

Vergaderjaar 2021–2022

**30 175**

**Luchtkwaliteit**

**Nr. 394**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2021

In het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. é342) is overeengekomen dat wordt toegewerkt naar de invoering vanaf 2025 van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden. De overstap naar emissieloze logistiek in steden vraagt veel van ondernemers en gemeenten. Daarom is in het Klimaatakkoord afgesproken dat ondernemers kunnen rekenen op financiële en praktische ondersteuning bij de aanschaf van een zero-emissie bestelauto. Ook is er een overgangsregeling afgesproken, waarbij bestelauto's met minimaal Euroklasse 5 tot en met 31 december 2026 onbeperkt toegang hebben tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Bestelauto's met minimaal Euroklasse 6 hebben tot en met 31 december 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Bestelauto's van euroklasse 4 zijn niet uitgevoerd met een roetfilter en hebben geen toegang tot de zero-emissiezone. In 2020 betrof dit circa 20% van het totale aantal bestelauto's.

In de motie van het lid Ziengs (VVD)<sup>1</sup> wordt de regering verzocht in het vervolgtraject van de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek, de mogelijkheden te onderzoeken om ook ondernemers met voertuigen in Euroklasse 4 te ondersteunen bij de overstap naar zero emissie. Tevens wordt in de motie verzocht om met gemeenten te overleggen over eenduidig lokaal beleid ten aanzien van ontheffingen voor ondernemers die door overmacht niet op tijd kunnen beschikken over een emissievrij voertuig. Met deze brief informeer ik u ook over de uitvoering van deze motie.

### **Ondersteuning ondernemers met bestelauto's emissieklasse 4**

Ik vind het heel belangrijk dat we de transitie naar uitstootvrije stadslogistiek in goede banen leiden en deze overstap zo in te voeren dat het in

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 570 XII, nr. 21

praktische en financiële zin te doen is voor een zo groot mogelijke groep ondernemers. Ik heb met MKB Nederland afgesproken dat eigenaren van bestelbussen uit emissieklasse 4 een extra financieel steuntje in de rug kunnen krijgen. Zoals eerder met uw Kamer gedeeld<sup>2</sup> moet dit voldoen aan de Europese staatssteunregels en de budgettaire kaders die ingevolge het Klimaatakkoord en het huidige Regeerakkoord zijn overeengekomen voor de stimulering van uitstootvrije bestelauto's.

In de huidige Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) komen ondernemers voor bestelauto's vanaf € 20.000 in aanmerking van een subsidie van 10% van de aanschafprijs (netto-catalogusprijs) tot een maximum van € 5.000 per voertuig. In eerste instantie heb ik de mogelijkheid onderzocht voor het rechtstreeks toekennen van een extra (subsidie-)bedrag bovenop de aanschafsubsidie in relatie tot het bezit van een bestelbus emissieklasse 4. Echter, dit blijkt niet in overeenstemming te zijn met Europese staatssteunregels uit de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De SEBA is gevormd op artikel 36 AGVV, op basis waarvan een percentage van de meerkosten van een milieuvriendelijke(r) investering kan worden gesubsidieerd, zoals bij de aanschaf van een emissieloze bestelbus. Extra subsidie geven voor het bezit van een voertuig uit euroklasse 4 strookt niet met deze benadering, omdat de koppeling tussen subsidiëring en de meerkosten van een milieuvriendelijke investering daarmee wegvalt.

Daarom ben ik op zoek gegaan naar een andere manier om deze, meestal kleinere ondernemers, een financieel steuntje in de rug te geven bij de overstap naar een zero-emissie bestelauto. Op basis van de Europese staatssteunregels mag de financiële steun aan grote bedrijven maximaal 40% van de meerkosten bedragen, voor middelgrote bedrijven maximaal 50% en voor kleine bedrijven maximaal 60% zijn. Onder kleine bedrijven wordt verstaan: bedrijven met minder dan 50 werknemers en een jaaromzet of jaarlijks balanstotaal van maximaal € 10 miljoen. Dit is ook de groep bedrijven die het hardste een steuntje in de rug nodig heeft. Door maximaal gebruik te maken van de Europese staatssteunkaders kan voor de deze groep ondernemers het subsidiepercentage worden verhoogd van 10% naar 12%. Dat betekent dat bij de aanschaf van een elektrische bestelauto van € 40.000 exclusief BTW, een klein bedrijf € 800 extra ontvangt. Bij de vormgeving van deze maatregel is ook overlegd met MKB Nederland.

Voor in ieder geval het komende jaar zijn er voldoende middelen. Maar de transitie naar emissieloze stadslogistiek betreft een grote omslag waarvan de omvang nog beter in kaart wordt gebracht. Daarom zal ik de prijsontwikkeling van de emissieloze bestelauto's monitoren en, in relatie tot de subsidieregeling, ook bezien in hoeverre ondernemers in de jaren na 2022 het best ondersteund kunnen worden. Het jaar 2021 is een startjaar waarbij ondernemers die ruimschoots voor de invoering van de zero-emissiezone al investeren in zero-emissie bestelauto's en gebruik kunnen maken van de regeling. Bijvoorbeeld omdat dit past bij het natuurlijke moment van investeren. Dat is belangrijk om ook een solide tweedehandsmarkt op te kunnen bouwen.

