

## **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Datum: 11 januari 2021  
Onderwerp: **Input Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) t.b.v. internetconsultatie subsidie emissieloze bedrijfswagens**

Geachte mevrouw, heer,

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen voor. Door deze regeling kunnen subsidies worden verstrekt aan ondernemers voor de aanschaf van een nieuw licht emissieloos bedrijfsvoertuig (elektrisch en waterstof), zodat een duurzame investering voor hen aantrekkelijker is op het moment dat ze daaraan toe zijn. Hiermee geeft het ministerie uitvoering aan de afspraak in het Klimaatakkoord om deze aanschafregeling in te stellen. Op 30 november 2020 is de internetconsultatie voorgelegd.

Waarom deze regeling? Het doel van deze subsidie is om ondernemers en non-profitinstellingen te stimuleren om nieuwe lichte emissieloze bedrijfsvoertuigen (N1 en N2 tot 4.250 kg technisch toegestane maximummassa) aan te schaffen. Het achterliggende doel is om de markt voor emissieloze bedrijfsvoertuigen tot wasdom te laten komen. In het Klimaatakkoord is de wens opgenomen om 50.000 emissieloze bestelauto's in 2025 op de weg te hebben en 115.000 in 2030.

### **Wat vindt de VNA van de voorgestelde subsidieregeling**

61 % van alle nieuw ingezette personenauto's en bestelauto's is ondergebracht in een leasecontract. Daarmee is de leasector de grootste investeerder in nieuwe en schone mobiliteit in Nederland. De VNA onderschrijft de ambitie, ook in het licht van de klimaatdoelstellingen, om de markt voor zero-emissie bestelwagens te stimuleren middels een subsidieregeling. De timing is goed gezien het stijgende aanbod en de afspraken rond 'zero-emissie stadslogistiek'.

De VNA voorziet echter grote problemen met het voorgestelde maximale aantal subsidieaanvragen per bedrijf van 300 elektrische bestelauto's per jaar in de periode dat de regeling in werking is of werkbaar is. De leasemaatschappij is zelf geen eindgebruiker van het voertuig, maar wordt binnen de subsidieregeling wel significant beperkt omdat, in het geval van operationele lease, de investering door de leasemaatschappij ('lessor') wordt gedaan.

Daarmee wordt de regeling zeer beperkend voor het gebruik van lease als instrument voor de inzet van zero-emissie bedrijfsvoertuigen. En dat terwijl bij het stimuleren van deze jonge markt leasen zeer gewenst en noodzakelijk is. Nu de coronacrisis financiële reserves van bedrijven aantast kan lease nog belangrijker worden bij de inzet van elektrische bestelwagens en daarmee de verduurzaming van het bestelwagenpark in de BV Nederland.

### **Wat stelt de VNA voor als oplossing?**

De VNA stelt voor om met de regeling 'door de leasemaatschappij heen te kijken' en een plafond voor de eindgebruiker vast te stellen. Mocht dat onverhoopt niet mogelijk blijken, dan zou het weglaten van een plafond de sterke voorkeur hebben. Als dit niet mogelijk is, dan is een plafond van 1.500 bestelwagens gewenst. Dit geeft voldoende ruimte voor de benodigde vervangingsvraag binnen de sector en ruimte om de markt voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen de komende jaren te stutten.

### **Verdere belangrijke aandachtspunten voor de VNA binnen de voorgestelde regeling**

1. De voorgestelde subsidieaanvraag- en verwerkingsprocedure sluit niet goed aan op de gedigitaliseerde processen bij de leasemaatschappij. In lijn met de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) gaat de voorkeur uit naar verstrekking subsidie aan de eindgebruiker (kenteken op naam eindgebruiker), zodat ook de procesgang eenduidig kan worden geïmplementeerd (voor mensen en systemen).
2. Definitie nieuwe auto; een ruimere definitie is nodig om aan te sluiten bij de praktijk van bedrijfswagens. De eis 'datum eerste toelating, registratie en tenaamstelling dienen gelijk te zijn' is niet passend. Bedrijfswagens worden regelmatig aangepast en/of opgebouwd. Tijdens deze aanpassingsfase wordt het voertuig na de eerste tenaamstelling in bedrijfsvoorraad geplaatst en bij aflevering vindt de definitieve tenaamstelling plaats. Ook worden veel voertuigen door de dealer omwille van importeursafspraken voorgeregistreerd. Een en ander zorgt voor een ongelijkheid in de 3 genoemde data, terwijl er feitelijk sprake is van nieuwe auto's.  
Onze suggestie is om voor de definitie aan te sluiten bij de welbekende MIA-definitie (max 6 maanden en 6.000 km).
3. Levertijd en invloed van prijswijzigingen op het subsidiebedrag  
De periode tussen subsidieverlening en ingebruikname is maximaal 6 maanden. Gelet op onzekere levertijden, wordt de periode van 6 maanden als te kort gezien; beter is 12 maanden.  
Onduidelijk is ook of prijswijziging in de periode tussen aanvraag en aflevering invloed heeft op de hoogte van het subsidiebedrag.  
Onze suggestie is om de subsidieverstrekking op basis van eindfactuurbedrag in te regelen.
4. Digitale verwerking koopovereenkomsten en voorwaardenlijkheid  
De regeling vereist een schriftelijke koopovereenkomst met een voorwaardelijke bepaling. Het bestelproces bij leasemaatschappijen is echter veelal volledig gedigitaliseerd op basis elektronische gegevensuitwisseling. Een voorwaardelijke bepaling, in combinatie met de onzekere verwerkingstijd van de subsidieaanvraag, is praktisch niet uitvoerbaar.  
Onze suggestie: de leasemaatschappij levert steekproefsgewijs een uitdraai van definitief geplaatste orders vanuit het van toepassing zijnde bestelsysteem.
5. Eventuele mutatie in tenaamstelling leasemaatschappij  
Bedrijfsovernames in de leasesector zijn geen uitzondering en dit leidt tot aanpassing tenaamstelling voertuigen, zonder dat er iets bij de eindklant muteert. Een gelijkblijvende tenaamstelling is echter voorwaarde voor de subsidie.  
Onze suggestie: sta bedrijfsovername met wijziging tenaamstelling toe bij gelijkblijvende eindgebruiker (met een check op basis van KvK gegevens).

Voor een nadere toelichting op onze inbreng zijn wij te allen tijde bereid om met u in overleg te treden. De VNA denkt vanzelfsprekend graag mee.

Met vriendelijke groet,

Renate Hemerik  
voorzitter