



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 februari 2021, nr. IENW/BSK-2021/27507, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3, eerste lid, onder b en f, 4, eerste en tweede lid, en 5 van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanschaf: verkrijging van de eigendom, bedoeld in artikel 3:84, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek krachtens koop, of 'financial leasing', bedoeld in paragraaf 3.2 van het besluit Omzetbelasting, leasing;

aanvrager: onderneming of non-profitinstelling, niet zijnde een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, een provincie, gemeente, waterschap of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen, die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, is gevestigd in Nederland en een subsidie aanvraagt op grond van deze regeling;

actieradius: actieradius van een emissieloze bedrijfsauto op datum eerste toelating zoals gemeten als onderdeel van de typegoedkeuring;

Algemene Groepsvrijstellingsverordening: Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187), die voor het laatst is gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2017/1084;

catalogusprijs: catalogusprijs, bedoeld in artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet;

eerste inschrijving en tenaamstelling: eerste inschrijving en tenaamstelling, bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement;

emissieloze bedrijfsauto: bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1, van de Regeling voertuigen, die volledig emissieloos is, uitsluitend wordt aangedreven door een elektromotor en valt onder de voertuigclassificaties N1 of N2 tot een maximum gewicht van 4.250 kg;

emissieloos: zonder uitlaatmissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z);

gewicht: technisch toegestane maximummassa, bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;

groep: groep, bedoeld in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek;

kentekenregister: kentekenregister, bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

netto catalogusprijs: catalogusprijs verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting;

meerfasentypegoedkeuring: meerfasentypegoedkeuring als bedoeld in artikel 3, achtste lid, van Verordening (EU) 2018/858;

nieuwe emissieloze bedrijfsauto: emissieloze bedrijfsauto waarvan, blijkens vermelding in het kentekenregister, de datum eerste toelating, de datum eerste inschrijving in Nederland en de datum tenaamstelling, gelijk zijn;

non-profitinstelling: rechtspersoonlijkheid bezittende entiteit zonder winstoogmerk, die tot doel heeft de ondersteuning van private of publieke aangelegenheden van niet-commerciële aard;

onderneming: iedere entiteit, ongeacht haar rechtsvorm die een economische activiteit uitoefent;

overeenkomst: schriftelijke overeenkomst tot koop, bedoeld in artikel 7:1 van het Burgerlijk Wetboek of een schriftelijke overeenkomst tot 'financial leasing', bedoeld in paragraaf 3.2 van het besluit Omzetbelasting, leasing;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

typegoedkeuring: typegoedkeuring als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van Verordening (EU) 2018/858;

verkoopprijs: prijs van de bedrijfsauto zoals vermeld in de overeenkomst verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting;



Verordening (EU) 2018/858: Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG;

vestigingsadres: vestigingsadres van de onderneming of non-profitinstelling zoals opgenomen in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel.

Artikel 1.2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf van nieuwe emissieloze bedrijfsauto's door ondernemingen en non-profitinstellingen, teneinde de emissie van CO₂ te verminderen.

Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij deze regeling, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissieloze bedrijfsauto's.

Artikel 1.4 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt:
 - a. voor een bedrijfsauto die valt onder de voertuigclassificatie N1 10% van de netto catalogusprijs, tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto; en
 - b. voor een bedrijfsauto die valt onder de voertuigclassificatie N2 10% van de verkoopprijs, tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto.
2. Wanneer het subsidiebedrag, bedoeld in het eerste lid, onder a of b, de maximale steunruimte van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening overschrijdt, wordt de overschrijding in mindering gebracht op het subsidiebedrag.
3. Indien reeds door een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie subsidie is verstrekt voor de aanschaf van één of meerdere bedrijfsauto's wordt het bedrag dat door deze bestuursorganen is verstrekt in mindering gebracht op de subsidie waarvoor de aanvrager krachtens deze regeling in aanmerking komt.

Artikel 1.5 Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond voor 2021 is € 22.000.000.
2. De Minister stelt het subsidieplafond vast voor de jaren na 2021 en geeft hiervan kennis in de Staatscourant voor aanvang van het kalenderjaar waarvoor het betreffende subsidieplafond wordt vastgesteld.
3. Indien het subsidieplafond wordt bereikt voor afloop van de betreffende kalenderperiode, maakt de Minister dit bekend in de Staatscourant.

Artikel 1.6 Verdelingsregime

1. De Minister verdeelt de in de betreffende subsidieperiode beschikbare gelden op volgorde van ontvangst van de aanvragen.
2. Indien een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt de dag waarop de aanvraag voldoet aan deze wettelijke voorschriften als datum van ontvangst.
3. Indien de Minister op de dag waarop het subsidieplafond is bereikt, meer dan één volledige aanvraag om subsidieverlening heeft ontvangen, stelt hij de onderlinge rangschikking vast door middel van loting.

Artikel 1.7 Aanvraag algemeen

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag om subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.



2. Als tijdstip van indiening van een aanvraag geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.
3. De Minister kan de aanvrager naar aanleiding van de aanvraag verzoeken documenten te overleggen met betrekking tot de aanschaf van de bedrijfsauto of bedrijfsauto's.

Artikel 1.8 Aanvraag subsidieverlening

Een aanvraag tot subsidieverlening op grond van deze regeling kan worden ingediend:

- a. in 2021 van 15 maart 2021, 9.00 uur tot en met 31 december 2021, 12.00 uur;
- b. in 2022 van 3 januari 2022, 9.00 uur tot en met 31 december 2022, 12.00 uur;
- c. in 2023 van 2 januari 2023, 9.00 uur tot en met 31 december 2023, 12.00 uur;
- d. in 2024 van 2 januari 2024, 9.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur; en
- e. in 2025 van 2 januari 2025, 9.00 uur tot en met 31 december 2025, 12.00 uur.

Artikel 1.9 Aanvraag subsidievaststelling

1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie kan worden ingediend tot uiterlijk 4 maanden na de datum van verlening van de subsidie.
2. De aanvrager kan bij RVO een verzoek doen tot uitstel van maximaal 5 maanden van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien hij kan aantonen dat de levertijd van de bedrijfsauto of bedrijfsauto's, vanwege de benodigde tijd voor meerfasentypegoedkeuring, langer is dan de periode, genoemd in het eerste lid.

Artikel 1.10 Beslistermijn

1. De beschikking op een aanvraag wordt gegeven binnen 13 weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.
2. Indien de beschikking niet binnen 13 weken kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met diezelfde termijn worden verlengd.

Artikel 1.11 Voorschot

Bij subsidieverlening wordt geen voorschot verstrekt.

Artikel 1.12 Betaling

Na vaststelling van de subsidie vindt de betaling van het subsidiebedrag plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

Artikel 1.13 Algemene afwijzingsgronden

De Minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie:

- a. indien de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in deze regeling;
- b. indien in het kalenderjaar waarin de aanvraag wordt gedaan aan een aanvrager, dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren, reeds voor 400 voertuigen subsidie is verstrekt;
- c. als het een aanvrager betreft, tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, zesde lid, onderdeel a, van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening;
- d. voor zover er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening;
- e. indien er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening; of
- f. indien de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 1.14 Algemene verplichtingen

1. De subsidieontvanger is verplicht:
 - a. onverwijld schriftelijk mededeling aan de Minister te doen van de indiening bij de rechtbank van een verzoek tot het op hem van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, tot verlening van surseance van betaling aan hem of tot faillietverklaring van hem;
 - b. onverwijld schriftelijk mededeling aan de Minister te doen van gewijzigde omstandigheden of



- wijziging van zijn gegevens die van belang zijn in verband met de subsidieverstrekking op grond van deze regeling;
- c. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikkingen;
 - d. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een door de Minister ter zake van de toepassing en de effecten van deze regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de Minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek.
2. Zodra het redelijkerwijs aannemelijk is dat niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen wordt of zal worden voldaan, doet de subsidieontvanger hiervan onverwijld mededeling aan de Minister.
 3. De Minister kan in de beschikking tot subsidieverstrekking nadere verplichtingen opleggen.