Naast het extra financiële steuntje in de rug, zal ik (kleine) bedrijven ook de helpende hand bieden om de overstap naar een elektrische bestelauto te maken. Eerder heb ik samen met de Topsector Logistiek een rekentool laten ontwikkelen ([www.welkeEbestelbus.nl](http://www.welkeEbestelbus.nl)) waarmee bedrijven snel inzicht krijgen in het aanbod van elektrische bestelauto's en de gemiddelde maandlasten. Bedrijven kunnen gebruik maken van een adviseur

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 356

om hen te helpen de juiste keuze te maken voor hun bedrijfsvoering. De komende maanden zal binnen de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek worden bepaald hoe ondernemers beter te informeren over de invoering van de zero-emissiezones en te helpen bij de transitie in aanloop naar 2025.

### **Eenduidig lokaal beleid hardheidsclausule**

De motie Ziengs riep ook op om met gemeenten te overleggen over eenduidig lokaal beleid ten aanzien van ontheffingen voor ondernemers die door overmacht niet op tijd kunnen beschikken over een emissievrij voertuig. Ik onderschrijf deze oproep van harte. Gelijke situaties moeten immers gelijk behandeld worden. Er mag geen willekeur ontstaan, waarbij een bedrijf voor de ene zero-emissiezone voor stadslogistiek een ontheffing krijgt en in de andere wordt geweigerd.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld, verwacht ik dat de landelijke regels voor verreweg de meeste ondernemers een redelijk en bruikbaar kader bieden. Deze landelijke regels worden op dit moment verankerd in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekend 1990. Ik begrijp de zorgen van ondernemers en MKB Nederland, aangezien de afspraken over het ontheffingenbeleid nog niet volledig zijn uitgewerkt. Daarom werk ik samen met onder meer VNG en de logistieke sector, toe naar één landelijk ontheffingenloket. Dit geldt zowel voor de afgifte van ontheffingen als voor de invulling van de hardheidsclausule, voor ondernemers waarvan redelijkerwijs niet verwacht kan worden op tijd te kunnen beschikken over een emissieloos voertuig. Het opstellen van een landelijk kader voor ontheffingen en het opzetten van een landelijk loket kosten echter tijd. Ik vertrouw er op dat we ondernemers goed en tijdig kunnen voorbereiden op de invoering van de zero emissiezones. Vanzelfsprekend zal ik uw Kamer met enige regelmaat informeren over de voortgang.

### **Wijzigingen Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) 2022**

Naast de verhoging van het subsidiepercentage van 10% naar 12% voor kleine bedrijven, zal ik de subsidieregeling op een drietal andere punten wijzigen.

De eerste wijziging, de ont koppeling van het eigendom van het voertuig en de tenaamstelling van het voertuig, heeft betrekking op het aantrekkelijker maken van de regeling voor operationele lease. Dit is van belang voor bedrijven die geen voertuig willen of kunnen aanschaffen. Bijvoorbeeld omdat de benodigde startinvestering niet past bij de manier van bedrijfsvoering.

De tweede wijziging, is feitelijk een handhaving van de eerder<sup>3</sup> aangekondigde tijdelijk langere vaststellingstermijn in verband met langere levertijden door het wereldwijde chiptekort. Hiermee wordt grotendeels voorkomen dat bedrijven hun aangevraagde subsidie alsnog mislopen, doordat de elektrische bestelauto niet op tijd kan worden geleverd.

Met de derde wijziging stel ik het subsidieplafond voor 2022 vast op € 22 miljoen. In 2021 was het plafond even hoog. Veel ondernemers schuiven de aanschaf van een elektrische bestelauto nog even voor zich uit, waardoor in 2021 tot nu toe bijna 40% van het budget niet is gebruikt. De combinatie van het feit dat nog niet alle gemeenten de zero-emissiezone hebben aangekondigd, nog niet alle ondernemers op de hoogte zijn, de

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 231.

Corona-pandemie langer voortduurt en de levertijden van elektrische bestelauto's langer zijn door het wereldwijde chiptekort liggen hieraan ten grondslag.

Het is duidelijk dat we alle middelen nodig zullen hebben, daarom zet ik mij ervoor in dat ook het, in 2021, niet gebruikte budget beschikbaar zal blijven. Ik verwacht dat de verkoop in 2022 verder aan zal trekken. De insteek is dat alle subsidieaanvragen die in 2022 worden ingediend ook daadwerkelijk gehonoreerd kunnen worden. Gelet op de marktontwikkelingen verwacht ik dat dit subsidieplafond daartoe toereikend is. Deze middelen komen bovenop andere financiële ondersteuning waarvan ondernemers gebruik kunnen maken, zoals de milieu-investeringsaftrek.

#### *Europese staatssteunregels*

Zowel SEBA als de MIA zijn gebaseerd op het huidige Europese staatssteunkader, in het bijzonder de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De Europese Commissie overweegt om de AGVV te herzien. Als dat consequenties heeft voor de vormgeving van deze regeling zal het kabinet u hierover informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S.P.R.A. van Weyenberg