



Adviescollege —
toetsing regeldruk

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw S. van Veldhoven - van der Meer
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T 070 310 86 66
E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Onze referentie MvH/RvZ/IdB/bs/ATR1044/2021-U006

Uw referentie

Datum 13 januari 2021
Betreft Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's

Geachte mevrouw Van Veldhoven- van der Meer,

Op 1 december 2020 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de voorgenomen *Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's* aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd voor advies.

Dit voorstel geeft uitvoering aan ambities uit het Klimaatakkoord om de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990 terug te dringen. Onderdeel daarvan is het realiseren van emissiereductie in de mobiliteitssector. Met de regeling kunnen subsidies worden verstrekt aan ondernemingen en non-profitinstellingen voor de aanschaf van één of meerdere emissieloze nieuwe bedrijfsauto's. Ook financial lease komt in aanmerking voor subsidie. De subsidie bedraagt 10% van de netto catalogusprijs tot een maximum van € 5.000,- per bedrijfsauto.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Omdat er weinig emissieloze bedrijfsauto's worden aangeschaft, ontwikkelt zich op dit moment niet de gewenste schaalgrootte en bijbehorende infrastructuur van oplaadpunten. Emissieloze bedrijfsauto's blijven daardoor financieel onaantrekkelijk. De aanschafkosten zijn relatief hoog vergeleken met bedrijfsauto's op fossiele brandstoffen. De aanschafsubsidie richt zich op het overbruggen van de meerkosten bij aanschaf. De inschatting is dat de regeling ertoe leidt dat in 2025 circa 44.000 extra emissieloze bedrijfsvoertuigen op de weg rijden ten opzichte van de situatie waarin er geen subsidie-regeling zou zijn.

Het college constateert dat de regeling zich beperkt tot *nieuwe* emissieloze bedrijfsauto's. De toelichting vermeldt dat naarmate er meer bedrijfsauto's worden verkocht, de regeling over enkele jaren kan worden uitgebreid met subsidie voor gebruikte emissieloze bedrijfsauto's. De toelichting bevat geen nadere onderbouwing waarom op dit moment tweedehands emissieloze bedrijfsauto's buiten de subsidieregeling vallen. Het college geeft ter overweging mee om dit nader te expliciteren.

2. *Minder belastende alternatieven*

De subsidieregeling is onderdeel van een pakket van verschillende maatregelen die elektrisch rijden moeten stimuleren. Zo kunnen ondernemingen ook in aanmerking komen voor de milieu-investeringsaftrek (MIA). Het college constateert dat in het voorstel aandacht bestaat voor een lastenluwe uitwerking. Zo loopt het proces tot aanvraag en vaststelling tot subsidie digitaal via het loket van RVO.nl.

Het college heeft geen opmerkingen ten aanzien van minder belastende alternatieven.

3. *Werkbaarheid*

Het college constateert dat het voorstel aandacht schenkt aan de werkbaarheid en uitvoerbaarheid. Zo kunnen aanvragers met een online-rekeninstrument een inschatting maken van de kosten van de emissieloze bedrijfsauto (*total costs of ownership*) en de hoogte van de subsidie.

Het college ziet in het kader van de werkbaarheid aanleiding voor twee aandachtspunten.

Wijziging subsidiepercentage

In het voorstel wordt opgemerkt dat wijziging van (de stimuleringspercentages van) de MIA voor emissieloze bedrijfsauto's of ontwikkelingen in de markt, zoals wijzigingen van catalogusprijzen, aanleiding kunnen zijn om het huidige subsidiepercentage aan te passen. De toelichting gaat niet in op welke termijnen eventuele veranderingen in subsidiepercentages worden doorgevoerd en hoe hierover zal worden gecommuniceerd. Tijdige communicatie hierover is voor de werkbaarheid van belang, ook voor de rechtszekerheid van aanvragers.

3.1 Het college adviseert nader in te gaan op de werkbaarheid van en tijdige communicatie over eventuele veranderingen in subsidiepercentages voor aanvragers.

Jaarlijkse subsidieplafonds

De toelichting vermeldt dat het subsidieplafond voor 2021 22 miljoen euro zal bedragen. Jaarlijkse budgetten brengen het risico op voortijdige uitputting met zich mee. Hierbij rijst de vraag hoe in dat geval wordt omgegaan met potentiële kopers. Niet duidelijk is of zij toch subsidie kunnen ontvangen als het plafond is overschreden en wat dan de hoogte van het subsidiebedrag zal zijn (bijvoorbeeld bij aanpassingen van subsidiepercentages). Jaarlijkse subsidiebudgetten hebben als risico dat subsidieaanvragen afgekeurd of ontmoedigd worden als het plafond voor dat jaar is bereikt. Eén subsidiebudget neemt dit risico weg en draagt zo bij aan versneld doelbereik.

Verder vergen jaarlijkse budgetten naar verwachting meer registratie en communicatie tussen RvO en bedrijven, omdat bij overschrijding van plafonds bijgehouden en gecommuniceerd moet worden wie er in de opeenvolgende jaren in aanmerking komt voor subsidie en voor welk bedrag. Deze aspecten kunnen ten koste gaan van de duidelijkheid en (rechts)zekerheid voor aanvragers. Eén subsidiebudget voor de gehele periode verschaft sneller zekerheid over toekenning en hoogte van de subsidie en kan tevens bijdragen aan lagere administratiekosten.

3.2 Het college adviseert om één plafond voor de subsidieperiode te hanteren (zonder jaarlijkse 'schotten').

4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel bevat een regeldrukparagraaf. Regeldruk voor aanvragers van de subsidie vloeit onder andere voort uit het kennisnemen van de regeling en een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning indienen.

De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per auto besteedt aan alle stappen bij aanvragen voor 1 tot 10 auto's, 1,5 uur per auto bij aanvragen voor 10 tot 50 auto's, en 0,25 uur per auto bij aanvragen voor 50 tot 100 auto's. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers en non-profitinstellingen wordt een tarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager € 15,- tot € 180,- per auto. Uitgaande van een subsidiebedrag van gemiddeld € 3.500,- per auto betekent dit een regeldruk van 0,4-5,1%.

Voor de duur van de gehele regeling worden circa 45.000 aanvragen voor subsidie voor nieuwe bedrijfsauto's verwacht. Wanneer ervan uit wordt gegaan dat 60% van de aanvragen betrekking heeft op 1 tot 10 auto's, 25% op 10 tot 50 auto's en 15% op 50 tot 100 auto's, dan is de macro regeldruk van deze regeling circa 5,8 miljoen euro voor de hele duur van de regeling. Dit bedraagt 3,8% van het gehele subsidiebudget.

Het college ziet geen aanleiding voor adviespunten bij deze berekening.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van de consultatieversie van dit voorstel:

De regeling vaststellen, nadat rekening is gehouden met de adviespunten.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris