



Brussel, 11.8.2015
C(2015) 5572 final

OPENBARE VERSIE

Dit document is een intern document van de Commissie dat louter ter informatie is bedoeld.

**Betreft: Steunmaatregel SA.38769 (2015/N) – Nederland
De Green Deal Openbaar Toegankelijke Laadinfra**

Excellentie,

Ik kan u meedelen dat de Europese Commissie de door het Koninkrijk der Nederlanden aangemelde regeling "Green Deal Openbaar Toegankelijke Laadinfra" beoordeeld heeft en besloten heeft deze steunmaatregel verenigbaar te verklaren met het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna "VWEU" genoemd).

1. DE PROCEDURE

- (1) Na prenotificatiecontacten heeft Nederland op 8 mei 2015, overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU, bij de Commissie aanmelding gedaan van zijn voornemen om een subsidieregeling op te zetten ten behoeve van de plaatsing van laadpalen voor elektrische auto's.

2. BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL

2.1. Doelstelling

- (2) De doelstelling van de regeling is het gebruik van milieuvriendelijke elektrische auto's in Nederland te steunen door de uitrol van een landelijke, openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische auto's (laadpalen) die op decentraal niveau wordt uitgevoerd. Het ontwerp van en de technieken voor het plaatsen van laadpalen zijn nog in volle ontwikkeling. De kosten voor het plaatsen van laadpalen zijn daarom momenteel hoog; bijgevolg zijn bedrijven terughoudend om te investeren in het op grote schaal plaatsen van laadpalen.

Zijne Excellentie de Heer Bert KOENDERS
Minister van Buitenlandse Zaken
Bezuidenhoutseweg 67
Postbus 20061
NL - 2500 EB Den Haag

- (3) Naast de hoge plaatsingskosten ligt de omzet per laadeenheid momenteel laag als gevolg van het geringe aantal elektrische auto's. De Nederlandse autoriteiten hebben verklaard dat, aan het eind van de drie jaar dat de aangemelde regeling loopt, de kosten voor het plaatsen van elektrische laadpalen zullen zijn gedaald door verwachte verbeteringen in het ontwerp en de plaatsing. De verwachting is dat deze marktontwikkelingen het voor exploitanten commercieel levensvatbaar zullen maken om, wanneer dat na afloop van de regeling nodig is, in nieuwe laadpalen te investeren zonder dat daarvoor overheidssteun noodzakelijk is.
- (4) De regeling zal het netwerk van openbaar toegankelijke laadpalen doen ontwikkelen, omdat de beschikbaarheid van een geografisch breed gespreide openbaar toegankelijke infrastructuur van laadpalen van essentieel belang is om elektrische auto's te laten rijden.
- (5) Decentrale overheden ("mede-overheden") zullen de steun gebruiken om op decentraal niveau steun te verlenen voor het plaatsen van openbaar toegankelijke laadpalen, hetgeen zou moeten leiden tot de uitbouw van een netwerk van openbaar toegankelijke laadpalen in heel Nederland. De decentrale overheid kan ervoor kiezen dat binnen een vooraf te bepalen termijn een vooraf bepaald aantal laadpalen moet worden geplaatst die het hele grondgebied van een gemeente bestrijken. In dat geval zal zij via een open en transparante aanbestedingsprocedure de exploitant selecteren die het in deze aanbestedingsronde vereiste aantal laadpalen zal plaatsen en exploiteren (zie punt 23, eerste en tweede bullet). De decentrale overheid kan ook beslissen om subsidie te verlenen voor individuele laadpalen. In dat geval zal de exploitant door de eindgebruiker worden gekozen uit een lijst met goedgekeurde exploitanten (zie punt 23, derde bullet). De verwachting is dat deze methode vooral in kleinere gemeenten zal worden gebruikt.

2.2. Rechtsgrondslag, budget en looptijd

- (6) De rechtsgrondslag voor de steun is de Kaderwet EZ Subsidies 1996, zoals geamendeerd in 2013.
- (7) De regeling is op 9 juni 2015 door de regering aangekondigd, maar aan aanvragers zullen geen toezeggingen worden gedaan voordat de Commissie voor de regeling goedkeuring heeft verleend. De regeling loopt af op 1 juli 2018 en heeft een totaal budget van ongeveer 33,7 miljoen EUR voor het plaatsen van openbaar toegankelijke laadpalen.
- (8) De regeling wordt gedeeltelijk gefinancierd door de Nederlandse Rijksoverheid, maar ook uit de begrotingen van decentrale overheden en private bijdragen van lokale bedrijven en/of bezitters van elektrische auto's. De Nederlandse autoriteiten geloven dat de installatie van meer elektrische laadpalen zal resulteren in een toegenomen verkoop van elektrische auto's, hetgeen lokale autodealers zal aanzetten om de maatregel financieel te ondersteunen. Om een Rijksbijdrage te kunnen krijgen, moeten private partijen (lokale bedrijven of bezitters van elektrische auto's) enerzijds en de decentrale overheid (uit eigen middelen) anderzijds in gemeentelijke regelingen elk minstens 500 EUR per laadpaal bijdragen. Dit bedrag kan worden verlaagd in jaar 2 en 3 indien het financieringsplafond wordt verlaagd (zie de punten 21 en 23).

