

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

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MvH/RvZ/RS/JE/Is/ATR3340/2024-U031

Uw referentie

T 070 310 86 66

E info@atr-regeldruk.nl

www.atr-regeldruk.nl

Datum 28 maart 2024

Betreft Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven

Geachte mevrouw Heijnen,

Op 4 maart 2024 is de voorgenomen *Subsidieregeling private laadinfrastructuur voor bedrijven* voor toetsing aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd. Het doel van de subsidie is om bij te dragen aan de kennis over en realisatie van private laadinfrastructuur bij bedrijven. De laadinfrastructuur voor elektrische (bedrijfs)voertuigen is een belangrijke voorwaarde om de transitie te maken naar duurzame mobiliteit die bijdraagt aan een vermindering van CO₂-uitstoot.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

De subsidieregeling draagt bij aan de (versnelde) uitrol van private laadinfrastructuur bij bedrijven. Deze financiële stimulans is volgens het voorstel nodig omdat een te beperkte beschikbaarheid van laadinfrastructuur de groei van elektrische voertuigen kan afremmen. Het voorstel maakt duidelijk dat zonder aanvullende maatregelen de huidige overheidsdoelen ten aanzien van de verduurzaming van de mobiliteit (waaronder het aantal zero-emissie voertuigen) niet zullen worden gehaald.

Het college constateert dat het voorstel nut en noodzaak van aanvullende overheidsmaatregelen onderbouwt. Het ziet geen aanleiding voor adviespunten hierover.

2. Minder belastende alternatieven

De toelichting bij het voorstel geeft aan dat ondernemers nu al financiële tegemoetkoming kunnen krijgen bij investeringen in laadinfrastructuur via de Milieu-investeringsaftrek (MIA). Dit levert een fiscaal voordeel op. Uit de evaluatie van de MIA blijkt dat meerdere bedrijven deze aftrek niet hebben aangevraagd bij de aanschaf van laadinfrastructuur. Redenen hiervoor waren de onbekendheid van de MIA-regeling, het feit dat alleen ondernemers met eigen voertuigen deze aftrek kunnen aanvragen en/of het relatief kleine

financiële voordeel van de regeling. De voorgestelde subsidieregeling koppelt aan deze evaluatie-uitkomsten de conclusie dat "extra financiële steun met een duidelijke scope dus noodzakelijk lijkt". Het college merkt op dat extra financiële steun in beginsel niet de oplossing vormt voor de onbekendheid van de (MIA-)regeling. Daarvoor lijken maatregelen met betrekking tot communicatie passender. Ook maakt de voorgenomen subsidie-regeling niet duidelijk wat de omvang is van de financiële tegemoetkoming op grond van de MIA en hoe deze zich verhoudt tot de nu voorgestelde subsidiebedragen.

De subsidieregeling betekent dat bedrijven een (subsidie)aanvraag moeten indienen, en in een aantal gevallen achteraf ook een vaststellingsaanvraag. De aanvraagprocedure resulteert in regeldruk voor bedrijven. Deze regeldruk is mogelijk hoger dan wanneer bedrijven de financiële tegemoetkoming verkrijgen via de MIA. Het voorstel voor de subsidieregeling maakt niet duidelijk of aanpassing van de MIA als alternatief is onderzocht om bedrijven financieel te stimuleren te investeren in private laadinfrastructuur. De stimulering en regulering via de MIA kan, afhankelijk van de bedrijfssituatie, een minder belastend alternatief vormen voor de nu voorgestelde subsidie. Hoewel de MIA pas achteraf kan worden aangevraagd, zijn bedrijven mogelijk al bekend met deze regeling op grond van eerdere aanvragen, waardoor het proces efficiënt(er) kan verlopen.

2.1 Het college adviseert de mogelijkheid te onderzoeken om investeringen in private laadinfrastructuur te stimuleren via (een wijziging van) de Milieu-Investeringsaftrek (MIA) en op basis van de bevindingen te besluiten over de beste manier om bedrijven financieel te stimuleren.

