

Vergaderjaar 2021–2022

32 637

Bedrijfslevenbeleid

Nr. 475

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2021

Met deze brief geef ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat (EZK) – Klimaat en Energie, invulling aan de motie van het lid de Jong c.s. over zonneauto's (Kamerstuk 32 637, nr. 458, d.d. 29 juni 2021).

Tijdens het commissiedebat bedrijvenbeleid op 17 juni jl. (Kamerstuk 32 637, nr. 471) is het kabinet verzocht te onderzoeken welke mogelijkheden er bestaan om de introductie van zonneauto's te versnellen, waaronder een gedifferentieerde benadering in regelgeving, en de Kamer hier voor de begrotingsbehandeling van EZK over te informeren. In reactie hierop is toegezegd dat de betrokken bewindspersonen samen zullen kijken wat er nodig is om dit soort innovaties in z'n algemeenheid zo ver te krijgen dat ze levensvatbaar zijn in economische zin. In deze brief ga ik eerst in op de mogelijkheden voor stimulering op het gebied van innovatie (aanbodkant) en daarna op de mogelijkheden voor differentiatie in regelgeving (stimulering vraagkant).

Stimulering aanbodkant

De levensvatbaarheid van innovaties is afhankelijk van veel verschillende aspecten. Een aantal van deze aspecten is voor alle sectoren vergelijkbaar, zoals toegang tot kapitaal en talent, sterke onderzoeks- en innovatie-ecosystemen en goede bereikbaarheid. De overheid werkt daarom met een breed bedrijfslevenbeleid dat bestaat uit generiek en specifiek beleid.

Generiek beleid

Het generieke beleid werkt met stimuleringsmaatregelen waarvan vergelijkbare bedrijven volgende dezelfde regels gebruik kunnen maken. Generiek valt te denken aan vermindering van regeldruk en een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Maar ook (fiscale) stimuleringsmiddelen zoals de Wet Bevordering speur- en ontwikkelwerk

(WBSO) en MKB-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT). Ook zijn er verschillende financieringsinstrumenten zoals de Vroegefasefinanciering, het innovatiekrediet en de Seed Capitalregeling om bedrijven te helpen opschalen. Nieuwe innovaties zoals zonneauto's profiteren vooral van dit generieke beleid.

Specifiek beleid

Het Missiegedreven Topsectoren- en Innovatiebeleid (MTIB) met bijbehorend instrumentarium, zoals de PPS-toeslag, richt zich op specifieke maatschappelijke opgaven en thema's. Vooral binnen de topsector *Hightech systems & materials* (HTSM) liggen er kansen voor innovaties gericht op de ontwikkeling van zonneauto's. Ook in de topsector Energie en in de Demonstratie Energie- en klimaatinnovatie subsidie (DEI+) wordt er onderzoek gedaan naar de integratie van zonnepanelen in voertuigen.

Een ander voorbeeld van specifiek beleid is de R&D-regeling voor mobiliteitssectoren¹. De maakindustrie in de mobiliteitssectoren (automotive, maritiem en luchtvaart) is hard getroffen door de coronacrisis. Om te voorkomen dat dit leidt tot een achterstand in de ontwikkeling van duurzame en slimme mobiliteit, heeft het kabinet 150 miljoen euro beschikbaar gesteld voor R&D-projecten op dit gebied, waar bedrijven en kennisinstellingen in-kind aan kunnen deelnemen. Zonneauto's vallen binnen de scope van deze regeling.

Tot slot wordt er, voortbouwend op de brieven Visie verduurzaming basisindustrie² en Visie toekomst van de maakindustrie in Nederland³, gewerkt aan een actieagenda voor de industrie. In deze actieagenda zal nadrukkelijk worden ingegaan op beleidsopties voor versterking van innovatieve ecosystemen en baanbrekende technologieën die ten grondslag liggen aan duurzame transitievraagstukken. Het is aan een volgend kabinet om te besluiten over de uiteindelijke invulling en afronding van de actieagenda.

Gedifferentieerde benadering voor zonneauto's

De motie vraagt tevens of een gedifferentieerde benadering in regulering mogelijk is om de introductie van zonneauto's in Nederland te versnellen. Het beleid voor de vraagstimulering van emissieloze personenauto's in de periode 2020–2025 is vastgelegd in het Klimaatakkoord. De fiscale stimulering is verankerd in de Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord. Met dit stimuleringspakket wordt de transitie naar elektrisch rijden versneld en wordt de vraagstimulering tegelijkertijd verschoven naar de lagere marktsegmenten.

De (fiscale) stimulering van 100% emissieloze auto's in Nederland is in de basis techniekneutraal. Met de stimulering stuurt de overheid de vraag richting emissievrije personenauto's, maar wordt aan de markt gelaten hoe en met welke technieken hieraan wordt voldaan. Het maakt dus niet uit welke technieken de markt precies toepast, als de uitstoot aan de uitlaat van het voertuig maar nul is. In de praktijk betreft het volledig elektrische voertuigen met een accupakket. De cap in de bijtelling (het deel van de catalogusprijs waarover de korting in de bijtelling voor

¹ Kamerbrief van 21 januari 2021, Uitbreiding economisch steun- en herstellepakket, Kamerstuk 35 420, nr. 217.

² Kamerbrief van 15 mei 2020, Visie verduurzaming basisindustrie 2050; de keuze is aan ons, Kamerstuk 29 696, nr. 15.

³ Kamerbrief van 30 oktober 2020, Visie op de toekomst van de industrie in Nederland, Kamerstuk 29 826, nr. 124.

emissievrije personenauto's van toepassing is), vormt de uitzondering op de techniekneutraliteit van de fiscale stimulering. Vanwege het innovatieve karakter is de cap niet van toepassing op emissievrije auto's met een motor die kan worden gevoed met waterstof en evenmin wanneer de auto is voorzien van geïntegreerde zonnepanelen met een vermogen van ten minste 1 kilowattpiek.⁴ Voor die auto's is de korting op de bijtelling derhalve niet gemaximeerd. Het resultaat is dat voor die auto's de korting op de bijtelling 6% van de gehele catalogusprijs is (in 2022).

Aan het verzoek in de motie tot differentiatie is dan ook wat betreft de bijtelling al uitvoering gegeven. Een nog verdergaande differentiatie in de bijtelling acht ik niet wenselijk, mede gelet op de adviezen van de Rekenkamer⁵, de recente bevindingen naar aanleiding van de Hand-aan-de-kraan-analyse 2021⁶ en het reeds complexe karakter van de bijtelling⁷.

Naast het stimuleringspakket specifiek voor emissievrije personenauto's, zijn er twee fiscale regelingen (Regeling Milieu-investeringsaftrek (MIA) en Regeling Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil)) om investeringen van ondernemers in milieuvriendelijke en innovatieve bedrijfsmiddelen te stimuleren. De meerkosten van deze bedrijfsmiddelen worden door de MIA via een extra investeringsaftrek verlaagd. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voert deze regelingen gedeeltelijk uit. De ondernemer of het bedrijf past de MIA en/of Vamil toe in de aangifte inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting. De Belastingdienst neemt deze aangiften in behandeling en besluit uiteindelijk over de toekenning van MIA en/of Vamil.

Bedrijfsmiddelen die in aanmerking komen voor MIA/Vamil, staan vermeld op de Milieulijst⁸ die jaarlijks wordt geüpdatet en aan het eind van het jaar wordt gepubliceerd in de Staatscourant en op de website van RVO. De opname van een milieuvriendelijke of duurzame techniek op de Milieulijst verlaagt de financiële drempel voor ondernemers die overwegen deze innovatieve techniek aan te schaffen. Daarnaast hebben technieken op de Milieulijst een aantoonbaar «groen» imago. Sinds 2021 zijn elektrisch aangedreven voertuigen met geïntegreerde zonnepanelen met een vermogen van ten minste 1 kilowattpiek, reeds opgenomen op deze milieulijst⁹ en komt dit bedrijfsmiddel voor 36% van ten hoogste 75.000 euro van het investeringsbedrag in aanmerking voor milieu-investeringsaftrek.

In de Miljoenennota 2022 is voor de periode 2022 t/m 2024 extra geld vrijgemaakt voor de MIA/Vamil. Daarnaast is in het Belastingplan 2022 een maatregel opgenomen waarmee de steunpercentages van de MIA vanaf 1 januari 2022 worden verhoogd van 13,5%, 27% en 36% naar respectievelijk 27%, 36% en 45%. Bedrijven kunnen hierdoor mogelijk een groter bedrag van hun fiscale winst aftrekken. Bij de samenstelling van de Milieulijst 2022 zal worden gezien of elektrisch aangedreven voertuigen met geïntegreerde zonnepanelen in aanmerking kunnen komen voor het hogere steunpercentage van 45%. Hierbij moet een balans worden gevonden tussen enerzijds de wens om deze techniek extra te stimuleren en anderzijds het risico op overstimulering en een ondoelmatige

⁴ Zie artikel 3.20 lid 2 Wet IB 2001.

⁵ <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2020/06/24/autobelastingen-als-beleidsinstrument>.

⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 815 (14 juli 2021, Stand van zaken «hand aan de kraan» analyse).

⁷ Kamerstuk 32 800, nr. 72 (4 november 2020, Verslag van algemeen overleg over autobelastingen).

⁸ <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/miavamil/milieulijst-algemeen>.

⁹ <https://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/milieulijst-en-energielijst/miavamil/elektrisch-aangedreven-voertuig-met-zonnepanelen>.

besteding van overheidsmiddelen. Hierover zal ook worden overlegd met de brancheorganisatie voor *solar electric vehicles* (ASOM). De Milieulijst voor het nieuwe jaar wordt eind december gepubliceerd op de website van RVO.

Een derde instrument om de vraag naar emissieloze personenauto's te stimuleren is de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). Deze bestaande regeling is eveneens techniekneutraal en richt zich op het stimuleren van 100% elektrische personenauto's in de prijsklasse van 12.000 euro tot maximaal 45.000 euro. Zonneauto's in deze prijsklasse vallen onder deze regeling. Gezien de beperkte subsidiemiddelen heeft het kabinet keuzes moeten maken en daarom een grens bij een catalogusprijs van 45.000 euro gelegd. Een subsidie van 3.350 euro (nieuw) respectievelijk 2.000 euro (gebruikt) zal volgens het kabinet het verschil niet gaan maken om privé een auto duurder dan 45.000 euro te overwegen. Dit conform motivatie in paragraaf 9.5 uit het verslag op de internetconsultatie van deze regeling¹⁰.

Tot slot is de huidige transitie nu vooral gericht op het vervangen van auto's met een verbrandingsmotor naar emissieloze auto's. Nu deze transitie op gang komt, is het verstandig om voor de (middel)lange termijn ook na te gaan denken over differentiatie binnen emissieloze auto's. Deze discussie zal ook op Europees niveau gevoerd moeten worden. Het is nog te vroeg om concrete toezeggingen te kunnen doen over hoe dit het beste vorm te geven.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
S.A. Blok

¹⁰ Openbare internetconsultatie van 4 maart–31 maart 2020 over subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren, kenmerk 5874.