

Bijlage 3. Bijlage Onderbouwing en Evaluatie van het voorstel (CW3.1)

Uitvoeringsagenda en subsidieregeling zero-emissie stadslogistiek (Kenmerk: IENW/BSK-2021/17852)

Op basis van Artikel 3.1 in de comptabiliteitswet wordt bij voorstellen een toelichting verwacht op nagestreefde doelstellingen, doeltreffendheid, doelmatigheid, ingezette beleidsinstrumenten en financiële gevolgen voor het Rijk en, waar mogelijk, maatschappelijke sectoren. Voorstellen die tot een substantiële beleidswijziging leiden dienen ook een evaluatieparagraaf te bevatten conform de motie Van Weyenberg en Dijkgraaf. Met deze bijlage wordt invulling gegeven aan de vereiste toelichtingen, die mogelijk verder worden aangevuld bij opvolgende Kamerbrieven. Deze bijlage is onderdeel van een pilot die in het kader van de Operatie Inzicht in Kwaliteit wordt uitgevoerd om de vindbaarheid van de vereiste toelichtingen te vergroten.

| Onderdeel | Toelichting |
|--|---|
| Nagestreefde doelen | <p>De aanleiding voor deze subsidie is het Klimaatakkoord. Op pagina 66 in C2.5 Verduurzaming in logistiek, afspraak lid d en e, is het volgende opgenomen:</p> <p><i>d: "Met ingang van 2025 zullen alle nieuwe vrachtauto's die een emissieloze zone in willen, emissieloos zijn. Emissieloze zones leiden tot een grote vraag naar emissieloze bestel- en vrachtauto's. (De verwachting is in totaal 50.000 zero-emissie bedrijfsauto's en 5.000 ZE/PHEV-vrachtauto's in 2025, met een doorgroei naar 115.000 emissieloze bedrijfsauto's en 10.000+ ZE/PHEV-vrachtauto's in 2030). De ingroei van deze voertuigen wordt ondersteund door de ontwikkeling van nieuwe diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van multi-inzetbare voertuigen, Light Electric Vehicles (LEV's) en E-cargobikes."</i></p> <p>Het onmiddellijke doel van deze subsidie is om, indien een onderneming of non-profit-instelling de inzet van een nieuwe emissieloze bedrijfsauto overweegt, de keuze voor een emissieloos voertuig te stimuleren door middel van de aanschafsubsidie waarmee het prijsverschil met een fossiel voertuig wordt verkleind. Het achterliggende doel van de regeling is om de markt voor emissieloze bedrijfsauto's tot wasdom te laten komen.</p> |
| Ingezette beleidsinstrument(en) | <p>Er is gekozen voor een subsidieregeling voor aanschaf en lease van lichte emissieloze bedrijfsauto's in te stellen voor alle ondernemers, groot en klein, in combinatie met de MIA-regeling (waarbij de VAMIL-component niet meer van toepassing zal zijn). Beleidsuitgangspunt is hierbij om de steunruimte die Europa biedt zoveel mogelijk te benutten.</p> <p>De subsidie is bedoeld voor ondernemingen en non-profitinstellingen, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en zijn gevestigd in Nederland 10% van de aanschafprijs (netto-catalogusprijs) tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto. Bij de bepaling van het percentage van 10% van de aanschafprijs is rekening gehouden met het benutten van het fiscale voordeel (bijvoorbeeld via de MIA) door de ondernemer. Het percentage is hoger voor non-profitinstellingen omdat deze geen voordeel hebben van MIA.</p> |