3. Werkbaarheid

De uitrol van private laadinfrastructuur voor bedrijfsvoertuigen komt gestaag op gang. Om de doelen voor (private) laadinfrastructuur voor 2030 te halen zijn extra stappen noodzakelijk. De subsidieregeling draagt bij aan deze ontwikkeling en maakt het voor meer bedrijven (financieel) mogelijk te investeren in laadinfrastructuur.

Het college ziet aanleiding voor een aantal adviespunten in relatie tot de werkbaarheid van de subsidieregeling.

Netcongestie

Uit informatie bij het voorstel volgt dat netcongestie de snelle uitrol van private laadinfrastructuur bij bedrijven kan bemoeilijken. Voldoende netcapaciteit geldt dan ook als een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle uitvoering van deze subsidieregeling en voor de transitie naar duurzame mobiliteit.

Ook in de MKB-toets bij deze subsidieregeling is netcongestie door ondernemers als één van de voornaamste knelpunten benoemd. Alleen onder de voorwaarde dat voldoende netcapaciteit beschikbaar is, zullen bedrijven (willen) investeren in laadinfrastructuur. Om deze reden is het opvallend dat de toelichting bij de subsidieregeling geen aandacht aan dit onderwerp besteedt. Zo maakt de toelichting niet duidelijk welke maatregelen worden getroffen om netcongestie en de nadelige effecten daarvan tegen te gaan.

Aanvullend merkt het college op dat voldoende netcapaciteit ook als voorwaarde wordt gesteld voor subsidieverlening boven de 25.000,- euro. Aanvragers voor deze subsidie dienen namelijk een contract met de netbeheerder te overleggen dat de voorziene netcapaciteit wordt gedekt. Aan deze vereiste kan een bedrijf voldoen als er tijdig voldoende capaciteit beschikbaar is. Het ontbreken van voldoende netcapaciteit zal het voor bedrijven complexer en minder aantrekkelijk maken om te investeren in laadcapaciteit. Het voorgaande toont voor het college extra aan dat voldoende netcapaciteit een

belangrijke voorwaarde is voor het slagen van de subsidieregeling en daarmee voor het realiseren van de doelen ten aanzien van duurzame mobiliteit.

3.1 Het college adviseert duidelijk te maken in hoeverre netcongestie de verdere uitrol van private laadinfrastructuur (en het doelbereik van deze subsidieregeling) bedreigt en welke maatregelen worden getroffen om deze dreiging af te wenden.

Een mogelijkheid om ondanks beperkte netcapaciteit toch te investeren in laadinfrastructuur is bijvoorbeeld door gebruik te maken van batterijopslag. De regeling maakt niet volledig duidelijk of dergelijke alternatieve oplossingen zijn toegestaan om alsnog subsidie te verkrijgen voor de laadinfrastructuur en in hoeverre die (aanvullende) voorzieningen zelf ook in aanmerking komen voor subsidie.

MKB-toets

Eind november 2023 hebben twee panelgesprekken met (MKB-)ondernemers plaatsgevonden over de concept-subsidieregeling in het kader van de MKB-toets. Het college waardeert het positief dat het verslag van deze MKB-toets openbaar is gepubliceerd bij de internetconsultatie van de subsidieregeling. Opmerkelijk is echter dat de consultatieversie van de regeling geen melding maakt van deze MKB-toets en de wijze waarop het omgaat met de aangedragen aandachtspunten over de werkbaarheid. Hierdoor is bijvoorbeeld niet duidelijk hoe wordt omgegaan met het voorgenoemde aandachtspunt inzake netcongestie. Daarnaast zijn er in het kader van de MKB-toets belangrijke, andere aandachtspunten benoemd over bijvoorbeeld duidelijkheid van de voorwaarden en definities van de subsidieregeling en over de (on)mogelijkheden voor het delen van netcapaciteit. Omdat de toelichting bij de subsidieregeling geen toelichting bevat op de MKB-toets is niet duidelijk op welke wijze uw ministerie vervolg geeft aan deze aandachtspunten.