HOOFDSTUK 2 SUBSIDIE AANSCHAF NIEUWE EMISSIELOZE BEDRIJFSAUTO'S

Artikel 2.1 Voorwaarden

Voor de subsidieverstrekking moet zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. de aanschaf van de bedrijfsauto door de aanvrager vindt plaats op basis van een overeenkomst die ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten;
- b. ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening is de bedrijfsauto nog niet tenaamgesteld;
- c. de overeenkomst is niet eerder gesloten dan op 1 januari 2021;
- d. wanneer de bedrijfsauto onder voertuigclassificatie N1 valt heeft deze een netto catalogusprijs van € 20.000 of meer;
- e. wanneer de bedrijfsauto onder voertuigclassificatie N2 valt heeft deze een verkoopprijs van € 20.000 of meer;
- f. indien de energie voor de aandrijving van de bedrijfsauto wordt geleverd door een accupakket mag dit geen lood bevatten;
- g. wanneer een actieradius is bepaald, bedraagt deze minimaal 100 km.

Artikel 2.2 Aanvraag subsidieverlening

Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. naam en adres aanvrager;
- b. contactpersoon met contactgegevens van de aanvrager;
- c. nummer Kamer van Koophandel;
- d. BSN-nummer van de aanvrager wanneer een onderneming door een natuurlijk persoon wordt gedreven;
- e. merk, type en handelsbenaming van de bedrijfsauto waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
- f. hoogte van de netto catalogusprijs van de bedrijfsauto waarvoor subsidie wordt aangevraagd wanneer deze onder de voertuigclassificatie N1 valt;
- g. hoogte van de verkoopprijs van de bedrijfsauto wanneer deze onder voertuigclassificatie N2 valt;
- h. hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies voor de aanschaf van de bedrijfsauto.

Artikel 2.3 Aanvraag subsidievaststelling

Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. het kenteken van de bedrijfsauto die is vermeld in de overeenkomst;
- b. het IBAN-nummer van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

Artikel 2.4 Subsidieverplichtingen

1. De subsidieontvanger is verplicht:
 - a. de bedrijfsauto waarvoor subsidie is verleend op zijn naam te stellen;
 - b. er zorg voor te dragen dat de bedrijfsauto gedurende drie jaar vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling, ononderbroken op zijn naam is gesteld;
 - c. te beschikken over de overeenkomst op basis waarvan de bedrijfsauto is aangeschaft tot drie jaar na de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling van de bedrijfsauto op zijn naam;
 - d. op verzoek de overeenkomst over te leggen.
2. De verplichting van het eerste lid, onderdeel b, geldt niet indien de subsidieontvanger de bedrijfsauto vervangt door een andere nieuwe emissieloze bedrijfsauto die ook in aanmerking zou



zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en deze andere auto gedurende de nog resterende termijn van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde periode op zijn naam is gesteld. In dit geval wordt de vaststellingsbeschikking op verzoek van de subsidieontvanger, na verstrekking van het kenteken van deze andere auto, dienovereenkomstig gewijzigd.

3. De uitzondering van het tweede lid geldt niet wanneer de subsidieontvanger voor de vervangende auto subsidie aanvraagt.
4. Indien de bedrijfsauto wordt vervangen door een andere auto, als bedoeld in het tweede lid, is de subsidieontvanger verplicht om gedurende de in dat lid bedoelde resterende termijn te beschikken over de overeenkomst tot aanschaf van de vervangende bedrijfsauto.

Artikel 2.5 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 2.4, eerste lid, onderdeel b, kan de Minister, onverminderd het bepaalde in de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terug te vorderen. Het terug te vorderen bedrag wordt bepaald door de subsidie te verminderen met 1/36^e van het verstrekte subsidiebedrag vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting genoemd in artikel 2.4, eerste lid, onderdeel b.

HOOFDSTUK 3 SLOTBEPALINGEN

Artikel 3.1 Misbruik en oneigenlijk gebruik

1. De Minister houdt ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidie een registratie bij waarin wordt vastgelegd:
 - a. het opleggen van een boete aan een subsidieontvanger op grond van de Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door Minister verstrekte subsidies;
 - b. het lager vaststellen van de subsidie op grond van artikel 4:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, het intrekken of ten nadele van de subsidieontvanger wijzigen van de subsidieverlening op grond van artikel 4:48 van de Algemene wet bestuursrecht en het intrekken of ten nadele van de subsidieontvanger wijzigen van de subsidievaststelling op grond van artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht, indien de subsidieontvanger een verwijt kan worden gemaakt van de lagere vaststelling, intrekking of wijziging als hiervoor bedoeld;
 - c. de aard van de gedragingen die tot maatregelen als bedoeld in onderdelen a en b hebben geleid en, in geval van maatregelen als bedoeld in onderdeel b, het subsidiebedrag dat daarmee is gemoeid;
 - d. de naam- en adresgegevens van de subsidieontvanger jegens wie de maatregelen als bedoeld in de onderdelen a en b, worden getroffen.
2. De registratie kan worden geraadpleegd door daartoe door de Minister aangewezen ambtenaren die zich bezighouden met het verstrekken van subsidies door de Minister.
3. De registratie van gegevens vindt plaats voor de duur van drie jaar na de datum van registratie, waarna de betreffende gegevens uit de registratie worden verwijderd.
4. Indien blijkt dat een aanvrager in de in het eerste lid bedoelde registratie is opgenomen kan de Minister aan de geregistreerde gegevens gevolgtrekkingen verbinden bij de beoordeling van de aanvraag, de in het kader van de subsidieverstrekking op te leggen verplichtingen en de controle op de naleving van die verplichtingen.

Artikel 3.2 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 maart 2021 en vervalt met ingang van 15 maart 2026, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor de laatstgenoemde datum zijn aangevraagd.

Artikel 3.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's.



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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Op grond van deze regeling kunnen subsidies worden verstrekt aan ondernemingen en non-profitinstellingen voor de aanschaf van één of meerdere emissieloze bedrijfsauto's.

Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Klimaatakkoord van 28 juni 2019.¹ Het kabinet heeft met het Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Onderdeel daarvan is ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector. Om deze kabinetsambitie te realiseren is de komende jaren financiële stimulering van elektrisch rijden noodzakelijk.

Aanleiding voor deze regeling zijn de afspraken in het Klimaatakkoord in onderdeel *C 2.5 Verduurzaming in logistiek*. Daarin is opgenomen dat de Rijksoverheid ter ondersteuning van het instellen van middelgrote zero-emissie zones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden, een stimuleringsprogramma voor bestelauto's zal opzetten om de ingroei te stimuleren. Volgens het Klimaatakkoord is de verwachte vraag in verband met het instellen van de nul-emissie zones in totaal 50.000 zero-emissie bestelauto's in 2025, met een doorgroei naar 115.000 zero-emissie bestelauto's in 2030. Deze regeling is bedoeld voor het stimuleren van het gebruik van emissieloze bedrijfsauto's in heel Nederland, ongeacht het gebruik ervan in nul-emissie zones.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Doel

Op grond van de regeling kan subsidie worden verstrekt aan ondernemingen en non-profitinstellingen voor de aanschaf van nieuwe emissieloze bedrijfsauto's. Met emissieloze bedrijfsauto's worden bedrijfsauto's bedoeld die tijdens het rijden geen schadelijke stoffen voor het milieu, zoals CO₂, uitstoten. Dergelijke bedrijfsauto's worden batterij-elektrisch of elektrisch via waterstofbrandstofcellen aangedreven. In het Klimaatakkoord is aangegeven dat de invoering van middelgrote nul-emissiezones in 30 tot 40 grotere gemeenten tot een jaarlijkse besparing van 1,0 Mton CO₂ leidt. Uit de berekening die hieraan ten grondslag ligt² blijkt dat ongeveer de helft wordt gerealiseerd door lichte bedrijfswagens tot 3.500 kg en de andere helft door zware bedrijfsauto's. Aangezien de subsidieregeling vooralsnog alleen ziet in afgifte van subsidies voor lichte bedrijfsauto's tot 4.250 kg wordt ingeschat dat de subsidieregeling in combinatie met fiscale stimulering en in samenhang met de nul-emissiezones voor stadslogistiek leidt tot een reductie van 0,5 Mton CO₂ per jaar in 2030.

De prille markt van de emissieloze bedrijfsauto's is gebaat bij een tijdelijke stimulering. Ondernemers en non-profitinstellingen zijn nu soms nog aarzelend met betrekking tot de aankoop van emissieloze bedrijfsauto's vanwege de hogere aanschafkosten ten opzichte van bedrijfsauto's die rijden op fossiele brandstoffen. Dit blijkt ook uit de publicatie 'Elektrisch op bestelling? Hoe ondernemers zijn te stimuleren tot aanschaf en gebruik van emissieloze bestelauto's' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, van juli 2018.³ Het doel van de regeling is om de keuze voor een emissieloze bedrijfsauto te stimuleren door het prijsverschil tussen een emissieloze bedrijfsauto en een bedrijfsauto op fossiele brandstof te verkleinen.