- (9) De Rijksoverheid zal maximaal 5,7 miljoen EUR ter beschikking stellen. De bijdragen van lokale bedrijven en de private sector (lokale bedrijven en bezitters van elektrische auto's) zullen circa 6 miljoen EUR bedragen. Daarnaast zullen lokale overheden tot maximaal 22 miljoen EUR bijdragen gedurende de looptijd van de regeling.
- (10) Alle decentrale overheden in Nederland die de regeling Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur" wensen toe te passen, kunnen de Rijksbijdrage ontvangen.

2.3. Toepassingsgebied van de aangemelde maatregel

- (11) De regeling is een landelijke regeling om in heel Nederland openbaar toegankelijke laadpalen te plaatsen op het niveau van decentrale overheden. Aanbestedingen om laadpalen te bouwen en te exploiteren (opties 1 en 2), alsmede uitnodigingen aan exploitanten om een aanvraag in te dienen (optie 3) (zie punt 23), zullen op lokaal niveau plaatsvinden. Het aantal laadpalen dat wordt aanbesteed, zal gebaseerd zijn op een raming van het aantal laadpalen dat nodig zal zijn volgens de gegevens die de decentrale overheid heeft verkregen via de stadsplanning. Exploitanten zullen een bieding doen voor het aantal installaties dat in de aanbesteding wordt voorgesteld. In het bod dat de deelnemers uitbrengen, worden de installatiekosten uitgedrukt per openbaar toegankelijke laadpaal.
- (12) Het aantal te plaatsen laadpalen zal uiteindelijk echter afhangen van het aantal door lokale bewoners ingediende aanvragen die door de decentrale overheid worden goedgekeurd.¹ Hoewel de aanvraag voor de installatie van elke afzonderlijke laadpaal moet uitgaan van een bewoner, zal deze laadpaal nadien wel door iedereen gebruikt kunnen worden, omdat de regeling bedoeld is om het aantal openbaar toegankelijke laadpalen uit te breiden. Decentrale overheden zullen geen aanvragen goedkeuren wanneer de aanvrager de intentie heeft om de oplaadpaal te plaatsen op eigen terrein. In die gevallen moeten de aanvragers zelf de kosten dragen voor het plaatsen van laadpalen. Per eigendom kan slechts één aanvraag voor een laadpaal worden ingediend (zelfs indien er meerdere huishoudens wonen).
- (13) Omdat de verwachting is dat de kosten van laadpaalexploitanten gedurende elk jaar van de regeling zullen dalen, kunnen decentrale overheden beslissen om elk jaar opnieuw aan te besteden, om zo hun bijdrage tot een minimum beperkt te houden.
- (14) De exploitant die de aanbesteding wint, mag de laadpalen voor een in de aanbesteding vastgestelde periode plaatsen en exploiteren. Volgens de aanmelding wint de inschrijver met het laagste bod (d.w.z. met het laagste tekort) de opdracht om de laadpalen te plaatsen en te exploiteren op het grondgebied van de betrokken gemeente voor de in de aanbestedingsopdracht vastgestelde duur. In de praktijk betekent dit dat de partij die de opdracht binnenhaalt, per geplaatste

¹ Zo kan een aanbesteding een lijst bevatten van 150 te plaatsen laadpalen, maar zijn slechts 100 aanvragen ingekomen en goedgekeurd. In dat geval zal in het kader van de aangemelde regeling slechts voor 100 te plaatsen laadpalen steun worden verleend. Dit is een factor waarmee exploitanten rekening moeten houden wanneer zij hun bieding doen.

laadpaal een eenmalig bedrag ontvangt om het tekort in de business case ten opzichte van zijn reële kosten te dekken.