3.2 Het college adviseert in de toelichting duidelijk te maken wat volgens ondernemers aandachtspunten zijn over de werkbaarheid van de regeling en op welke wijze de regeling opvolging geeft aan deze aandachtspunten.

Het college gaat er conform kabinetsbeleid vanuit dat in de toekomst regelgeving in de consultatieversie al duidelijk maakt of een MKB-toets heeft plaatsgevonden, wat daarvan de uitkomsten zijn en op welke wijze bij het voorstel rekening houdt met die punten.

Duidelijkheid over subsidie voorafgaand aan investeringen

De subsidieregeling bepaalt dat de subsidie voor advies over laadinfrastructuur en voor laadinfrastructuur tot 25.000,- euro na realisatie wordt uitgekeerd. Bedrijven kunnen de subsidie hiervoor enkel achteraf aanvragen. Voor subsidie boven de 25.000,- euro voor laadinfrastructuur dient de subsidieaanvraag voorafgaand aan de investering te worden aangevraagd. Doordat bij advies en subsidie tot 25.000,- euro voor laadinfrastructuur alleen achteraf subsidie kan worden aangevraagd, kan onzekerheid ontstaan bij bedrijven. Zij weten immers niet voorafgaand aan de investering of zij subsidie zullen verkrijgen. Met name voor MKB-bedrijven kan dit een risico vormen waardoor zij mogelijk minder snel zullen investeren in laadinfrastructuur. De verkrijging van enkele duizenden euro's subsidie voor advies of laadinfrastructuur kan een bepalende factor zijn bij de beslissing om al dan niet te investeren in deze laadinfrastructuur. Om deze reden is het wenselijk dat de mogelijkheid voor bedrijven bestaat om voorafgaand aan de investering zekerheid te verkrijgen over de subsidieverlening.

3.3 Het college adviseert de mogelijkheid te creëren om subsidie aan te vragen (en daar duidelijkheid over te verkrijgen) voorafgaand aan het verkrijgen van advies over laadinfrastructuur of de aanleg daarvan.

Uitbetaling subsidie bij plafondoverschrijding

De subsidieregeling komt ondernemers tegemoet van wie de subsidieaanvraag aan de orde is op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt (en de dag daarna). De regeling bepaalt dat in die situaties de aanvragen van deze ondernemers worden 'doorgeschoven' naar het volgende kalenderjaar en voor de nieuwe aanvraagronde als eerste ingediende aanvragen worden beoordeeld. Hierdoor ontstaat voor deze ondernemers meer zekerheid over te verkrijgen subsidie. Het college waardeert het positief dat een voorziening wordt geregeld voor die ondernemers die door het subsidieplafond net niet in aanmerking komen voor subsidie in de betreffende aanvraagronde.

Het college ziet aanleiding voor twee aandachtspunten bij deze voorziening. Allereerst betekent het dat een bedrijf pas in het volgende kalenderjaar de financiële middelen zal ontvangen. Daarnaast is deze 'doorschuifvoorziening' alleen aan de orde voor de subsidie voor advies en oplaadinfrastructuur tot 25.000,- euro. De doorschuifvoorziening geldt niet voor aanvragen boven de 25.000,- euro, omdat deze voorafgaand aan de investering moet worden aangevraagd. Voor beide aandachtspunten bestaat volgens het college een werkbare oplossing. Namelijk het eerder uitkeren van de financiële middelen, in hetzelfde kalenderjaar als de betreffende aanvraagronde. Concreet betekent dit dat een deel van het subsidiebedrag van een volgend jaar naar voren wordt gehaald voor uitbetaling.

3.4 Het college adviseert de subsidieaanvragen die door het bereiken van het subsidieplafond worden doorgeschoven naar een volgend jaar, al in het jaar van aanvraag uit te keren aan de bedrijven.

Het college merkt aanvullend op dat de brede doelgroep van de regeling kan resulteren in een forse overtekening van de subsidieregeling. Hoewel dit betekent dat veel bedrijven (willen) investeren in duurzame mobiliteit en laadinfrastructuur, kunnen hierdoor (ondanks de doorschuifvoorziening) alsnog problemen en onzekerheden ontstaan. Een gerichte analyse van de te verwachten aantallen aanvragen is daarom van belang.