| | |
|--|--|
| Financiële gevolgen voor het Rijk | <i>d: "Om de ingroei te stimuleren heeft de Rijksoverheid een stimuleringsprogramma dat is overeengekomen met de sector. De omvang van deze subsidieregeling voor bedrijfsauto's is 185 miljoen euro.</i> |
| Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren – als van toepassing | <p>Vanuit de Klimaatdoelen en met het oog op handelingsperspectief wanneer er in 2025 in 30-40 stadscentra emissieloze zones worden uitgerold, is het wenselijk om ondernemers te stimuleren om in plaats van voertuigen op fossiele brandstoffen, emissieloze voertuigen aan te schaffen. Daarvoor is nodig om ondernemers tegemoet te komen in de meerkosten die zij hebben bij de aanschaf van (een) emissieloze bedrijfsauto('s).</p> <p>Tot eind 2019 werd de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's gestimuleerd via de MIA/VAMIL-regeling. Vanaf 2020 geldt alleen nog de MIA-component. In het Klimaatakkoord is tussen Rijk en sector overeengekomen dat het Rijk een stimuleringsprogramma start voor bedrijfsauto's, met als uitgangspunt een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40% van de meerkosten van een emissieloze voertuig ten opzichte van het fossiele alternatief.</p> |
| Nagestreefde doeltreffendheid | <p>De subsidie bedraagt voor ondernemingen en non-profitinstellingen, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en zijn gevestigd in Nederland 10% van de aanschafprijs (netto-catalogusprijs) tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto. Bij de bepaling van het percentage 10% is rekening gehouden met het benutten van het fiscale voordeel via de MIA door de ondernemer. Het percentage is hoger voor non-profitinstellingen omdat deze geen voordeel hebben van MIA.</p> <p>De mate waarin de subsidieregeling het beoogde effect heeft, uitgedrukt in aantallen aanvragen en behaalde emissiebesparingen, zal worden gemonitord en geëvalueerd, zodat tussentijdse bijstelling (zoals aanpassing van subsidiepercentage) mogelijk is.</p> |
| Nagestreefde doelmatigheid | <p>Tot eind 2019 werd de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's gestimuleerd via de MIA/VAMIL-regeling. Vanaf 2020 geldt alleen nog de MIA-component. In het Klimaatakkoord is tussen Rijk en sector overeengekomen dat het Rijk een stimuleringsprogramma start voor bedrijfsauto's, met als uitgangspunt een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40% van de meerkosten van een emissieloze voertuig ten opzichte van het fossiele alternatief.</p> <p>Onderzocht is om de MIA te verhogen maar dit had tot effect dat er nog een fors gat bleef tot de afgesproken dekking van 40% van de meerkosten .</p> <p>Een ander instrument is het instellen van een subsidieregeling. Het Ministerie van IenW heeft in 2019 adviesbureau Blueconomy onderzoek laten doen naar de stimulering van lichte emissieloze bedrijfsauto's. Hierbij werd geconcludeerd dat er een samenhangend pakket moet komen om zowel emissieloze bestel- als vrachtwagens te stimuleren.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>Mede op basis van dit advies heeft de minister ervoor gekozen om een subsidieregeling voor aanschaf en lease van lichte emissieloze bedrijfsauto's in te stellen voor alle ondernemers, groot en klein, in combinatie met de MIA-regeling (waarbij de VAMIL-component niet meer van toepassing zal zijn). Opzetten van deze subsidieregeling heeft prioriteit gekregen in de uitvoering. Beleidsuitgangspunt is hierbij om de steunruimte die Europa biedt zoveel mogelijk te benutten. Er is niet gekozen voor aanpassen van de DKTI-regeling, die onder meer vereist dat projecten worden aangevraagd door samenwerkingsverbanden en zich richten op de fase van productontwikkeling.</p> |
| <p>Evaluatieparagraaf (of en hoe)</p> | <p>De mate waarin de subsidieregeling het beoogde effect heeft, uitgedrukt in aantallen aanvragen en behaalde emissiebesparingen, zal worden gemonitord en geëvalueerd, zodat tussentijdse bijstelling (zoals aanpassing van subsidiepercentage) mogelijk is.</p> <p>Periodiek wordt door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland in kaart gebracht hoe de uitputting van de regeling verloopt en welke doelgroepen hiermee bereikt worden. Dit kan aanleiding geven tot tussentijdse bijstelling van de regeling.</p> |

Indicatieve hulpvragen voor het invullen van de CW3.1 bijlage

| Onderdeel | Hulpvragen |
|---|---|
| Nagestreefde doelen | Welke doelen worden nagestreefd met het voorstel in termen van beoogde prestaties en effecten? |
| Ingezette beleidsinstrument(en) | Welke beleidsinstrumenten worden ingezet om deze doelen te realiseren? |
| Financiële gevolgen voor het Rijk | Welke gevolgen heeft het voorstel voor de Rijksbegroting? |
| Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren – als van toepassing | Welke financiële gevolgen heeft het voorstel voor maatschappelijke sectoren? |
| Nagestreefde doeltreffendheid | Op welke wijze en in welke mate wordt verwacht dat het beleidsinstrumentarium gaat bijdragen aan de beoogde prestaties en effecten? (beknopte beleidstheorie) |
| Nagestreefde doelmatigheid | Waarom is het voorgestelde instrumentarium een efficiënte manier om de beoogde prestaties en effecten te bereiken? |
| Evaluatieparagraaf (of en hoe) | Wordt het voorstel gemonitord en geëvalueerd, en zo ja, hoe? |