Volgens de Monitor lichte bedrijfswagens 2019⁴, een initiatief van RAI Vereniging, overweegt zo'n 59% van de bedrijven met meer dan 6 bedrijfsauto's serieus om een volledig emissieloze lichte bedrijfsauto aan te schaffen. Wagenparkeigenaren verwachten dat in 2025 een derde van hun wagenpark elektrisch zal zijn aangedreven. De belangrijkste randvoorwaarden voor de keuze voor een emissieloze aandrijving zijn allereerst functioneel (voldoende actieradius, voldoende oplaadpunten, voldoende laadvermogen) en vervolgens prijs, 'Total Cost of Ownership' (hierna: TCO) en aanbod van merken of modellen.

Het is een economische wetmatigheid dat als gevolg van schaalgrootte kost- en verkoopprijzen dalen, waardoor aankopen vanzelf aantrekkelijker worden en de markt tot volle wasdom kan komen. Omdat

¹ <https://www.klimaatakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord>.

² Doorrekening stadslogistiek voor PBL, d.d. 17 augustus 2018, TNO, ECN, CE Delft.

³ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/07/12/elektrisch-op-bestelling>.

⁴ <https://www.raivereniging.nl/binaries/content/assets/downloads/monitor-lichte-bedrijfswagens-2019.pdf>.



er weinig emissieloze bedrijfsauto's worden aangeschaft, ontwikkelt zich geen schaalgrootte en geen infrastructuur van oplaadpunten, waardoor emissieloze bedrijfsauto's onaantrekkelijk blijven en niet worden aangekocht. Door middel van deze subsidieregeling kan deze spiraal worden doorbroken met een tijdelijke versterkte financiële impuls tot 2025 om schaalgrootte te realiseren. Deze impuls wordt gecombineerd met de huidige milieu-investeringsaftrek (hierna: MIA) voor emissieloze bedrijfsauto's. Met MIA wordt bedoeld op de investeringsaftrek die wordt omschreven in artikel 3.42a van de Wet inkomstenbelasting 2001.⁵

Toepassing van de MIA maakt een stimulering van rond de 9% (voor ondernemingen die vennootschapsbelasting betalen; peildatum 2020) tot 18% (voor ondernemingen die inkomstenbelasting betalen; peildatum 2020) van de aanschafprijs mogelijk. Een aanvullende subsidie is nodig voor een meer stimulerend effect.

Gelet op de snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch bedrijfsvervoer is het niet met 100% zekerheid te zeggen wat de precieze effecten van de regeling zullen zijn. De inschatting is dat de subsidieregeling ertoe leidt dat er circa 3.700 extra emissieloze bedrijfsauto's in 2021 op de weg komen. In de jaren erna wordt rekening gehouden met een geleidelijk, progressief oplopend, groeipad dat moet resulteren in 44.000 extra emissieloze bedrijfsvoertuigen in 2025 ten opzichte van de situatie waarin er geen subsidieregeling zou zijn. In februari 2020 bedroeg de totale vloot lichte emissieloze bedrijfsauto's bijna 5.000.

Doelgroep

De subsidie is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen en non-profitinstellingen, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en zijn gevestigd in Nederland.

Zowel ondernemingen die door natuurlijke personen worden gedreven (éénmanszaak, VOF, CV en maatschap) als ondernemingen die door rechtspersonen worden gedreven (BV, NV, coöperatie, onderlinge waarborgmaatschappij) kunnen voor subsidie in aanmerking komen.

Non-profitinstellingen zullen meestal stichtingen of verenigingen zijn, zoals sportverenigingen, ziekenhuizen of stichtingen voor ideële doeleinden.

Publiekrechtelijke zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) met rechtspersoonlijkheid, provincies, gemeenten, waterschappen of openbare lichamen als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen komen niet in aanmerking voor de subsidie omdat zij al publieke financiering ontvangen. Andere onderdelen van de Rijksoverheid dan de genoemde ZBO's komen reeds niet voor subsidie in aanmerking omdat de subsidieverstrekking een geldstroom zou betreffen binnen één publiekrechtelijke rechtspersoon, namelijk de Staat. Gelet op de definitie van het begrip subsidie in artikel 4:21, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht worden dergelijke geldstromen niet als subsidie aangemerkt.⁶

Naast de koop van een emissieloze bedrijfsauto komt ook financial lease in aanmerking voor subsidie. Wat betreft financial lease komt alleen de lessee (onderneming of non-profitinstelling die leaset) voor subsidie in aanmerking. Een leasemaatschappij die auto's ter beschikking stelt voor financial lease is uitgesloten van ontvangst van subsidie. Deze leasemaatschappijen zijn uitgesloten door het vereiste in de regeling dat een subsidieontvanger het kenteken van de auto waarvoor subsidie is verleend op zijn naam moet laten zetten. Bij financial lease staat het kenteken van een auto altijd op naam van de lessee.

Bij operational lease komt alleen de lessor (leasemaatschappij die auto ter beschikking stelt voor lease) voor subsidie in aanmerking. De lessee is bij operational lease uitgesloten van ontvangst van subsidie. De lessee is uitgesloten omdat in artikel 1.1 *aanschaf* is gedefinieerd als koop of financial lease van een bedrijfsauto.

Met de leasemaatschappijen worden afspraken gemaakt over het transparant maken van de effecten van de subsidieregeling op de markt voor emissieloze leaseauto's.

Samenhang met andere maatregelen op het gebied van emissieloze bedrijfsauto's

Deze regeling vormt een onderdeel van een breed maatregelenpakket dat is aangekondigd in het Klimaatakkoord om het gebruik van lichte emissieloze bedrijfsauto's ten behoeve van inzet in

⁵ Op grond van artikel 3.42a van de Wet inkomstenbelasting 2001 kan een ondernemer die investeert in bedrijfsmiddelen die zijn aangewezen als milieu-investeringen, ervoor kiezen bij de aangifte een aangewezen percentage van het bedrag aan milieu-investeringen ten laste te brengen van de winst van dat jaar. In 2020 zijn ook elektrische voertuigen (waaronder elektrische bedrijfsauto's) aangewezen als milieu-investering.

⁶ Zie de MvT bij artikel 4:21 van de Algemene wet bestuursrecht, Kamerstukken II 1993/94, 23 700, 3, p. 37.



nul-emissie zones voor stadslogistiek te stimuleren. In het Klimaatakkoord is het streven opgenomen dat in 30 tot 40 grotere steden middelgrote emissievrije zones voor stadslogistiek worden ingericht vanaf 2025. Een groot aantal gemeenten is begonnen met beleidsvoorbereiding van deze zones. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt is de regeling overigens niet beperkt tot het stimuleren van het gebruik van emissieloze bedrijfsauto's in alleen de nul-emissiezones.

De regeling richt zich op emissieloze bedrijfsauto's in de klasse N1 en deels N2 (tot 4.250 kg). Voor zwaardere bedrijfsauto's (N2-klasse vanaf 4.250 kg en N3-klasse) wordt een aparte stimuleringsregeling voorbereid zoals aangekondigd in het Klimaatakkoord.

De regeling richt zich alleen op nieuwe emissieloze bedrijfsauto's. Op dit moment is het aantal tweedehands emissieloze bedrijfsauto's nog klein waardoor het stimuleren van deze markt met subsidie nog niet (kosten-)effectief is. Naarmate er meer bedrijfsauto's worden verkocht kan de regeling over enkele jaren worden uitgebreid met subsidie voor gebruikte emissieloze bedrijfsauto's.

Ondernemingen kunnen, behalve voor subsidie op grond van deze regeling, ook in aanmerking komen voor de MIA.

De laadinfrastructuur is ook in ontwikkeling. De ontwikkeling van deze laadinfrastructuur is afhankelijk van het aantal emissieloze voertuigen op de weg. Parallel aan de introductie van deze aanschafsubsidies wordt via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een impuls aan de laadinfrastructuur gegeven.

In 2017 is in het Regeerakkoord afgesproken dat gemeenten de bevoegdheid krijgen tot het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze voertuigen.

Minimale duur tenaamstelling

Eenzijds is er de wens om emissieloze bedrijfsauto's voor langere termijn in Nederland te behouden om zo ook voor langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Anderzijds is er voor de onderneming of non-profitinstelling een zekere flexibiliteit gewenst ten aanzien van het bezit van de bedrijfsauto('s). Daartussen is een balans gezocht door in deze regeling de eis te stellen dat nieuw aangeschafte bedrijfsauto's drie jaar op naam moeten blijven staan van de subsidieontvanger.

De tenaamstelling van de emissieloze bedrijfsauto's van aanvragers waaraan subsidie is verleend zal bij de aanvraag tot subsidievaststelling bij de Dienst wegverkeer (hierna: RDW) gecontroleerd worden. Na de tenaamstelling zal eveneens periodiek bij de RDW gecontroleerd worden of aan deze eis wordt voldaan. Indien een onderneming of non-profitinstelling de gesubsidieerde bedrijfsauto's tussentijds bijvoorbeeld verkoopt, dient de subsidie naar rato te worden terugbetaald. Dit geldt niet wanneer een bedrijfsauto tussentijds wordt verkocht en wordt vervangen door een andere bedrijfsauto die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient de onderneming of de non-profitinstelling de wijziging te melden bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO) en dient deze andere bedrijfsauto de resterende duur van de tenaamstelling op naam van de subsidieontvanger te blijven staan. Het subsidiebedrag blijft ongewijzigd. Gelet op de discretionaire bevoegdheid bij terugvordering kan de Minister ook in situaties van overmacht waarbij de auto niet de vereiste drie jaar op naam staat afzien van terugvordering.

Subsidiebedrag

De subsidie bedraagt voor bedrijfsauto's die onder de voertuigclassificatie N1 vallen 10% van de netto catalogusprijs⁷ die is ingeschreven in het kentekenregister tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto. Voor bedrijfsauto's die onder de voertuigclassificatie N2 vallen bedraagt de subsidie 10% van de in de overeenkomst tot koop of 'financial leasing' vermelde verkoopprijs, verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting, tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto. Voor bedrijfsauto's die onder voertuigclassificatie N2 vallen wordt geen netto catalogusprijs vastgesteld. Daarom wordt voor deze bedrijfsauto's uitgegaan van de prijs genoemd in de overeenkomst tot koop of 'financial leasing'.

Voor bedrijfsauto's die onder de voertuigclassificatie N1 vallen en een netto catalogusprijs hebben van minder dan € 20.000 wordt geen subsidie toegekend. Hetzelfde geldt voor bedrijfsauto's die onder de

⁷ In artikel 1.1 is bepaald dat met catalogusprijs, de catalogusprijs wordt bedoeld in artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet. Daarnaast is in dit artikel bepaald dat met de netto catalogusprijs wordt bedoeld de catalogusprijs verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting.



voertuigclassificatie N2 vallen met een verkoopprijs verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting van minder dan € 20.000.

Bij het doen van de aanvraag om subsidie voor een bedrijfsauto die onder de voertuigclassificatie N1 valt dient de aanvrager voor de opgave van de catalogusprijs uit te gaan van de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte catalogusprijs. De Minister gaat bij de vaststelling van de subsidie uit van de catalogusprijs zoals ingeschreven in het kentekenregister. Wanneer deze prijs hoger is dan de catalogusprijs die is opgegeven door de aanvrager in de aanvraag om subsidieverlening, wordt voor de bepaling van de hoogte van de subsidie uitgegaan van de catalogusprijs die is opgegeven door de aanvrager. Uit artikel 4:46 van de Algemene wet bestuursrecht volgt dat de subsidie bij de vaststelling niet hoger kan zijn dan bij de verlening.

Voor emissieloze bedrijfsauto's met een netto catalogusprijs of verkoopprijs verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting van minder dan € 20.000 blijkt de steunruimte met toepassing van de MIA volledig te worden benut. Om overstimulering te voorkomen is deze groep bedrijfsauto's uitgesloten van de subsidie.

Tot slot wordt opgemerkt dat wijziging van (de stimuleringspercentages van) de MIA voor emissieloze bedrijfsauto's of ontwikkelingen in de markt, zoals wijzigingen van de catalogusprijzen, aanleiding kunnen zijn om het subsidiepercentage aan te passen. Een wijziging van het subsidiepercentage gaat in per nieuw kalenderjaar en wordt tenminste twee maanden van tevoren aangekondigd.

Ondernemingen

Bij het verstrekken van subsidie aan ondernemingen wordt de Algemene Groepsvrijstellingsverordening⁸ toegepast. Uitgangspunt bij het vaststellen van het hiervoor genoemde percentage is dat de maximale steunruimte (steunintensiteit), zoals opgenomen in artikel 36 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening, niet wordt overschreden. De maximale steunruimte is afhankelijk van de grootte van een onderneming. Voor grote, middelgrote en kleine ondernemingen in de zin van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening⁹ is dit onderscheidenlijk 40, 50 en 60% van de meerkosten van een emissieloze bedrijfsauto ten opzichte van een vergelijkbaar referentievoertuig met een motor aangedreven door een fossiele brandstof (benzine of diesel).

Voor alle hiervoor genoemde ondernemingen is ervan uitgegaan dat voor de investering in een emissieloze bedrijfsauto het fiscale voordeel via de MIA wordt genoten. Dit fiscale voordeel moet meegenomen worden in de benutting van de steunruimte. Voor kleine ondernemingen is bij het berekenen van het fiscale voordeel ervan uitgegaan dat zij inkomstenbelasting betalen en in het hoogste tarief zitten. Voor de andere twee typen ondernemingen is ervan uitgegaan dat zij vennootschapsbelasting betalen.

Per type emissieloze bedrijfsauto is de meerinvestering bepaald van de emissieloze bedrijfsauto ten opzichte van een vergelijkbaar referentievoertuig met een motor aangedreven door een fossiele brandstof (benzine of diesel). Vervolgens is de maximale subsidie en de MIA per type bedrijfsauto berekend voor de drie typen ondernemingen. Hiermee kan het subsidiebedrag per type bedrijfsauto worden berekend met in achtname van de MIA. Voor dit subsidiebedrag is gekeken hoe dit zich procentueel verhoudt tot de aanschafprijs van de bedrijfsauto. Deze percentages per type bedrijfsauto zijn gemiddeld, waarmee het subsidiepercentage van 10% voor ondernemingen, ongeacht de omvang of omzet, is bepaald.

Non-profitinstellingen

Non-profitinstellingen verrichten in veel gevallen ook economische activiteiten. Daarom is ook voor non-profitinstellingen rekening gehouden met de maximale steunpercentages van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening.

Ontwikkelingen

De ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer gaan snel, zowel op het gebied van technologie, de beschikbaarheid van emissieloze voertuigen als de prijsontwikkeling. De regeling is gebudgetteerd om binnen de financiële kaders van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te blijven. Conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht wordt deze regeling uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding geëvalueerd om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling te

⁸ Dit betreft Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard ('de algemene groepsvrijstelling') (PbEU 26.6.2014, L187/1), dan wel later daarvoor in de plaats tredende Europese regelgeving.

⁹ In de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt ervan uitgegaan dat bij een kleine onderneming minder dan 50 personen werkzaam zijn en de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 10 miljoen EUR niet overschrijdt, bij een middelgrote onderneming minder dan 250 personen werkzaam zijn en de jaaromzet 50 miljoen EUR en/of het jaarlijkse balanstotaal 43 miljoen EUR niet overschrijdt en grote ondernemingen, ondernemingen zijn die niet aan deze criteria voldoen.



bepalen. Daarnaast wordt hiermee bepaald welk beleid en welke maatregelen na 2025 nodig en wenselijk zijn ten behoeve van het streven van het kabinet om de nieuwverkoop van emissieloze bedrijfsauto's verder toe te laten nemen tot circa 115.000 in 2030.

3. Subsidieplafond

Het subsidieplafond voor de gehele periode waarin de regeling in werking is, is op basis van de huidige prognose voldoende om 44.000 nieuwe emissieloze bedrijfsauto's te subsidiëren. Hierbij wordt rekening gehouden met een geleidelijk, progressief oplopend ingroeiend pad. Het subsidieplafond voor 2021 bedraagt 22 miljoen euro.

4. Risicoanalyse en toepasselijk subsidiekader

De risico's met betrekking tot misbruik of oneigenlijk gebruik van subsidies die worden verstrekt op grond van deze regeling zijn in kaart gebracht.

De Aanwijzingen voor subsidieverstrekingen bevatten de voorschriften voor het onder ministeriële verantwoordelijkheid verstrekken van subsidies die in acht worden genomen bij het opstellen van subsidieregelingen.¹⁰ Op grond van deze Aanwijzingen wordt een onderscheid gemaakt, afhankelijk van de hoogte van het subsidiebedrag. Het uitgangspunt bij subsidies van minder dan € 25.000 is dat een vast bedrag wordt verstrekt, een 100% voorschot en dat de subsidieontvanger achteraf in beginsel geen verantwoording hoeft af te leggen aan de subsidieverstreker.

De subsidiebedragen die worden verstrekt op grond van deze regeling zijn onder de € 25.000. Hierop zouden dan ook de voornoemde uitgangspunten van toepassing zijn. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt wordt voor de subsidieverstreking voor de aanschaf van nieuwe emissieloze bedrijfsauto's de Algemene Groepsvrijstellingsverordening toegepast. Uit deze verordening volgt dat op het moment dat een aanvraag om subsidie wordt ingediend nog geen investeringsverplichting mag zijn aangegaan. Een aanvraag moet daarom ingediend worden op basis van een overeenkomst waarin nog geen onherroepelijke verplichtingen zijn opgenomen. Dit betekent dat het contract ontbonden kan worden als de subsidie niet wordt verleend. In deze situatie ontstaat het risico dat de subsidie wordt vastgesteld en uitbetaald op het moment dat de investeringsverplichting nog niet definitief is aangegaan. De subsidie is dus uitgekeerd maar de bedrijfsauto is dan nog niet geleverd. Dit kan leiden tot misbruik en oneigenlijk gebruik van de subsidie. Om deze redenen is er, met instemming van het Ministerie van Financiën, voor gekozen om af te wijken van de Aanwijzingen voor subsidieverstreking en in het onderhavige geval de voorschriften voor subsidieverstreking van € 25.000 tot € 125.000 toe te passen.

Deze aanpassing leidt ertoe dat een aanvraag tot subsidieverlening ingediend kan worden op het moment dat een overeenkomst is gesloten. Hierbij geldt dat het om een overeenkomst moet gaan die op het moment van indiening van de aanvraag nog geen onherroepelijke verplichtingen bevat. De aanvrager heeft na verlening duidelijkheid over de aanspraak op de subsidie. De vaststelling van de subsidie en de uitbetaling vinden plaats op het moment dat de bedrijfsauto is geleverd en op naam van de subsidieaanvrager is gesteld. Met deze maatregel wordt het restrisico op misbruik en oneigenlijk gebruik aanvaardbaar geacht, op grond van de uitgevoerde risicoanalyse met betrekking tot deze subsidieregeling.

5. Wettelijk kader

Nationaal recht

Deze regeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M (hierna: de Kaderwet). Artikel 3, eerste lid, onder b en f, van de Kaderwet geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling subsidies te verstrekken voor activiteiten die passen in het beleid inzake milieu en verkeer en vervoer. Deze wet vormt de wettelijke basis voor de onderhavige regeling.

Het is gebruikelijk dat subsidieregelingen naast de Kaderwet ook gebaseerd zijn op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: het Kaderbesluit). Voor deze subsidieregeling is dat echter niet het geval, vanwege de toepassing van de voorschriften voor subsidieverstreking van € 25.000 tot € 125.000, terwijl het te verstrekken subsidiebedrag (per bedrijfsauto) lager is. In artikel 23, zesde lid, van het Kaderbesluit is bepaald dat indien de subsidie lager is dan € 25.000, bij de beschikking tot subsidieverstreking 100% voorschot wordt verleend. Zoals beschreven in de risicoanalyse is dit echter voor deze

¹⁰ Regeling van de Minister-President, Minister van Algemene Zaken, van 15 december 2009, nr. 3086451, houdende vaststelling van Aanwijzingen voor subsidieverstreking (Stcrt. 2009, 20306).



subsidieregeling vanwege de risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik ongewenst. Gelet op deze bijzondere situatie is de subsidieregeling daarom alleen gebaseerd op de Kaderwet. De uitzondering op de toepassing van de Aanwijzingen voor subsidieverstrekingen heeft conform deze Aanwijzingen instemming verkregen van de Minister van Financiën. Dit leidt ertoe dat de relevante bepalingen uit het Kaderbesluit nu in deze ministeriële regeling zijn opgenomen. Inhoudelijk is daarbij verder zoveel mogelijk bij de bepalingen van het Kaderbesluit aangesloten.

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieverstreking voor de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's aan ondernemingen en in de meeste gevallen ook aan non-profitinstellingen is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Om deze geoorloofd te kunnen verstrekken wordt toepassing gegeven aan de Algemene Groepsvrijstellingsverordening.

De subsidieverstreking kan onder de vrijstelling van artikel 36 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening worden gebracht. Dit artikel is bedoeld voor 'Investeringssteun om ondernemingen in staat te stellen verder te gaan dan Unienormen inzake milieubescherming of om, bij ontstentenis van Unienormen, het niveau van milieubescherming te verhogen'.

Uit artikel 36 volgt dat in geval van investeringssteun voor vervoermiddelen, deze moeten worden aangeschaft. Bij financial lease gaat het economisch eigendom van de leasemaatschappij over naar de lessee. Daarom is er ook bij financial lease sprake van aanschaf in de zin van artikel 36 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening.

Zoals hiervoor reeds uiteen is gezet is bij het bepalen van de hoogte van de subsidie rekening gehouden met de maximaal toegestane steunpercentages van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening. Mocht het toepassen van het genoemde subsidiepercentage in artikel 1.4, eerste lid, in een specifieke situatie toch leiden tot een overschrijding van de steunpercentages, dan zal in dat geval overeenkomstig het tweede lid van dit artikel het subsidiebedrag dusdanig verminderd worden dat hier geen sprake meer van is. Daarnaast is onder meer om overschrijding van de steunpercentages te voorkomen in het derde lid van dit artikel bepaald, dat reeds eerder verstrekte subsidies voor de aanschaf van een emissieloze bedrijfsauto of bedrijfsauto's in mindering moeten worden gebracht op de subsidie.

In artikel 1.13 van de regeling zijn enkele andere afwijsgonden opgenomen om te voldoen aan de voorwaarden uit de Algemene Groepsvrijstellingsverordening.

In artikel 2.1, onder a, is bepaald dat de overeenkomst op basis waarvan de emissieloze bedrijfsauto wordt aangeschaft (gekocht of geleased) ten tijde van de aanvraag geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten. Deze voorwaarde is opgenomen in verband met het vereiste van artikel 6 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening dat steun een stimulerend effect dient te hebben.

6. Uitvoering & Privacy

Uitvoering

Deze regeling wordt uitgevoerd door RVO, onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. RVO heeft aantoonbare en jarenlange ervaring met de uitvoering van diverse subsidieregelingen voor bedrijven en particulieren. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van deze regeling is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en een door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.

Privacy

Voor de goede uitvoering en controle van de regeling maakt RVO gebruik van de gegevens van de RDW en het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. Gelet op de verwerking van persoonsgegevens die daarmee gemoeid is, is een Privacy Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. Voor een deel betreft het hier de openbare gegevens die voor eenieder in het kentekenregister beschikbaar zijn. Voor een ander deel vindt er een uitwisseling plaats tussen de gegevens van de RDW en RVO. Zo zal RVO bij de vaststelling van de subsidie in alle gevallen nagaan of de tenaamstelling van de subsidieontvanger overeenkomt met de tenaamstelling in het kentekenregister. Daarna zal RVO periodiek de tenaamstelling controleren bij de RDW om na te gaan of wordt voldaan aan de verplichting van de duur van de tenaamstelling.



Parallel aan de internetconsultatie zijn de regeling en de PIA voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (hierna: AP) voor advies.

Op 27 januari 2021 heeft de AP een advies uitgebracht over de regeling waarin zij heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben bij de regeling. Het advies van de AP heeft daarom niet geleid tot wijziging van de regeling.

7. Regeldrukeffecten

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennismaken van de regeling. In de praktijk zal het autobedrijf veelal de ondernemer of non-profitinstelling informeren over de mogelijkheden voor subsidie. Met behulp van die informatie kunnen zij zich via de website van RVO verder verdiepen in de voorwaarden voor het kunnen benutten van de subsidie. Een ondernemer of non-profitinstelling kan zelf ook actief op zoek gaan naar informatie over subsidie. Na het tekenen van een overeenkomst, met ontbindende voorwaarde, doet de ondernemer of non-profitinstelling een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning indienen. De aanvrager ontvangt een verleningsbesluit van RVO. Als de bedrijfsauto of bedrijfsauto's geleverd worden en te naam zijn gesteld, volgt het verzoek tot vaststelling door de aanvrager. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de subsidie. Een belangrijke voorwaarde voor subsidie is de minimale bezitsduur van drie jaar van de bedrijfsauto of bedrijfsauto's. Als binnen deze periode de tenaamstelling wijzigt, moet RVO hiervan op de hoogte worden gesteld door de subsidieontvanger.

De tijd die een subsidieaanvrager per voertuig aan deze stappen besteedt is afhankelijk van het aantal voertuigen waarvoor subsidie wordt aangevraagd. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per auto besteedt aan al deze 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 standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee € 15 tot € 180 per auto. Uitgaande van een subsidiebedrag van € 3.500 betekent dit een regeldruk van 0,4–5,1%. Voor de duur van de gehele regeling worden met de kennis van nu ongeveer 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 ongeveer 5,8 miljoen euro voor de hele duur van de regeling. Dat bedrag is 3,8% van het subsidiebudget. Deze berekening van de regeldruk is exclusief de tijd voor het aanvragen van de MIA. Het is niet mogelijk om de subsidieaanvraag en de MIA-melding in een enkele stap uit te voeren. De subsidieaanvraag moet vanwege staatssteunregels worden gedaan voorafgaand aan de aanschaf van een bedrijfsauto, terwijl de MIA-melding binnen drie maanden na aanschaf moet worden gedaan.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 13 januari 2021 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk. Het college heeft geen opmerkingen ten aanzien van nut en noodzaak van de regeling en ten aanzien van meer lastenluwe alternatieven voor de regeling. ATR ziet in het kader van de werkbaarheid aanleiding voor twee aandachtspunten.

Het college adviseert om nader in te gaan op de werkbaarheid van en tijdige communicatie over eventuele veranderingen in subsidiepercentages voor aanvragers. Naar aanleiding hiervan is in de toelichting bij de regeling opgenomen dat wijzigingen van het subsidiepercentage ingaan per nieuw kalenderjaar en tenminste twee maanden van tevoren worden aangekondigd.

Ook adviseert het college om één plafond voor de subsidieperiode te hanteren (zonder jaarlijkse 'schotten'). Volgens het advies brengt het instellen van jaarlijkse budgetten het risico met zich mee op voortijdige uitputting. Eén enkel subsidiebudget voor alle jaren neemt het risico weg dat tussentijds subsidieaanvragen afgekeurd of ontmoedigd worden, en zou sneller zekerheid geven over toekenning en hoogte van de subsidie en tevens bijdragen aan lagere administratiekosten.

Dit advies is niet overgenomen. Ten eerste past het niet in de begrotingssystematiek, waarbij uitgaven per jaar over de looptijd van de subsidieregeling worden geraamd. Indien het volledige budget in het eerste jaar beschikbaar wordt gesteld, is er een risico op onderbesteding. De resterende middelen kunnen niet onbegrensd over de jaargrens geschoven worden, waardoor er een risico is dat er in totaal minder geld beschikbaar is voor de subsidieregeling. Ten tweede leidt het tot ongewenste effecten: het is mogelijk dat één enkel budget leidt tot een snelle uitputting van het totale budget in een kortere periode dan de voorgenomen vijf jaar. In dat geval is aannemelijk dat vooral grote spelers met ervaring bij het aanvragen van subsidie gebruik maken van de regeling, en dat voor de kleinere bedrijven en ZZP-ers onvoldoende budget resteert. De verwachting is dat kleinere ondernemers veelal



pas overstappen op emissievrije voertuigen als de invoering van emissievrije zones in de steden dichterbij komt. Door met jaarbudgetten te werken kan worden voorkomen dat er tegen die tijd geen subsidiebudget meer beschikbaar is voor deze doelgroep.

Tenslotte geeft ATR mee om nader te expliciteren waarom de regeling zich in eerste instantie beperkt tot nieuwe emissieloze bedrijfsauto's. Dit is gebeurd in de toelichting bij de regeling.

8. Advies en consultatie

Bij het opstellen van de regeling zijn stakeholders in of met een directe relatie met de logistieke sector geraadpleegd. In februari 2020 zijn stakeholdersessies gehouden om mondelinge en schriftelijke adviezen in te winnen van: RAI Vereniging, VNO-NCW/MKB-Nederland, BOVAG, VNA, INRetail, Techniek Nederland, Connekt, de Hogeschool van Amsterdam, Natuur & Milieu, de gemeenten Amsterdam en Rotterdam, de provincie Gelderland en GNMI/VNG. Deze adviezen zijn verwerkt in het ontwerp van de regeling. In december 2020 en januari 2021 zijn nogmaals twee stakeholdersessies gehouden met het doel om reacties op de internetconsultatie toe te lichten.

Voor aanvragers wordt een online-rekeninstrument beschikbaar gesteld om een inschatting te maken van de kosten van de emissieloze bedrijfsauto (TCO) en de hoogte van de subsidie. Met decentrale overheden met eigen, vergelijkbare of deels overlappende subsidieregelingen, wordt de communicatie met stakeholders over de regeling afgestemd.

De subsidieregeling heeft van 30 november 2020 tot en met 11 januari 2021 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 37 reacties ontvangen waarvan 24 openbaar.

Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele inspraakreacties. Een uitgebreider verslag is na te lezen op www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_emissieloze_bedrijfsvoertuigen.

In essentie heeft de consultatie geleid tot één fundamentele inhoudelijke aanpassing van de regeling, namelijk het in eerste instantie verhogen van het maximale aantal van 300 voertuigen per aanvragende partij per jaar naar 400. Verder zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele kleinere gebreken hersteld.

Bij de start van de internetconsultatie zijn onder meer de volgende vragen voorgelegd:

- wat indieners vinden van het maximale aantal van 300 voertuigen per aanvragende partij per jaar;
- wat indieners vinden van de minimale actieradius van 100 km op een laadbeurt.

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 de mogelijkheden voor het MKB en ZZP-ers voor duurzame bestelvoertuigen te verbreden is geopperd om de bovengrens te verlagen, of om enkelvoudige en beperkt meervoudige aanvragen voorrang te geven. Aan de andere kant bepleiten onder andere 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 leasees voor operational lease de subsidie aanvragen, net als bij de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulier, zodat het maximaal aantal voertuigen niet beperkend is voor leasebedrijven.

Op dit moment voorrang geven aan enkelvoudige en beperkt meervoudige aanvragen van het MKB of ZZP-ers zou een fundamentele wijziging 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 van de subsidieregeling, verstoort het aankoopproces omdat het extra wachttijd introduceert, en vertraagt daarmee de ontwikkeling van een normale markt. Daarnaast wordt verwacht 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 bedrijfsauto's.



De Minister heeft besloten om in eerste instantie een maximum van 400 voertuigen te stellen aan het aantal aanvragen per bedrijf. 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 aan te passen 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. Er 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 aanschaf.

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.

Light Electric Vehicles

Meerdere indieners vragen om naast bestelauto's ook Light Electric Vehicles (hierna: LEV's) in aanmerking te laten komen voor subsidie. Deze voertuigen gaan efficiënter om met de ruimte in de stad en hebben een lager energieverbruik per eenheid bezorging. Daarnaast zijn, vanwege de lagere prijs, de LEV's voor een grotere en bredere groep bedrijven haalbaar en daarmee is de impact op de CO₂-besparing groter. De inzet van LEV's (waaronder vrachtfietsen) is belangrijk en ook zichtbaar in nieuwe stadslogistieke concepten maar worden niet meegenomen in de regeling. Veel voertuigen zitten onder de grens van € 20.000. 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.

9. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 maart 2021.

De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 15 maart 2026. De regeling blijft wel van toepassing op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling wordt een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en effecten van de subsidie in de praktijk (conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht).

Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

In Hoofdstuk 1 zijn de algemene bepalingen opgenomen.

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling. Enkele begripsbepalingen worden hieronder nader toegelicht.

Onder de begripsbepaling van *aanschaf* valt zowel koop als financial lease. Bij financial lease verkrijgt de klant gedurende de leaseperiode de economische eigendom van de auto en na betaling van alle leasetermijnen kan de klant de juridische eigendom verkrijgen.

De actieradius van de bedrijfsauto betreft de maximale afstand die met de bedrijfsauto afgelegd kan worden op een volle accu of waterstoftank. Vanaf 1 september 2017 wordt die voor de meeste nieuwe bedrijfsauto's tot 3.500 kg gemeten conform de WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). WLTP is de opvolger van de NEDC-methode (New European Driving Cycle). De actieradius staat vermeld in de catalogus van de fabrikant. De actieradius wordt ook vermeld in het kentekenregister en daarmee is deze informatie na tenaamstelling voor iedereen openbaar te raadplegen op www.rdw.nl.

In een aantal gevallen wordt de actieradius niet vastgesteld. Op de eerste plaats gaat het om voertuigen met maximale massa's tussen 3.500 en 4.250 kg die voor de typegoedkeuring moeten voldoen



aan emissiestandaarden voor zware voertuigen. Op de tweede plaats gaat het om voertuigen met een referentiemassa van meer dan 2.610 kg waarbij ook de emissiestandaarden voor zware voertuigen gelden. En op de derde en laatste plaats gaat het om voertuigen die geen Europese maar een individuele goedkeuring van de RDW hebben ontvangen.

De catalogusprijs van de bedrijfsauto is een belangrijk begrip voor deze subsidieregeling, omdat deze prijs voor de bedrijfsauto's die vallen onder de voertuigclassificatie N1 bepalend is voor de hoogte van de subsidie. Daarbij is aangesloten bij artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992. Onder de *catalogusprijs* wordt verstaan de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte prijs welke naar zijn inzicht bij verkoop aan de uiteindelijke afnemer valt te berekenen, inclusief belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm). De catalogusprijs is voor nieuwe bedrijfsauto's terug te vinden in de brochure van de fabrikant. Nadien is deze ook altijd objectief vast te stellen op het moment dat de auto is ingeschreven in het kentekenregister. In de catalogusprijs zitten alleen de accessoires of opties die vóór de eerste tenaamstelling van het voertuig zijn aangebracht. Aanpassingen aan het voertuig die nadien worden aangebracht vallen daarbuiten.

Voor de begripsbepaling van *netto catalogusprijs* is aangesloten bij de omschrijving hiervan in artikel 9, vierde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

De begripsbepaling van *emissieloos* is ontleend aan de omschrijving hiervan in artikel 86c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Voor de definitie van een *emissieloze bedrijfsauto* wordt aangesloten bij de definitie van bedrijfsauto uit artikel 1.1 van de Regeling voertuigen. Deze definitie luidt: 'een voertuig op vier of meer wielen, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid of gehandicaptenvoertuig, en ingericht voor: a. het vervoer van goederen, of b. het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie N en een voertuig dat blijkens het kentekenregister een bedrijfsauto is'.

Alleen bedrijfsauto's die door een elektromotor worden aangedreven zonder combinatie met een verbrandingsmotor zijn emissieloze auto's. Als energiedrager voor deze motoren kan zowel elektriciteit als waterstof worden gebruikt. Voor elke auto staat in het kentekenregister de brandstofcode vermeld. Voor deze regeling komen alleen bedrijfsauto's in aanmerking die als brandstofcode uitsluitend Elektrisch (E) of waterstof (W) hebben, of beiden, en als emissieklasse (Z).

De regeling richt zich op emissieloze bedrijfsauto's (elektrisch en waterstof) in klasse N1 en deels N2. De N2-bedrijfsauto's die voor subsidie in aanmerking komen zijn alleen voertuigen met een GVW (technisch toegestane maximummassa) tussen 3.500 en 4.250 kg. Dat zijn voertuigen waarvoor de ontheffingsregeling van het C-rijbewijs voor het besturen van een emissieloze bestelauto met een GVW tot 4.250 kg van kracht is.¹¹ Voor zwaardere bedrijfsauto's (N2-klasse vanaf 4.250 kg en N3-klasse) wordt een aparte stimuleringsregeling voorbereid zoals aangekondigd in het Klimaatakkoord.

Om te kunnen bepalen of een bedrijfsauto nieuw is wordt gekeken naar de tenaamstelling. Daartoe is een begripsbepaling opgenomen voor een *nieuwe emissieloze bedrijfsauto*. Een nieuwe bedrijfsauto is een bedrijfsauto waarvan blijkens de gegevens in het kentekenregister, de datum eerste toelating, datum eerste inschrijving in Nederland en datum tenaamstelling gelijk zijn. De datum eerste toelating is de datum die aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst is geregistreerd (waar ook ter wereld). De datum tenaamstelling is de datum waarop de eigenaar of houder van het voertuig in het kentekenregister is geregistreerd. De datum eerste inschrijving in Nederland is de datum die aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst in Nederland is ingeschreven. Deze gegevens zijn terug te vinden in het kentekenregister. Bij een nieuwe bedrijfsauto zijn al deze data gelijk.

De begripsbepaling van *groep* is ontleend aan de omschrijving hiervan in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek. De omschrijving van groep in dit artikel luidt: Een groep is een economische eenheid waarin rechtspersonen en vennootschappen organisatorisch zijn verbonden.

De begripsbepaling voor *verkoopprijs* is van belang voor de bedrijfsauto's die vallen onder de voertuigclassificatie N2, omdat deze prijs voor deze categorie voertuigen bepalend is voor de hoogte

¹¹ Tijdelijk besluit van 17 mei 2019 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met een experiment met het onder bepaalde voorwaarden toestaan dat zware elektrische bedrijfsauto's bestemd voor goederenvervoer met rijbewijs B worden bestuurd (Stb. 2019, 211).



van de subsidie. Overeenkomstig de netto catalogusprijs wordt uitgegaan van een prijs verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting.

Artikel 1.6 Verdelingsregime

Er is gekozen voor verdeling van de middelen op basis van het moment van indienen van de aanvraag om subsidieverlening ('wie het eerst komt, wie het eerst maalt'). Dit artikel bevat daarnaast aanvullende regels voor de verdeling van de subsidie. Zo geldt als datum van ontvangst van een aanvraag, de datum waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften, in die zin dat sprake is van een volledige aanvraag. De onderlinge rangschikking van aanvragen die de Minister ontvangt op de dag waarop het subsidieplafond wordt bereikt, wordt vastgesteld door middel van loting. Deze twee bepalingen zijn conform artikel 8, derde lid, onderdelen a en b, van het Kaderbesluit.

Artikel 1.7 Aanvraag algemeen

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld. De regeling staat open voor ondernemingen en non-profitinstellingen; zij vallen onder de begripsomschrijving van aanvrager. De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op www.rvo.nl/seba. De aanvraag moet worden ingediend met behulp van eHerkenning.

Artikel 1.8 Aanvraag subsidieverlening

De opgenomen aanvraagtermijnen starten ieder jaar op de eerste werkdag van het nieuwe jaar. Dit zorgt ervoor dat de helpdesk bereikbaar is om desgewenst vragen van aanvragers bij het indienen van hun subsidieaanvraag te beantwoorden.

Artikel 1.9 Aanvraag subsidievaststelling

In dit artikel is bepaald dat de aanvraag tot subsidievaststelling uiterlijk 4 maanden na de datum van verlening van de subsidie moet worden ingediend. De aanvraag tot subsidievaststelling kan immers pas gedaan worden op het moment dat de bedrijfsauto geleverd is en te naam is gesteld. In de overgrote meerderheid van de gevallen zal de termijn van 4 maanden voldoende zijn. In het geval van een meerasentypegoedkeuring als bedoeld in de Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad kan behoefte zijn aan een langere termijn. In de eerste fase is sprake van een incompleet voertuig bestaande uit een 'chassis en cabine'. Vervolgens wordt dit voertuig, veelal door een carrosseriebouwer in plaats van een voertuigfabrikant, in de tweede fase voltooid met een opbouw. Pas nadat het voertuig is afgebouwd kan de aanvraag tot subsidievaststelling worden ingediend. Om deze reden kan uitstel van maximaal 5 maanden worden aangevraagd. Dit betekent dat in dit geval maximaal 9 maanden na verlening van de subsidie een aanvraag tot vaststelling moet zijn ingediend.

Een subsidieaanvraag voor meerdere bedrijfsauto's tegelijk kan het snelst worden behandeld als voor die bedrijfsauto's een gelijktijdige vaststelling van de subsidie mogelijk is. Het is daarom aan te bevelen om in één subsidieaanvraag uitsluitend auto's op te nemen die in hetzelfde tijdsbestek afgeleverd kunnen worden.

Artikel 1.10 Beslistermijn

De beschikking tot subsidieverlening en -vaststelling wordt conform de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking gegeven binnen 13 weken na datum van ontvangst van de aanvraag. RVO heeft het aanvraagproces zoveel mogelijk geautomatiseerd en streeft ernaar de subsidieverlening en -vaststelling sneller dan binnen 13 weken af te ronden.