4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel bevat een duidelijke beschrijving van de regeldrukeffecten. Daarbij is per categorie activiteiten een beknopte uitwerking gemaakt daarbij de verwacht tijdsbesteding en het aantal aanvragen. Voor advies over laadinfrastructuur worden circa 400 aanvragen verwacht met een totale regeldruk van 36.000,- euro. Op een gemiddeld subsidie bedrag van 2.500,- euro is dit een regeldruklast van 3,6%. Bij de subsidie tot 25.000,- euro worden circa 4.000 aanvragen verwacht met een totale regeldruk van 420.000,- euro. Uitgaande van een gemiddeld subsidiebedrag van 5.000,- euro betekent dit een regeldruklast van 2,1%. Bij de subsidie boven 25.000,- euro worden circa 600 aanvragen verwacht. Het subsidiebedrag ligt tussen de 25.000,- en 350.000,- euro. De regeldrukanalyse gaat uit van circa 6 uur tijdsbesteding voor het indienen van de initiële aanvraag, het indienen van de vaststellingsaanvraag en het zo nodig (laten) maken van een capaciteitsberekening van de netcapaciteit.

Het college merkt op dat de regeldrukeffecten-analyse is uitgewerkt conform de Rijksbrede methodiek. Wel ziet het college aanleiding voor enkele aandachtspunten. De toelichting bij de regeling is niet volledig duidelijk over:

- hoe de inschatting van het aantal verwachtte aanvragen tot stand is gekomen en in hoeverre daarbij het risico bestaat op forse overschrijding van het plafond op de eerste dag van de subsidieregeling (zoals bijvoorbeeld eerder het geval was bij de subsidieregeling voor elektrische vrachtwagens (AanZET)). Een groter aantal aanvragen zorgt automatisch voor een hogere (totale) regeldruklast.
- of bedrijven kosten moeten betalen voor het (extern) laten uitvoeren van een capaciteitsberekening (in het geval van subsidie boven de 25.000,- euro). In dat geval behoren deze kosten ook tot de regeldruklasten.
- of bedrijven in zes uur tijd in staat zijn a) kennis te nemen van de subsidieregeling, b) de subsidieaanvraag én de vaststellingaanvraag voor een bedrag boven 25.000,- euro te formuleren en in te dienen, en c) zo nodig daarbij een capaciteitsberekening te voegen. Mogelijk dat deze tijd- en kosteninschatting geverifieerd kan worden bij bedrijven en RVO en de toelichting daar duidelijkheid over kan bieden.
- of bedrijven extra tijd (of kosten) kwijt zijn als gevolg van het moeten overleggen van een gebruikersverklaring rolstoelvervoer (indien het gaat om een aanvrager die dit type vervoer regelt). De regeling schrijft voor dat in deze situatie de verklaring moet worden overlegd via een door RVO vastgesteld formulier.

4.1 Het college adviseert de analyse van de regeldrukeffecten aan te vullen en daarbij de genoemde aandachtspunten te verwerken.

Dictum

Gelet op de toetsing is het eindoordeel van ATR bij het voorstel:

De regeling niet vaststellen, tenzij met de adviespunten rekening is gehouden.

Het college benadrukt dat het dictum geen inhoudelijk oordeel is over de noodzaak of proportionaliteit van de regeling. Het dictum drukt uit dat de onderbouwing van het voorstel en de toelichting daarbij onvoldoende is. Zo besteedt het voorstel geen aandacht aan de uitkomsten van de MKB-toets en aan een belangrijke voorwaarde (voldoende netcapaciteit) voor de beoogde transitie naar duurzame mobiliteit. Daarnaast ziet het college mogelijkheden om de werkbaarheid van de regeling voor bedrijven te verbeteren.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Het verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening houdt. Verder verzoekt het u om een eventuele wijziging van het voorstel voor te leggen aan het college, opdat wij kunnen beoordelen of een aanvullende zienswijze noodzakelijk is.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris