

LS,

We pleiten vanuit Mobiliteit Samen, de landelijke koepel-coöperatie voor lokale energie- en mobiliteitscoöperaties die actief zijn met elektrische deelauto-projecten, voor het openstellen van de regeling aanschafsubsidie ZE, voor deze rechtspersonen die 'gebundelde particulieren' elektrische auto's laten gebruiken.

We hebben de gedachten laten gaan over twee opties: toch binnen de regeling, en als alternatief een vormgeving daar buitenom.

Maar eerst ter constatering, en als doelbepaling: het gaat erom dat energie- en mobiliteitscoöperaties als rechtspersoon in feite gebundelde, georganiseerde particulieren en zzp-ers zijn. Als individu zouden die allemaal in aanmerking komen voor een aanschafsubsidie. Maar ze willen geen eigen elektrische auto, maar een deelauto, en gebruiken de structuur van de coöperatie als vehikel om dat voor elkaar te krijgen. Zoals eerder al betoogd, krijgt de regeling hiermee dus een vliegwielerwerking: per verstrekte subsidie bereik je niet slechts een particulier, maar wel 5 tot 10 tegelijk. De deelauto-gebruikers vallen dus 100% in de doelgroep van de regeling, alleen willen ze dat in samenwerking.

Dan de twee opties.

Optie 1: binnen de regeling aanschafsubsidie EV:

Als het gaat om het faciliteren van particulier EV-gebruik, waarom zouden die dan niet in collectieve vorm in aanmerking komen voor de regeling? Het afperken en controleerbaar maken van wat dan wel, en niet, een rechtspersoon is die dat gebundelde particuliere gebruik regelt en als zodanig herkenbaar en toetsbaar is, vergt inderdaad een heldere definitie en een toetsbare vormgeving. Wat onze insteek dan zou zijn: burger-coöperaties (energie- dan wel specifieke mobiliteitscoöperaties) zijn als zodanig herkenbaar en toetsbaar via hun statuten. RVO kan relatief eenvoudig in zijn aanvraagformulier een onderscheid maken, zoals ze veel vaker doen:

- vraagt u aan als particulier?
- vraagt u aan als burger-coöperatie (definitie toevoegen)?
- als u als coöperatie aanvraagt, wilt u dan:
 - uw KvK invullen
 - uw statuten uploaden (dat is conform de Postcoderoos-(PCR)-regeling die je als voorbeeld aangeeft, ook de BD toetst op aard van rechtspersoon, omdat alleen VvE's en lokale leden/burger-coöperaties voor de PCR in aanmerking komen)
 - evt toevoegen (als dat vanuit AVG mag): hoeveel en welke leden (particulieren/zzp-ers) gaan van de deelauto's gebruik maken? Hiermee wordt het de facto een gebundelde particuliere aanvraag.
 - van de aangeschafte/geleasete auto's kan de RWD-info gevraagd worden:
 - kenteken
 - bewijs van inbouw deelbox/softwaretool
 - toezegging dat doorverkoop binnen de subsidietermijn van 48 mnd alleen mag aan particulieren dan wel collega-coöperaties, dan wel (als daar niet aan wordt voldaan) leidt tot terugvordering.

Het contact bij de BD over vragen over de PCR is Murat Topal: wellicht dat hij ook aan kan geven op welke wijze de BD zijn aanvraagdossiers PCR toetst (m.topal@belastingdienst.nl). Het wettelijk kader van de PCR is de Wet Milieubeheer: mogelijk dat zo'n wettelijk kader als 'onderlegger' ook hierbij nodig zou zijn.

Overigens zijn energiecoöperaties veel vaker uitvoeringspartij van met het overheden (rijk, provincie, gemeentes)) overeengekomen beleid en regelingen, zoals bij het klimaatakkoord, de RES-sen, het ontwikkelingsfonds. Zie op provinciaal niveau bijvoorbeeld:

- de regeling burgerinitiatieven van prov Noord Holland, zie

https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/D/Duurzaamheidsinitiatieven_burgercollectieven_Noord_Holland_subsidie

- de regeling coöperatieve elektrische deelauto's Gelderland, zie

<https://www.gelderland.nl/Subsidies/elektrische-deelautos>

In het laatste geval betreft de regeling overigens ook naast coöperaties ook bedrijven als privaatrechtelijke partij, hetgeen in Noord-Holland expliciet is uitgezonderd. Bestuursrechtelijk zijn er dus voorbeelden, die ook operationeel in de praktijk zijn vormgegeven, waar ervaring mee is en di als voorbeeld kunnen dienen. Overigens leidt de Gelderse regeling ook - juist door de ruime begrenzing van de doelgroep - tot ongewenste effecten: bedrijven die de regeling grootschalig gebruiken en gesubsidieerde auto's op de markt brengen.

Bij dit alles kiezen we dus de insteek dat er wel complicerende factoren zijn als de regeling verbreed dient te worden, maar zien we die niet als een onneembare hobbel. Mochten er toch overwegende bezwaren zijn en zodanige complicerende factoren dat dit niet als haalbare stap wordt gezien, en er dus 'allerlei andere regels' gaan gelden, zoals je collega aangeeft, is mijn vraag vervolgens: welke andere regels? Als we dat weten, kunnen we ook daar naar laten kijken.

Vooruitlopend daarop hebben we al wel de gedachten laten gaan over zo'n additionele regeling.

Optie 2: vormgeving in aanvulling op de regeling aanschafsubsidie EV:

Bij mogelijke bezwaren vanuit ondernemingsrecht/fiscaal recht: Als er een aanvullende regeling komt voor coöperaties, dan zou dat kunnen door voor coöperaties en verenigingen een subsidieregeling onrendabele top op te stellen. Daarmee kan mogelijk een aantal bezwaren worden omzeilt.

- Doelgroep/aanvrager: lokale coöperaties die deelauto's aanbieden voor leden/particuliere en zzp-gebruikers, te toetsen op statuten en KvK (vgl PCR)
- Deelnemerslijst/lidmaatschap rijders van EC aantoonbaar maken
- Subsidie per auto, met max 5 per lopend jaar: 6000 euro
- startdatum: ook 1/7/2020, dus parallel met/gelijktijdig met regeling particulieren
- verdere toetsingscriteria/bewijslast/informatievragen: idem met optie 1

Verder:

- Bij mogelijke bezwaren vanuit staatssteun: de bedragen zoals we die voorstellen (max 5 x per EC, 6000 euro), geven geen gevaar dat de ondergrens staatssteun binnen deze regeling relevant is. Cumulatief is dat wel zo (ofwel, als EC's vanuit andere regelingen subsidie ontvangen). De vraag is of dat als uitvoeringsaspect binnen deze regeling meegenomen zou moeten worden, of dat dit verantwoordelijkheid van de aanvrager is?
- Aandachtspunt: Een coöperatie kan mogelijk recht hebben op Milieu-Investeringsaftrek bij nieuwe auto's (let op investeringsplafond), maar dit is een belemmering bij de aanschaf van 2e hands elektrische auto's.

We hopen dat deze overwegingen mee kunnen wegen bij de uiteindelijke vormgeving van de regeling. We zijn graag tot nader overleg en afstemming bereid.

Bestuur Mobiliteit Samen

info@mobiliteitssamen.nl
www.mobiliteitsamen.nl