Artikel 1.11 Voorschot

Bij de verlening van subsidie wordt geen voorschot verstrekt. De subsidie wordt uitbetaald na vaststelling van de subsidie.

Artikel 1.13 Algemene afwijzingsgronden

Op grond van dit artikel wijst de Minister een aanvraag om subsidie af als de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in de regeling. Ook is bepaald dat de aanvraag wordt afgewezen wanneer aan een aanvrager, dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren, in hetzelfde kalenderjaar reeds voor 400 voertuigen subsidie is verstrekt. Hiermee wordt voorkomen dat aan één aanvrager een onevenredig deel van het jaarlijks beschikbare subsidiebudget wordt verstrekt. Door dit maximum ook



te laten gelden voor aanvragers die tot dezelfde groep¹² behoren, wordt voorkomen dat het gestelde maximum kan worden ontweken doordat verschillende rechtspersonen die met elkaar samenhangen subsidie aanvragen. Daarnaast zijn afwijzingsgronden opgenomen om te voldoen aan de vereisten van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 1.14 Algemene verplichtingen

Dit artikel bevat de algemene verplichtingen voor de ontvangers van subsidie. Onderdeel van deze verplichtingen is onder meer het melden van gewijzigde omstandigheden met betrekking tot de aanvrager. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om de wijziging van een adres of de verkoop van de met subsidie aangeschafte bedrijfsauto. Dergelijke wijzigingen van omstandigheden kunnen van belang zijn voor een efficiënte uitvoering en juiste toepassing van de regeling of het al dan niet aanspraak kunnen maken op het volledige subsidiebedrag. Tevens is de verplichting opgenomen om mededeling te doen van een verzoek tot het van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, tot verlening van surseance van betaling of tot faillietverklaring. Ook dient de subsidieontvanger mee te werken aan het verstrekken van gegevens ten behoeve van het evalueren van de subsidieregeling. Bij het openbaar maken van de evaluatie van de subsidieregeling worden geen persoonsgegevens openbaar gemaakt. Verslaglegging vindt volledig geanonimiseerd plaats.

Hoofdstuk 2 Subsidie aanschaf nieuwe emissieloze bedrijfsauto's

Artikel 2.1 Voorwaarden

Uit artikel 2.1, onderdeel a, volgt dat een aanvraag om subsidie pas kan worden ingediend nadat een overeenkomst is gesloten voor aanschaf van de bedrijfsauto. Deze overeenkomst mag ten tijde van de aanvraag nog geen onherroepelijke verplichtingen bevatten. Deze voorwaarde is opgenomen in verband met het vereiste van artikel 6 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening dat steun een stimulerend effect dient te hebben. Van een stimulerend effect wordt uitgegaan indien de subsidieaanvraag is ingediend voordat een onherroepelijke verplichting is aangegaan. De aanvrager moet ervoor zorgen dat de overeenkomst voor het indienen van de aanvraag nog niet definitief is. Dit kan bijvoorbeeld door in de overeenkomst een voorwaarde op te nemen dat de overeenkomst eerst na de indiening van de subsidieaanvraag in werking treedt. Een andere mogelijkheid is dat de aanvrager in de overeenkomst bedingt dat het doorgaan van de overeenkomst afhankelijk is van de verlening van subsidie.

In artikel 2.1, onderdeel b, is bepaald dat een bedrijfsauto nog niet op naam mag zijn gesteld ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening. Deze voorwaarde ligt in het verlengde van de voorwaarde dat een overeenkomst ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening nog geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten. Ook deze voorwaarde is opgenomen om te voldoen aan het vereiste van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening dat steun een stimulerend effect dient te hebben.

In artikel 2.1, onderdeel f, is bepaald dat indien de energie voor de aandrijving van de bedrijfsauto wordt geleverd door een accupakket, dit pakket geen lood mag bevatten. Een lithium-Ion accupakket betreft op dit moment het meest gangbare accupakket zonder lood. Een lithium-Ion accupakket is efficiënter dan een loodhoudend pakket. Het heeft een hogere energiedichtheid dan een loodhoudende accu. Het zorgt dus ook voor een hogere actieradius. Verder is een lithium-Ion accu lichter in gewicht en heeft hij een langere levensduur.

In artikel 2.1, onderdeel g, is bepaald dat wanneer een actieradius is bepaald, deze minimaal 100 km bedraagt. Met deze eis wordt bewerkstelligd dat alleen de aanschaf van elektrische bedrijfsauto's die een alternatief voor een bedrijfsauto op fossiele brandstof vormen, in aanmerking kan komen voor subsidie. De meeste nieuwe modellen zullen aan deze eis kunnen voldoen. In een aantal gevallen wordt de actieradius niet vastgesteld. Ook de voertuigen waarvoor als onderdeel van de typegoedkeuring het niet verplicht is om de actieradius te bepalen, komen wél in aanmerking voor een subsidie. Hiervoor geldt geen minimale eis voor de actieradius van 100 km.

Artikel 2.2 Aanvraag subsidieverlening

Dit artikel vermeldt welke gegevens bij de aanvraag in ieder geval moeten worden verstrekt.

Artikel 2.3 Aanvraag subsidievaststelling

De aanvraag tot subsidievaststelling kan geschieden zodra de bedrijfsauto op naam is gesteld. Om de

¹² In artikel 1.1 is een begripsbepaling voor groep opgenomen.



aanspraak op subsidie te kunnen controleren (tenaamstelling en voorwaarden met betrekking tot type auto), dient onder meer het kenteken van de bedrijfsauto bij de aanvraag tot vaststelling vermeld te worden.

Artikel 2.4 Subsidieverplichtingen

Naast de algemene verplichtingen die zijn genoemd in artikel 1.14, zijn in dit artikel specifieke verplichtingen opgenomen voor de ontvanger van subsidie voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissieloze bedrijfsauto's.

De subsidieontvanger zal tot drie jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk de bedrijfsauto heeft aangeschaft.

Daarnaast is een belangrijke verplichting dat de subsidieontvanger het kenteken van de bedrijfsauto voor de aanschaf waarvan hij subsidie heeft ontvangen, gedurende drie jaar ononderbroken op zijn naam heeft staan. Als uit de informatie uit het kentekenregister blijkt dat de tenaamstelling binnen drie jaar is gewijzigd, moet de subsidie naar rato worden terugbetaald. Zoals toegelicht in het algemeen deel van de toelichting, geldt een uitzondering voor het geval de subsidieontvanger de bedrijfsauto inruilt voor een andere bedrijfsauto die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient deze andere bedrijfsauto echter wel de resterende termijn op naam van de subsidieontvanger in het kentekenregister te blijven staan. Deze uitzondering geldt uiteraard niet wanneer de subsidieontvanger subsidie aanvraagt voor deze vervangende auto.

Artikel 2.5 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

Wanneer blijkt dat niet aan de subsidieverplichtingen wordt voldaan kan de subsidie lager worden vastgesteld en teruggevorderd. Op grond van artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht kan de Minister de subsidievaststelling intrekken of wijzigen ten nadele van de ontvanger. Op grond van art 4:57, eerste lid, van deze wet kan de Minister onverschuldigd betaalde subsidiebedragen terugvorderen. Eén van de belangrijkste verplichtingen van de subsidieregeling is dat het kenteken van de emissieloze bedrijfsauto bij aanschaf hiervan drie jaar op naam van de subsidieontvanger blijft staan. In dit artikel staat beschreven op welke wijze de vaststelling van de subsidie wordt gewijzigd en het onverschuldigd betaalde bedrag wordt vastgesteld wanneer aan deze verplichting niet wordt voldaan.

Artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht verplicht de Minister overigens niet om de subsidie lager vast te stellen wanneer niet aan de subsidieverplichtingen wordt voldaan. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt kan de Minister in situaties van overmacht ook besluiten om de subsidie niet lager vast te stellen. Het lager vaststellen van de subsidie betreft een discretionaire bevoegdheid.

Hoofdstuk 3 Slotbepalingen

Artikel 3.1 Misbruik en oneigenlijk gebruik

Deze bepaling ziet op de registratie die wordt bijgehouden ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. Deze bepaling is overgenomen uit artikel 27 van het Kaderbesluit.

Artikel 3.2 Inwerkingtreding

De datum van inwerkingtreding van de regeling is 15 maart 2021. Vanaf die datum kunnen aanvragen worden ingediend.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*