



Adviescollege
toetsing regeldruk

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

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20401
2500 EK 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/JE/Is/ATR1189/2024-U046

Uw referentie

Datum 15 mei 2024
Betreft Regeling houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van nieuwe emissieloze touringcars

Geachte mevrouw Heijnen,

Op 18 april 2024 is de *Regeling houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van nieuwe emissieloze touringcars (tijdelijke subsidieregeling aanschaf touringcars)* voor advies aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) aangeboden. De adviestermijn van ATR verloopt op 20 mei 2024.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen 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

Het doel van deze regeling is het versnellen van de transitie naar emissieloos touringcarvervoer. Dit is van belang met oog op het kabinetsbeleid dat beoogt om de uitstoot van broeikasgassen met 49% te verlagen in 2030 ten opzichte van 1990. In deze reductieopgave ligt er ook een rol voor de mobiliteitssector. De noodzaak van de regeling is daarmee voldoende onderbouwd.

De regeling beoogt de transitie naar emissieloos touringcarvervoer te stimuleren door middel van een subsidie die het prijsverschil met touringcars op diesel verkleint. Zoals volgt uit de toelichting is dit prijsverschil de belangrijkste uitdaging voor de transitie naar CO₂-neutraal touringcarvervoer. Het is hierbij belangrijk om op te merken dat er naast dit prijsverschil ook andere belemmeringen kunnen zijn die ervoor zorgen dat touringcarbedrijven aarzelen om in plaats van een touringcar op diesel te kiezen voor een emissieloze touringcar. Daarbij valt te denken aan een tekort aan netcapaciteit of laadstations. In dergelijke gevallen kunnen touringcarbedrijven aarzelen om over te stappen op een emissieloze touringcar, zelfs als ze subsidie kunnen krijgen. Het college geeft daarom in overweging om in de toelichting de probleemanalyse uit te breiden door toe te lichten wat

alle huidige belemmeringen zijn voor de transitie naar emissieloos touringcarvervoer en in hoeverre deze onder het huidige beleid worden opgelost.

2. Minder belastende alternatieven

De toelichting stelt dat de ervaring leert dat een subsidieregeling de belangrijkste eerste stap is richting de marktintroductie van nieuwe duurzame toepassingen. Er worden geen andere afgewogen beleidsinstrumenten in de toelichting genoemd, terwijl die er wel zijn.

2.1 Het college adviseert om in de toelichting in te gaan op mogelijk minder belastende beleidsalternatieven en inhoudelijk toe te lichten waarom deze alternatieven niet zijn gekozen.

De subsidieregeling stelt eisen aan de subsidieontvanger. Vanuit de wens om emissieloze touringcars voor Nederland te behouden geldt dat een elektrische touringcar minimaal vier jaar in het eigendom van de subsidieontvanger moet blijven. Uit de toelichting blijkt dat met betrekking tot het vastgestelde aantal jaren rekening is gehouden met het feit dat voor ondernemingen ook een zekere flexibiliteit gewenst is wat betreft het bezit van de voertuigen. Het college acht deze tenaamstellingsregeling onnodig beperkend. Aan gezien het doel is dat de elektrische touringcar beschikbaar blijft voor Nederlandse bedrijven, kan de subsidie in stand blijven bij een binnenlandse verkoop.¹

2.2 Het college adviseert om de subsidie in stand te houden als de emissieloze touringcar wordt verkocht aan een andere Nederlandse partij.

3. Werkbaarheid

Met het oog op de werkbaarheid van de subsidieregeling is het raadzaam dat aan betrokken partijen wordt gevraagd hoe de regeling goed kan worden vormgegeven. De toelichting vermeldt niet welke partijen zijn geconsulteerd en wat er met hun inbreng is gebeurd.

3.1 Het college adviseert om in de toelichting te beschrijven op welke wijze stakeholderconsultaties hebben plaatsgevonden, welke partijen hebben deelgenomen aan deze consultaties, wat hun belangrijkste inbreng was en hoe daar in de regeling rekening mee is gehouden.

De subsidieregeling bestaat uit twee delen: één voor touringcarbedrijven en één voor concessiehouders. Voor iedere groep bedraagt het totale subsidie plafond 1 miljoen euro in 2024 en 4 miljoen euro in 2025. In het geval dat één deel in een jaar ontoereikend is om alle aanvragen te kunnen toewijzen en in het andere deel nog wel ruimte is, wordt die ruimte gebruikt voor aanvulling van het ontoereikende deel. Het college waardeert dat overheveling van budget tussen de twee jaren binnen hetzelfde jaar mogelijk is. Onduidelijk is waarom dit niet kan met budget tussen 2024 en 2025. In het geval beide delen van 2024 leeg zijn, moeten aanvragers wachten tot 2025 voor een aanvraag kan worden gehonoreerd. Dit vertraagt onnodig de snelheid waarin touringcarbedrijven en concessiehouders over kunnen schakelen op elektrisch touringcarvervoer.

¹ Zie in dit verband ook ons advies over de aanschafsubsieregeling voor zero-emissie vrachtwagens (www.atr-regeldruk.nl/aanschafsubsidie-emissieloze-vrachtwagens).

3.2 Het college adviseert om de mogelijkheid te creëren om te schuiven met budgetten tussen jaren.

De subsidieregeling biedt subsidie voor een elektrische touringcar ter hoogte van een percentage van de meerprijs van een vergelijkbare touringcar op diesel. Om de meerprijs vast te stellen moet de aanvrager in zijn aanvraag zowel offertes van de gewenste elektrische touringcar van een referentievoertuig op diesel opsturen. De toelichting maakt niet duidelijk hoe aanvragers het referentievoertuig moeten vaststellen. Inzicht hierin neemt mogelijk onzekerheid weg bij aanvragers.

3.3 Het college adviseert om in de toelichting op te nemen op welke wijze het referentievoertuig kan worden bepaald.

4. Gevolgen regeldruk

De regeldruk per aanvraag is berekend op 180,- euro per aanvraag (3 uur x 60,- euro). Er worden in totaal 45 aanvragen verwacht voor 170 touringcars in de periode 2024-2026 (in één aanvraag mogen aanvragers subsidie voor meerdere touringcars aanvragen). De macroregeldruk is hiermee 8.100,- euro voor de duur van de gehele regeling. Dit is 0,04% van het subsidieplafond.

Het college merkt op dat de regeldrukbenadering is uitgewerkt conform de Rijksbrede methodiek. Tegelijkertijd ziet het college enkele aandachtspunten:

- De regeldrukberekening heeft betrekking op de periode 2024-2026 (met een subsidieplafond van 20 miljoen euro) terwijl de subsidieregeling alleen over 2024-2025 gaat (subsidieplafond 10 miljoen euro). De berekening dient aan te sluiten op de regeling.
- In de berekening wordt de prijs per aanvraag vermenigvuldigd met het verwachte aantal aanvragen. Dit leidt hoogstwaarschijnlijk tot een onderschatting van de macroregeldruk, komt doordat een aanvrager in één aanvraag voor meerdere touringcars subsidie kan aanvragen. Belangrijk is hierbij op te merken dat de tijdsbesteding voor een aanvrager toeneemt als hij subsidie aanvraagt voor meer touringcars.
- De toelichting bespreekt niet hoe het aantal verwachte aanvragen tot stand is gekomen en in hoeverre het risico bestaat op een overschrijding van het subsidieplafond.
- De toelichting noemt dat het 60,- euro kost om een onvolledige aanvraag aan te vullen. Dit bedrag is niet meegenomen in de regeldrukberekening.

4.1 Het college adviseert de berekening aan te vullen conform de Rijksbrede systematiek.

Dictum

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

Niet indienen vaststellen tenzij met de adviespunten rekening wordt gehouden

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris