

CONSULTATIE SUBSIDIEREGELING EMISSIELOZE BEDRIJFSWAGENS



SAMENVATTING

RAI Vereniging reageert namens Nederlandse importeurs van bestelwagens op de internetconsultatie 'Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfswagens'. De subsidieregeling op zichzelf is zeer welkom, maar er is ruimte voor verbetering. Daarvoor geeft dit *position paper* een aantal suggesties. Die betreffen het proces van de regeling en een aantal inhoudelijk zaken en beperkingen. De suggesties zijn zoveel mogelijk gerangschikt per artikel uit de regeling.

RAI Vereniging is altijd bereid tot nadere toelichting en gaat graag de dialoog aan om te komen tot een regeling die optimaal aansluit op de marktbehoefte en tegelijkertijd de klimaatdoelstellingen haalbaar maakt.

1. Proces

- a. Art. 1.5 - Subsidieplafond: door jaarlijks een deel van de €185 miljoen beschikbaar te stellen, worden er 'schuiven' geplaatst in het totaalbedrag en ontstaat er een zogenaamd 'schuivensysteem'. Wel of niet werken met een schuivensysteem heeft voor en nadelen. Door hier wel op in te zetten, wil RAI Vereniging de volgende aandachtspunten meegeven:
 - i. de bestelauto is een complexe groep voertuigen in vergelijking tot personenauto's, zeker waar het de overstap van ICE naar EV betreft. Bestelwagens zijn meestal niet uit voorraad leverbaar, betreffen vaak maatwerk en deze voertuigen moeten daartoe apart besteld/gefabriceerd worden. Evenmin zijn ondernemers en gebruikers minder bekend met de voor- en nadelen van de aandrijflijnen en zij bevinden zich veelal nog in een oriënterende fase van de overstap. Tot slot is belangrijk vast te stellen dat deze voertuigen worden aangeschaft om op professionele basis omzet te genereren, dit alles vaak in tegenstelling tot personenauto's. Daarbij is de actieradius één van de te nemen drempels, evenals de benodigde laad- en tankinfrastructuur en laadtijden. Dit alles tezamen vraagt om zo veel mogelijk voorspelbaarheid en flexibiliteit vanuit de regeling naar de gebruikers van dit type voertuigen. RAI Vereniging vindt het daartoe van belang om bijvoorbeeld een procedure op te nemen hoe om te gaan met ingediende aanvragen als de regeling reeds overtekend is? Dient het 'schuivensysteem' dan nog voldoende het doel van de regeling? Bij de beantwoording en inrichting van deze procedure vragen wij flexibiliteit naar de aanvragers te garanderen op basis van bovenstaande onderbouwing.
 - ii. het proces van het stapelen van verschillende subsidie- en stimuleringsmaatregelen voor emissieloze bedrijfswagens is complex voor de aanvrager. Het is raadzaam één loket in te richten waar alle regelingen samenkomen en/of alle vragen omtrent alle regeling, zowel nationaal als lokaal, kunnen worden beantwoord teneinde potentiële gebruikers helpen de overstap naar ZE-voertuigen te maken. Eveneens dient op de website van RVO en op www.opwegnaarzes.nl helder inzichtelijk te zijn wat het fiscaal



- aanschafplan is voor een ondernemer indien de overstap naar een emissieloze bedrijfswagen wordt gemaakt.
- iii. het is raadzaam om vooraf een 'review-proces' met data vast te leggen, zodat tijdig wordt voorkomen dat de regeling, door welke voorzienigheden dan ook, niet meer goed aansluit op het doel. Denk aan het overtekening van de regeling, beschikbaarheid, uitloop van leveringen, uitblijven van de aantallen in lijn met de noodzakelijke ingroeicurve, etc. In plaats van achteraf te moeten bijsturen, draagt een vooraf gecommuniceerde *review* en/of *roadmap*, tijdens openstelling van de regeling bij aan het voorkomen van ongemak bij marktpartijen en Rijksoverheid.
 - iv. bezien vanuit het 'schuivensysteem' in combinatie met de hoge meerkosten van een BEV/FCEV ten opzichte van ICE, zal moet worden geborgd dat eventueel niet gebruikte gelden binnen iedere jaarlijkse termijn terugvloeien naar de in het Klimaatakkoord geormerkte '€185 miljoen' en op deze wijze beschikbaar blijft voor de branche. En zo niet kan terug vloeien naar 'de algemene middelen'.
 - v. dit alles overwegende vragen wij het Ministerie zo veel flexibiliteit waar mogelijk op te nemen in de regeling, ten einde dit zal bijdragen aan het doel van de regeling, namelijk de aantallen voertuigen te behalen voor Zero emissie stadslogistiek als genoemd in het Klimaatakkoord.
- b. Art. 1.8 – Aanvraag subsidieverlening: omdat 2021 het jaar is van introductie van de regeling, zullen kopers van emissieloze bedrijfswagens gedupeerd kunnen worden indien hun aankoopdatum plaats heeft voorafgaande aan de openstelling van de regeling. Terwijl ook die voertuigen bijdragen aan de doelstelling van het Klimaatakkoord. Daarom verlangt RAI Vereniging een terugwerkende kracht binnen deze regeling. In het kader van de hoge meerkosten, zal er, in tegenstelling tot de SEPP, geen sprake zijn van een stuwmeer aan voertuigen die de regeling vroegtijdig uitput. Wij pleiten ervoor dat de regeling voor 2021 minimaal een terugwerkende kracht heeft voor voertuigen met een 'datum koopovereenkomst' van 1 januari 2021 en later. Daarmee wordt de regeling eenvoudig voor gebruikers en worden 'first movers' die dit jaar vóór publicatie van de regeling in de Staatscourant een EV-bestel hebben aangeschaft niet achteraf teleurgesteld.
- c. Art. 1.9 – Aanvraag subsidievaststelling: levertijden en om- en opbouw tijden zijn bij bedrijfswagens langer dan in de conceptregeling voorgesteld. Te denken valt aan koelvries-combinaties, etc. Zeker ook omdat de bij emissieloze voertuigen de stroomvoorziening voor op- en ombouwvoorzieningen niet eenvoudig met een PTO kunnen worden opgelost, maar deze aangesloten dienen te worden op de energievoorziening van de emissieloze aandrijflijn. Daarom stelt RAI Vereniging voor om de aanvraag tot vaststelling te verruimen van 4 naar 9 maanden, en daarbij de 2 maanden uitstel te handhaven.
- d. Art. 1.10 - Beslistermijn: de beslistermijn vanuit RVO op ingediende aanvragen van 13 weken is te lang. Betrokken partijen hebben eerder behoefte aan zekerheid omtrent hun aanvraag. Met een openstelling van de regeling in maart 2021 betekent dit dat het kan gebeuren dat partijen pas in juni 2021 een toekenning of afwijzing ontvangen. Denkbaar is een termijn



conform SEP. Indien dit niet mogelijk blijkt pleit RAI Vereniging voor een beslistermijn van maximaal twee weken.

- e. Art. 1.13 – Algemene afwijzingsgronden:
 - i. Lid b: voor leasemaatschappijen draagt de bovengrens van 300 voertuigen niet bij aan het doel van de regeling, indien is geborgd dat het voordeel van toekenning van subsidiegelden toekomt aan de gebruiker. Deze bovengrens kan daarom vervallen voor deze groep.
 - ii. om teleurstellingen door afwijzing van een aanvraag te minimaliseren, lees financiële tegenslag voor ondernemers te voorkomen, is het raadzaam meer eenduidigheid te borgen in de tekst. RAI Vereniging doet de aanbeveling om de 'wettekst' en de 'nota van toelichting' tekstueel meer overeenkomstig te laten zijn.

2. Inhoudelijk

- a. Artikel 1.1 gewicht: de regeling stelt als eenheid voor de massa van het voertuig de "technisch toegestane maximummassa, bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen". Echter, daarmee worden voertuigen onbedoeld uitgesloten. Voertuigen kunnen namelijk geregistreerd worden met een grotere 'technisch maximum massa' dan 4.250 kg dan een wettelijk 'toegestane maximum massa' (TMM) van 3.500/4.250 kg. De RDW is hier helder over, en bijgaande voorbeeld¹ illustreert dat helder:

	Basis	Motor & Milieu	Technisch	Fiscaal
Algemeen				
Vervaldata en historie				
Gewichten				
G	Massa rijklaar			2656 kg
	Massa ledig voertuig			2556 kg
F.1	Technische max. massa voertuig			5200 kg
F.2	Toegestane max. massa voertuig			3500 kg

Daarom pleit RAI Vereniging dat overal waar de regeling ingaat op 'gewicht', zij eenduidig is en enkel, als benoemd onder F.2, de 'Toegestane Maximum Massa' ofwel 'TMM' hanteert.

- b. Netto Catalogusprijs: over welk bedrag wordt subsidie verstrekt? Voor de meeste standaard bestelauto's is helder wat de NCP is en lijkt dit een logische keuze voor de regeling. Echter, in een aantal specifieke gevallen levert dit potentieel een ongelijkheid tussen 'fabrieksoplossingen' en oplossingen van

¹ Bron: [OVI: RDW Kentekencheck](#), geraadpleegd op 6 januari 2021.



(Nederlandse) carrosseriebouwers. Te denken valt aan 'chassis-cabine'-voertuigen die een benodigde op- en ombouw behoeven. Daar wordt voor fabriekso oplossingen de opbouw meegenomen in de bepaling van de hoogte van de subsidie. Als Artikel 9 van de 'wet op de BPM' wordt gehanteerd voor de definitie van 'catalogusprijs', dan lijkt het evident dat ook aanpassingen (voltooid voertuigen, aangepaste voertuigen en individuele voertuigen) onder deze definitie vallen en de aanpassingen meegenomen worden in de 'catalogusprijs' en daarmee onderdeel zijn van de grondslag voor de subsidie. RAI Vereniging zou graag bevestigd zien dat deze interpretatie correct is. Ten tweede vragen wij het Ministerie of dit nog steeds geldt als het vaststelmoment voor de BPM wijzigt van 'tenaamstelling' naar 'inschrijving' (zoals aangekondigd in het belastingplan 2021).

- c. Artikel 2.1 Voorwaarden: aangezien de regeling tot doel heeft het aantal emissieloze bedrijfswagens in Nederland fors te vergroten, betreft het een subsidie voor nieuw gekochte voertuigen. Echter, dealers dienen potentiële kopers te verleiden en 'over de streep te trekken' mede door het tonen van een fysiek voertuig. In dealervestigingen, tijdens demo-dagen en roadshows. Demo-voertuigen vormen daarbij een sleutelfunctie. RAI Vereniging pleit ervoor dat deze voertuigen ook aanspraak kunnen maken op de regeling. Daarmee wordt voorkomen dat voor een dealer dergelijke kostbare voertuigen niet meer verkoopbaar zijn. Als demo-voertuigen buiten de regeling vallen zal dit tot effect hebben dat dealers nauwelijks tot geen demo-voertuigen beschikbaar hebben, wat de doelstelling van de regeling zal schaden. RAI Vereniging stelt voor dat demovoertuigen maximaal 1 jaar na tenaamstelling en/of met een kilometerstand tot 10.000km aanspraak kunnen maken op de regeling.
- d. Art. 2.1d Actieradius: de regeling stelt als voorwaarde dat voertuigen een minimale range van 100 km bezitten op basis van WLTP. Dat is ons inziens de juiste meetprocedure voor rangebepaling, hoewel niet alle voertuigen een WLTP-testmethode ondergaan en daarmee onverhoopt buiten de regeling vallen. Daarom pleit RAI Vereniging voor het vervallen van een range voor deze subsidieregeling, mede omdat voertuigen met een lage range naar verwachting niet levensvatbaar zijn.
Wat speelt er? Een tweetal zaken.
 - i. Ten eerste worden bestelwagens, afhankelijk van de zogenoemde referentiemassa, goedgekeurd volgens de Light Duty-, dan wel de Heavy Duty emissiestandaarden. Bij complete voertuigen met een 'LD-motor' wordt de range van het voertuig bepaald volgens de WLTP-testmethode. Voertuigen met een HD-motor moeten in sommige gevallen ook voldoen aan de LD-eisen v.w.b. bepaling van de range; echter: dit geldt niet voor alle voertuigen met HD. N1/N2-voertuigen met een 'referentiemassa' van >2.610kg, hoeven niet te voldoen aan een rangebepaling volgens LD. De wetgeving kent dus geen rangebepaling voor deze groep voertuigen, terwijl deze voertuigen geheel binnen het doel van de subsidieregeling vallen.
 - ii. Ten tweede is er sprake van 'complete' en 'in-complete' voertuigen. Zoals aangegeven dient voor voertuigen onder de WLTP met een referentiemassa kleiner dan 2.610 kg een range afgegeven worden. Echter, bij 'in-complete' voertuigen, zeg 'chassis cabine', die vervolgens met een opbouw 'voltooid' worden gemaakt, dient de tweede-fase bouwer de voorgeschreven 'tool' van fabrikanten te



gebruiken voor de CO2-waarde. Echter, deze tool voorziet niet in EV's. en daarmee kan voor tweede-fase bestelwagens onder de WLTP evenmin een range worden afgegeven, waardoor ook deze groep buiten de regeling komt te vallen.

Range lijkt in eerste instantie een logische vereiste parameter. Echter, de bestaande wetgevingen voorzien niet in rangebepalingen voor alle bestelwagens die wel binnen een subsidieregeling zouden moeten vallen, conform het doel van de regeling als beschreven in het Klimaatakkoord. Er van uitgaande dat emissieloze bestelwagens met name levensvatbaar zijn voor gebruikers als zij een bruikbare range bezitten, zeker ten opzichte van de huidige ICE-varianten, is de verwachting dat 'de markt' voertuigen met een lage range zelfstandig uitfaseert. RAI Vereniging stelt daarom voor om de eis van actieradius te laten vervallen. Indien dit om welke reden niet mogelijk lijkt, dan is een tweede mogelijkheid om geen range-eis te stellen aan 1.) 'in-complete' en 'tweede-fase', lees 'voltooid' emissieloze bedrijfswagen, en 2.) alle N1/N2-voertuigen uitgerust met een referentiemassa groter dan 2.610 kg. Om de regeling werkbaar en inzichtelijk te houden voor aanvragers geniet het vervallen van de range voor alle voertuigen uiteraard grote voorkeur.

- e. Art. 2.4 lid 3 Subsidieverplichtingen: *“De uitzondering van het tweede lid geldt niet wanneer de subsidieontvanger voor de vervangende auto subsidie aanvraagt.”* Het is onduidelijk op welke subsidieaanvraag dit lid betrekking heeft. Er bestaan namelijk meerdere subsidie- en stimuleringsregelingen voor bestelwagens, dan de nationale subsidieregeling waar deze consulatie betrekking op heeft.

3. Generiek over de regeling

- a. Voertuigklasse: de regeling komt voort uit het Klimaatakkoord onderdeel C2.5 'verduurzaming in logistiek'. Dit verklaart dat voertuigen van de klasse N1 en N2 binnen de regeling vallen. Echter, er is nog een groep voertuigen die relatief zwaar beladen en veel kilometers in steden maakt: het taxi – en doelgroepenvervoer. Ook deze M1-voertuigen, incl '8+1', dienen de overstap naar emissieloos te maken. Echter, deze groep valt buiten de regeling terwijl deze voertuigen al meerdere fiscale tegenslagen te verduren hebben gehad, zoals het verdwijnen van het BMP-voordeel sinds de overgang naar WLTP en het niet kunnen deelnemen aan de SEPP-regeling. Daarbij worden de ondernemers met deze voertuigen extra hard getroffen door de voortdurende Coronacrisis. Daarom pleit RAI Vereniging voor een extra regeling voor deze voertuigengroep. Indien dit uitgesloten is, stellen wij voor om M1-voertuigklasse voor personenvervoer ook aanspraak op de regeling te kunnen laten maken.