en de landelijke regelingen zoals MIA, BIK en KIA) wordt aan deze regels voldaan. Boven op de som van de landelijke subsidie mogelijkheden is het, binnen de staatssteunkaders, niet mogelijk nog meer of andere aanschafsubsidies te ontvangen, bijvoorbeeld van gemeenten of provincies. Het is wel mogelijk dat een bedrijf afziet van de MIA, of misschien hier niet voor in aanmerking komt omdat het geen winst maakt.

Daarnaast is de wens geuit om mogelijk te maken dat de subsidie en de MIA tegelijk via een loket aangevraagd kunnen worden. Dit is niet mogelijk omdat het tijdstip van aanvragen wettelijk verschilt: de subsidie moet vóór aanschaf van de bedrijfsauto worden aangevraagd terwijl de MIA als fiscale maatregel, pas 3 maanden na aanschaf kan worden aangevraagd.

4.3 Verhogen subsidiebedrag voor waterstof

Een aantal indieners heeft gepleit voor een hoger subsidiebedrag voor waterstofvoertuigen omdat deze nog minder ver in de ontwikkelingscurve zijn en daardoor aanmerkelijk duurder zijn dan batterij-elektrische voertuigen.

Reactie Minister

De subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's is techniekneutraal. De subsidieregeling is niet bedoeld om ontwikkeling, pilots en demonstratie van voertuigen te ondersteunen maar marktopbouw voor commercieel beschikbare voertuigen. Een hoger maximum subsidiebedrag voor waterstofvoertuigen zou ten koste gaan van het totaal aantal voertuigen dat kan worden gesubsidieerd.

Het is een feit dat waterstofvoertuigen voorlopig duurder zijn dan batterij-elektrische voertuigen. Waterstofvoertuigen kunnen wel een groter MIA-voordeel genieten omdat het plafond op € 125.000 euro ligt tegen € 75.000 voor batterijvoertuigen.

Zoals in de regeling aangegeven kan het subsidiepercentage en maximaal bedrag worden herzien als de marktontwikkeling daar aanleiding toe geeft. Dit staat niet voor 5 jaar vast.

5. Catalogusprijs

Ten aanzien van de catalogusprijs zijn meerdere vragen en opmerkingen ontvangen. De berekeningswijze behoeft verduidelijking. Daarnaast zijn aanpassingen van de ondergrens bepleit. Hieronder wordt op deze punten ingegaan.

5.1 Berekeningswijze

Er zijn meerdere vragen binnengekomen hoe de catalogusprijs berekend dient te worden. Op basis van de definitie van "catalogusprijs" en de toelichting in de conceptregeling wordt om verduidelijking gevraagd.

Reactie Minister

De netto-catalogusprijs van de aan te schaffen bedrijfsauto is de prijs van de bedrijfsauto die geldt op de datum dat het kenteken deel 1 is afgegeven. Deze prijs is inclusief BPM en exclusief btw, zoals beschreven in de Toelichting bij Artikel 1.1. De catalogusprijs is ook inclusief accessoires die door of namens de fabrikant of importeur zijn aangebracht.

5.2 Peilmoment aanschafprijs

Er zijn vragen gesteld of voor het bepalen van het subsidiebedrag de prijs in de koopovereenkomst wordt gehanteerd of de prijs bij vaststelling. Hier kan verschil tussen zitten omdat catalogusprijzen in de tussentijd kunnen veranderen.

Reactie Minister

Het subsidiebedrag wordt bepaald door de netto-catalogusprijs die op het moment van de vaststelling van de subsidie bekend is bij de RDW en op het moment dat het voertuig op kenteken wordt gezet.

5.3 Opbouw, inbouw, accessoires

Bedrijfsauto's zijn veelal maatwerk, er worden vaak aanpassingen gedaan. Leveranciers volgen hier verschillende aanpakken: sommige leveren een compleet voertuig bestaand uit chassis, cabine en opbouw, andere leveren een chassis met cabine maar laten de opbouw over aan een derde partij. In het eerste geval is de catalogusprijs hoger dan in het tweede geval. Indiener vraagt om een gelijke behandeling van beide type leveranciers om marktverstoring te voorkomen. Andere indieners bepleiten om het subsidiebedrag te bepalen over de emissieloze bedrijfsauto inclusief de inrichtingskosten.

Reactie Minister

De catalogusprijs is inclusief 'af-fabriek opties'. Het is aan de leverancier om te bepalen of in de catalogusprijs de kosten van de opbouw als af-fabriek zijn inbegrepen of niet, en om opbouw zo nodig zelf te organiseren in samenwerking met een derde partij. De inrichtingskosten zijn voor een emissieloos voertuig niet

anders dan voor een diesel- of benzinevoertuig. Er is daarom geen reden om deze kosten te subsidiëren.

5.4 Verlaging minimum catalogusprijs

Een indiener stelt voor om de minimum netto-catalogusprijs van emissieloze bedrijfsauto's te verlagen om zo met name voor kleinere bedrijven en ZZP-ers de aanschaf van goedkopere bedrijfsauto's aantrekkelijk te maken. Nu (nog) kopen zij veelal voor een -voor hen- acceptabele prijs een gebruikte bus die eigenlijk wel te groot is maar zo goed in de portemonnee past.

Reactie Minister

De netto-catalogusprijs van de aan te schaffen bedrijfsauto dient tenminste € 20.000 te bedragen. Dit is de prijs inclusief BPM en exclusief btw, zoals beschreven in de Toelichting bij Artikel 1.1. De reden is dat anders de som van het subsidiebedrag en de verkrijgbare MIA-ondersteuning boven de grens van de toelaatbare staatssteun uitkomt. Emissieloze bedrijfsauto's met een netto-catalogusprijs tot € 20.000 worden wel ondersteund met MIA.

6. Extra categorieën en doelgroepen

In de internetconsultatie zijn meerdere oproepen/verzoeken gekomen om de regeling uit te breiden met extra categorieën voertuigen en/of doelgroepen. Per genoemde categorie volgt hieronder een reactie. Naast opnemen van nieuwe categorieën in deze subsidieregeling is door indieners bepleit dat ook de stimuleringsregeling voor emissieloze vrachtwagens snel in werking treedt.

6.1 Plug-in hybride

De vraag is gesteld of de subsidie ook beschikbaar komt voor plug-in hybride voertuigen. Deze maken het mogelijk om de 'last mile' zonder uitstoot te volbrengen, en de verbrandingsmotor verlengt de actieradius met datgene dat op een dag benodigd is.

Reactie Minister

De subsidieregeling richt zich uitsluitend op volledig emissieloze voertuigen om de doelstelling uit het Klimaatakkoord voor het invoeren van nul-emissie zones voor stadslogistiek te ondersteunen. Deze zones zijn bedoeld om een aanzienlijke CO₂-reductie in de stadslogistiek te behalen. Daarvoor is nodig dat emissieloze bedrijfsauto's een grote actieradius hebben.

6.2 Gebruikte voertuigen

Meerdere indieners vragen het ministerie om de regeling open te stellen voor gebruikte voertuigen. Er zijn nu al gebruikte elektrische voertuigen op de Nederlandse markt, die moeilijk hun weg vinden door de hogere aanschaf/kostprijs. Juist de kleinere ondernemer zou belang hebben bij een gesubsidieerde gebruikte emissieloze bedrijfsauto, waarmee zijn of haar investering veel lager uitkomt.

Reactie Minister

Omdat het aanbod van gebruikte emissieloze bedrijfsauto's op dit moment zeer beperkt is richt de regeling zich voorlopig alleen op nieuwe emissieloze bedrijfsauto's. Naarmate er met steun van de regeling meer nieuwe bedrijfsauto's worden verkocht kan de regeling op termijn worden uitgebreid met

subsidie voor gebruikte emissieloze bedrijfsauto's mits ook het risico op frauduleus handelen zoveel mogelijk beperkt wordt.

6.3 LEV's

Meerdere indieners vragen om naast de N1- en deels N2-voertuigen ook LEV's (in aanmerking te laten komen voor subsidie. De een bepleit in het bijzonder om 100% elektrische bestelwagens die vallen onder de voertuigcategorieën L6e en L7e op te nemen in de subsidieregeling, de ander ook L5, L4 en L3. Het voordeel van deze veelal kleinere en lichtere voertuigen ten opzichte van de N1/N2-voertuigen is dat zij efficiënter omgaan met de ruimte in de stad, en bijvoorbeeld niet de weg blokkeren bij uitladen zoals wel het geval is bij grotere bussen en vrachtwagens. Bijkomende voordeel van deze voertuigen is het bijzonder lage energieverbruik per eenheid bezorging. Vanwege de lagere prijs zijn de LEV's voor een grotere en bredere groep bedrijven haalbaar en daarmee is de impact groter op het milieu.

Reactie Minister

Hoewel het belang wordt onderkend van de inzet van lichte elektrische voertuigen (LEV's waaronder vrachtfietsen) in nieuwe stadslogistieke concepten worden deze niet meegenomen in de regeling. Bepaalde lagere overheden hebben eigen subsidieregelingen voor elektrische vrachtfietsen, en ook de MIA biedt ondersteuning bij de aanschaf van elektrische vrachtfietsen.

6.4 Taxibusjes

Taxi's en doelgroepenvervoer (8+1 busjes) betreffen geen stadslogistiek maar krijgen wel met zones te maken. De autobranche vraagt of de subsidieregeling ook voor deze categorie kan worden opengesteld, of dat een andere regeling getroffen kan worden.

Reactie Minister

De zero-emissiezones voor stadslogistiek richten zich op het bedrijfsmatig gebruik van bestel- en vrachtauto's. Hier valt dus geen taxi- en doelgroepenvervoer onder. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is wel afgesproken dat bij de evaluatie van de harmonisatie milieuzones in 2022 onderzocht wordt of ook taxi's en autobussen onder het regime van de zero-emissiezones zou moeten worden toegevoegd.

6.5 Bio-CNG

Een indiener vraagt zich af waarom (waterstof) elektrische voertuigen wel maar bio-CNG voertuigen niet gestimuleerd worden. Bio-CNG geproduceerd uit afval is een volledig circulair product waarmee een CO₂-besparing van 80% mogelijk is, een betere score dan de well-to-wheel prestatie van de huidige beschikbare waterstof. 90% van het Nederlandse CNG is bio-CNG.

Reactie Minister

De regeling richt zich op emissieloze voertuigen. Het klopt dat bio-CNG goed scoort op well-to-wheel basis, maar het is niet emissieloos en kan dit ook niet worden. Elektrisch en waterstof kunnen afhankelijk van de wijze van opwekken wel volledig emissieloos zijn.

7. Actieradius

Meerdere indieners hebben vragen gesteld over de minimale actieradius van 100 km die als eis in de conceptregeling is opgenomen. Een aantal indieners zet vraagtekens bij het doel van deze eis en roept op om deze eis volledig te laten vervallen of te verlagen. Dit ging gepaard met een pleidooi voor het opnemen van lichte elektrische (vracht)voertuigen (LEV's of LEVV's) in de regeling. Anderen geven bijval aan de gekozen actieradius. Ook zijn er vragen gekomen over het bepalen van de actieradius bij voertuigen waarvoor geen volgens WLTP gemeten waarde beschikbaar is.

7.1 Doel van een minimale actieradius-eis

De subsidieregeling zoals die nu ter consultatie voorligt, vereist dat de actieradius van de elektrische personenauto tenminste 100 km bedraagt. Sommige elektrische bedrijfsauto's die voor stadsdistributie ingezet worden, zoals de CargoLev, hebben niet standaard een actieradius van 100 km. Dit is volgens indiener ook niet noodzakelijk aangezien er tussentijds opgeladen kan worden. Wel wordt er met dit type auto uitvoering gegeven aan zero emissie stadslogistiek. Er wordt dan ook verzocht om de eis van actieradius te schrappen zodat ook dit type voertuigen voor subsidie in aanmerking komt.

Reactie Minister

De minimale actieradius van 100 km is als eis behouden in de subsidieregeling. Het doel hiervan is om alleen emissieloze bedrijfsauto's in aanmerking te laten komen die daadwerkelijk een alternatief vormen voor een volwaardige compacte bedrijfsauto met een verbrandingsmotor, en op deze wijze de marktontwikkeling voor deze categorie voertuigen te stimuleren. Met 'volwaardig' is bedoeld dat een auto een afstand kan afleggen waarbij in de praktijk gedurende de dag niet of beperkt bijgeladen hoeft te worden. De Minister beseft dat er bij bepaalde toepassingen van een emissieloos bedrijfsvoertuig ook genoeg kan worden genomen met een kleinere actieradius. In overleg met de sector is echter eerder geconcludeerd dat een waarde van minimaal 100 km reëel en werkbaar is.

7.2 Bepalen van actieradius

De tekst van de regeling geeft aan dat een minimale actieradius wordt gehanteerd zoals vastgesteld volgens de "Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure" (WLTP testmethode). De voertuigenbranche wijst erop dat lichte bedrijfsauto's light duty motoren hebben die volgens WLTP getest worden, maar dat zwaardere bedrijfsauto's heavy duty motoren kunnen hebben die volgens NEDC getest worden. Dit is de voorheen geldende "New European Driving Cycle". Voorgesteld wordt om niet exclusief de WLTP meetmethode voor te schrijven voor bepaling van de actieradius.

Reactie Minister

De regel is dat de actieradius wordt bepaald volgens WLTP, maar RVO zal een lijst bijhouden van uitzonderingen op deze regel, waarvoor geldt dat de actieradius op andere wijze is bepaald maar dus wel voldoet aan de gestelde eis. Voor de Europese typegoedkeuring wordt van een WLTP merk-model-uitvoering een actieradius-range afgegeven, met een minimum- en een maximumwaarde. Dit maakt het voor fabrikanten van voertuigmodellen die op de grens van de 100 km actieradius zitten nu lastig om klanten vooraf duidelijkheid te geven of de auto voldoet aan deze eis of niet. Het wordt haalbaar geacht om aan te geven welke uitvoering respectievelijk welke opties van het voertuig tot een lagere actieradius leiden waardoor de auto qua actieradius in het 'grensgebied' komt.

8. Uitvoering

8.1 Behandelingstermijnen

De indiener heeft voorgesteld om de behandelingstermijnen te verlengen van 4 maanden met mogelijkheid tot 2 maanden verlenging naar 9 maanden plus verlenging, omdat de bedrijfsauto een ander product is dan een personenauto, met meer varianten, en er wordt geen voorraad aangehouden. De levertijden van de waterstof bedrijfsauto's zijn langer dan voor de BEV 's en daarom verzoekt H2Platform om de termijn tot vaststelling van de subsidie te verlengen naar maximaal 12 maanden. Sommige indieners hebben ook gevraagd of de periode voor vaststelling van subsidie ingekort kan worden, analoog aan de SEPP-regeling.

Reactie Minister

De termijn van 4 maanden is bedoeld om de periode tussen het moment waarop de subsidie wordt toegekend en het moment dat het effect ervan effectief is ("voertuig op straat") zo kort mogelijk te laten zijn. Het streven is om de levertijden van nieuwe elektrische voertuigen zo kort mogelijk te houden. In de praktijk blijkt het mogelijk dat levertijden in de loop van de tijd snel kunnen afnemen. Om de markt tegemoet te komen wordt de behandelingstermijn van 4 maanden gehandhaafd maar wordt de verlengingstermijn verlengd tot 5 maanden. De minister wil geen uitzondering maken voor waterstofvoertuigen. De regeling is bedoeld voor voertuigen die voldoende snel leverbaar zijn, het is geen regeling voor ontwikkeling, pilots en demonstratie.

Voor vaststelling van subsidie wordt volgens de regelingstekst 13 weken genomen, maar in de praktijk zal worden gestreefd naar een aanmerkelijk kortere termijn.

8.2 Inzicht in uitputting

Een zorg bij de achterban van brancheorganisaties is dat het subsidiebudget uitgeput raakt door aanvragen van grote partijen tegen de tijd dat MKB weer aan investeren toe komt na het corona-herstel. Er is daarom de wens om de markt actief op de hoogte te houden van het verloop van de regeling en het uitputten van het budget.

Reactie Minister

Naar analogie van de Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)-regeling zal ook in deze regeling (door middel van infographics) worden getoond hoe de aanvragen en de budgetuitputting verlopen.

8.3 Eén loket

Brancheorganisatie uiten de wens om één loket in te richten waar ondernemers terecht kunnen voor verschillende subsidies met een helder overzicht van de aanvraagmogelijkheden. Dit maakt het aanvragen van subsidies eenvoudig voor ondernemers met minimale lastendruk.

Reactie Minister

Uitvoeringsorganisatie RVO zal zoveel mogelijk aan deze wens tegemoet komen. Vanwege de grondslag van verschillende regelingen kunnen aanvragen niet (altijd) tegelijk worden aangevraagd maar de mogelijkheden kunnen wel worden

gegevens en de samenhang kan worden benadrukt in communicatie, waaronder op de website voor de subsidieregeling.

9. Negatieve aspecten van elektrische voertuigen

Tijdens de internetconsultatie heeft een indiener zijn zorgen geuit over de milieubelasting van het stimuleren van elektrische voertuigen. Deze betoogt dat elektrische voertuigen niet schoner zijn dan voertuigen op benzine als alles meegerekend wordt vanaf de eerste schroef voor de productie tot de sloop. Bovendien zouden de giftige metalen die nodig zijn voor o.a. de accu worden gewonnen door kinderen. Verder kunnen alleen mensen met meer geld een elektrische auto kopen omdat die voertuigen veel duurder zijn dan gewone voertuigen.

Deze punten zijn ook (en in dat geval door meer indieners) ingebracht in de internetconsultatie voor de subsidieregeling voor elektrische auto's voor particulieren. In de navolgende paragrafen geeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reactie op deze punten, overgenomen uit het hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie voor de betreffende regeling.

Reactie Minister

Duurzaamheid elektrische personenauto

Het ministerie erkent dat een elektrische personenauto (nog) niet 100% klimaatneutraal is. Bij de opwekking van elektriciteit en het produceren van de personenauto komen schadelijke stoffen vrij. Echter, in veel studies die circuleren worden verouderde aannames over bijvoorbeeld productie gehanteerd of wordt niet de volledige "levenscyclusanalyse" toegepast. Bij dit soort analyses kijken onderzoekers naar elk onderdeel van de energieketen, zoals de energie die de productie van de auto kost, de batterij, de brandstoffen (benzine, diesel of gas). Maar niet altijd kijken zij ook waar onderweg energie verloren gaat, zoals bijvoorbeeld bij het transport van elektriciteit van centrale naar laadpunt en in het laadsysteem van de e-auto.

Recente (maart/april 2020) onderzoeken met complete levenscyclusanalyses van Transport & Environment⁴ (T&E) en de Radboud Universiteit i.s.m. de universiteiten van Cambridge en Exeter⁵ tonen aan dat een elektrische auto die vandaag ergens een showroom in Europa verlaat, gedurende zijn leven gemiddeld een derde van de CO₂ zal uitstoten van een vergelijkbare benzine- of dieselversie. Voor 95% van alle wereldwijd gereden kilometers zou elektrificatie nu al een gunstig effect hebben op de CO₂-uitstoot.

(Arbeids)omstandigheden bij inwinning grondstoffen voor batterijen

De Nederlandse overheid onderkent de zorgen die er op dit gebied spelen en voert actief beleid op deze aandachtspunten. Dit beleid is onder andere uitvoerig beschreven in de brief⁶ aan de Tweede Kamer over de "Strategische aanpak batterijen" van 28 januari 2020. In deze brief geven wij samen met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en Economische Zaken en Klimaat een

⁴ <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA.pdf>

⁵ <https://www.nature.com/articles/s41893-020-0488-7>

⁶ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888

toelichting op de ontwikkelingen rond batterijen in de samenleving. Dat gaat breder dan alleen de batterijen die benodigd zijn voor elektrische personenauto's. Op grond daarvan heeft de Nederlandse overheid ook een agenda en een nationale strategische aanpak vormgegeven. Deze aanpak is erop gericht om de toename van het gebruik van batterijen in de samenleving - in transport, energieopslag en consumentenproducten - verantwoord te laten verlopen. Inzameling, duurzame en verantwoorde winning en hergebruik van grondstoffen zijn hierbij ook expliciete thema's.

Voor de meest gebruikte batterijen in o.a. elektrische voertuigen zijn nu nog metalen nodig, zoals lithium, nikkel en kobalt. Deze metalen worden gewonnen in mijnen. Voor het metaal kobalt vindt meer dan de helft van de winning op het moment plaats in de Democratische Republiek Congo (DRC). Daar gebeurt het overgrote gedeelte van de productie in geïndustrialiseerde mijnen en Amnesty International schat in dat op het ogenblik 20% met de hand wordt gedolven in kleinere mijnen. Dit kan gepaard gaan met slechte omstandigheden. Dit geldt voor zowel de batterijen van een elektrische auto als ook voor die van laptops, mobiele telefoons of andere producten met een batterij of accu.

Multilaterale organisaties voeren ook beleid op deze aandachtspunten. De OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas schrijft voor dat een bedrijf zijn uiterste best moet doen om inzicht te krijgen in de risico's (onder andere mensenrechten en kinderarbeid) verbonden aan zijn handelsketen (zie onder andere: <https://www.oecd.org/corporate/mne/mining.htm>). Steeds meer autofabrikanten zetten zich hiervoor in. Zo heeft Tesla aangegeven meer aandacht te hebben voor de herkomst van metalen, door o.a. overeenkomsten met mijnbouwbedrijven te sluiten. Volkswagen en Ford hebben recent aangekondigd gebruik te maken van blockchain-techniek om de herkomst van hun kobalt te kunnen traceren. Ook wordt al een paar jaar flink geïnvesteerd in batterijen die minder of geen gebruik maken van deze essentiële metalen. Grote autobedrijven als Volvo, Daimler, BMW, Volkswagen, Toyota hebben zich ook verenigd in Drive Sustainability om samen te werken aan meer verantwoorde mijnbouw en ketens.

Naast de toepassing in elektrische voertuigen, zijn andere toepassingen waarin kobalt wordt gebruikt. Ook in deze sectoren worden maatregelen genomen om tot meer duurzame winning te komen:

- Voor productie van hoogwaardige metaallegeringen voor gebruik in onder andere de luchtvaart en de medische sector
- Als pigment voor de productie van onder andere cosmetica, glas en keramiek
- Als katalysator bij het proces om olie te ontszwavelen. Door gebruik van kobalt is met name bij diesel, kerosine en scheepsdiesel de zwaveluitstoot flink lager.

Voor meer informatie verwijzen wij tevens naar de brief⁷ aan de Tweede Kamer over de "Strategische aanpak batterijen" van 28 januari 2020.

Subsidie is alleen voor de rijkere

Het is bekend dat sommige ondernemers vanuit kostenoverwegingen de voorkeur geven aan een tweedehands elektrische bestelauto. Om de

⁷ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888

occasionmarkt voor betaalbare gebruikte emissieloze bedrijfsauto's op gang te brengen is het belangrijk dat nieuwe elektrische bestelauto's instromen in het Nederlandse wagenpark. De subsidieregeling ondersteunt die instroom.

10. Alternatieve beleidsmaatregelen

Volgens een indiener is de voorgestelde subsidieregeling niet in lijn met doelen voor bereikbaarheid, CO₂-reductie en luchtkwaliteit. De subsidie stimuleert ondernemers niet om na te denken over de samenstelling van hun wagenpark en de organisatie van hun logistiek om het ruimtebeslag op de weg en de uitstoot van emissies te verminderen. De regeling stimuleert een een-op-een vervanging of een uitbreiding van het wagenpark; dat is zonde van de subsidie en niet innovatief. Het geld kan beter besteed worden door ook ruimtebesparende voertuigen, een reductie in voertuigen en logistieke samenwerking te stimuleren. De NVDE pleit naast subsidie voor emissieloze bedrijfsauto's ook voor ontmoedigen van dieselloze voertuigen door accijnsverhoging.

Reactie Minister

De door indiener aangedragen thema's zijn belangrijk. De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek richt zich daarom ook niet alleen op een-op-een vervanging maar ook alternatieve logistieke concepten. Het ministerie voert ook andere beleidsmaatregelen uit die verandering van logistiek nastreven. Een verhoging van de dieselaccijns heeft op vele terreinen effecten en dient integraal te worden beschouwd, niet vanuit het perspectief van deze subsidieregeling.

Bijlage: overzicht van organisaties die openbaar gereageerd hebben

	Naam van organisatie (openbaar)
1	LAMA
2	Zeeuw en Zeeuw
3	Easy Go Electric B.V.
4	Fleet Investment Company BV
5	Laman Automotive
6	Provincie Gelderland
7	Techniek Nederland
8	INretail
9	Gemeente Nijmegen
10	H2 Platform
11	VNO-NCW/MKB-Nederland
12	TLN
13	Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE)
14	RAI Vereniging

15	VNA
16	Evofenedex