- (15) Bij deze aanbestedingsprocedure moet iedere exploitant een businessplan indienen waarin de kosten worden uiteengezet voor de bouw van een openbaar toegankelijke laadpaal op het grondgebied van een decentrale overheid (met inbegrip van een exploitatiesaldo berekend over een eerste exploitatieperiode van vijf jaar). Dit businessplan moet aangeven wat de daadwerkelijke kosten zijn en hoeveel het tekort bedraagt. De Rijksbijdrage, de bijdrage van het lokale bedrijf/de bezitters van een elektrische auto en de decentrale overheid zouden samen het tekort moeten dekken tussen de business case en de daadwerkelijke kosten.
- (16) De aanbesteding zal ook het maximumtarief bepalen dat de exploitant autobezitters kan berekenen voor het gebruik van de laadpalen.
- (17) De Rijksoverheid zal jaarlijks een financieringsplafond bepalen, waarbij in het kader van de regeling in jaar 1 voor het plaatsen van een laadpaal een bijdrage kan worden toegekend voor uitgaven van maximaal 5 000 EUR (zie punt 21). Zelf zal zij in het eerste jaar per nieuw geplaatste laadpaal een bijdrage van maximaal 900 EUR betalen om de tekorten in de business case te dekken. De bijdragen van lokale bedrijven/autobezitters belopen ten minste 500 EUR in jaar 1. Indien de bijdrage van lokale bedrijven/autobezitters hoger uitkomt, zal het door de decentrale overheid betaalde bedrag overeenkomstig worden verlaagd. Dit maximumbedrag wordt, rekening houdende met de ontwikkeling van de business case, herzien en verlaagd aan het eind van het eerste jaar en nogmaals aan het eind van het tweede jaar. Ook de minimumbijdragen van lokale bedrijven kunnen in jaar 2 en/of 3 worden verlaagd, in verhouding met de verlaging van het financieringsplafond.
- (18) Lokale bedrijven zullen gevraagd worden een bijdrage te leveren aan het programma om laadpalen te plaatsen (zie punt 9). Indien onvoldoende middelen worden verzameld, zullen de autobezitters die een laadpaal aanvragen verzocht worden om bij te dragen. Indien de bijdrage van lokale bedrijven of autobezitters ontoereikend is, zullen geen laadpalen worden geplaatst met steun uit de aangemelde regeling.
- (19) De maximale steunbedragen die in het kader van de regeling worden toegekend, worden aan het jaareinde geëvalueerd en kunnen worden verlaagd, omdat de Nederlandse autoriteiten van mening zijn dat, naarmate de markt wordt geopend, de kosten voor het plaatsen van nieuwe laadpalen zullen dalen door afnemende onderzoeks- en ontwikkelingskosten en door de productie ervan op grotere schaal.
- (20) De Nederlandse autoriteiten hebben verklaard dat per nieuw geplaatste laadpaal in jaar 1, de bijdragen van de Rijksoverheid, de decentrale overheid en lokale bedrijven/autobezitters samen niet meer dan 5 000 EUR mogen bedragen.
- (21) In jaar 1 en jaar 2 zullen de Nederlandse autoriteiten de ontwikkelingen in de ingediende business cases monitoren en kan het maximumbedrag aan uitgaven waarvoor in jaar 2 en jaar 3 respectievelijk een bijdrage kan worden verleend, zo nodig worden aangepast. Niettemin hebben de Nederlandse autoriteiten bevestigd dat het maximale steunbedrag per openbaar toegankelijke laadpaal dat in het

kader van de regeling kan worden verleend, gedurende de hele looptijd van de regeling nooit meer dan 5 000 EUR kan bedragen.

Tabel 1 hieronder geeft een aantal voorbeelden van de wijze waarop elektrische laadpalen kunnen worden gefinancierd tijdens jaar 1, 2 en 3 van de regeling. De Nederlandse autoriteiten verwachten dat de kosten voor het plaatsen van de laadpalen in jaar 2 en 3 van de regeling zullen dalen. Een en ander zou betekenen dat het tekort in de business case geleidelijk zal afnemen.

Tabel 1 - Financieel overzicht Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur"

Jaar toegezegde plaatsing	Bijdragen Rijk	Bijdragen private partijen/bezitters elektrische auto's	Bijdragen decentrale overheid	Opbrengsten uit gebruik laadpalen	Totaal
1	900	500 (minimum)	3 600	1 000	6 000
2	600	500 (minimum)	1 900	1 000	4 000
3	300	300 (minimum)	400	1 000	2 000

Bron: Nederlandse autoriteiten

- (22) In deze regeling mogen decentrale overheden geen bijdragen leveren die hoger uitvallen dan hetgeen nodig is om de tekorten van de business case te dekken.
- (23) Drie verschillende exploitatievormen kunnen in deze regeling financiering krijgen. De decentrale overheid mag de exploitatie van de infrastructuur voor niet langer dan tien jaar toewijzen. De eigendom van de laadpaal berust na afloop van de exploitatieperiode bij de decentrale overheid.

1. *Opdrachtverlening*

Een open en transparante aanbesteding wordt uitgevoerd en uitgeschreven door de decentrale overheid. De opdracht wordt gegund aan de exploitant met de bieding met de beste prijs/kwaliteitsverhouding per laadpaal. De opdracht geldt voor een beperkte periode en een bepaald aantal openbaar toegankelijke laadpalen, om de kosten laag te houden. Indien nodig kan een nieuwe aanbesteding worden uitgeschreven voor een bijkomende (beperkte) periode. Deze beperkingen zijn bedoeld om de kosten te drukken en concurrentie te stimuleren. De winnende laadexploitant krijgt het alleenrecht voor aanleg en exploitatie op het grondgebied van de betrokken gemeente. In het contract wordt het overeengekomen maximumtarief vastgesteld dat een exploitant de gebruiker kan aanrekenen. Hoeveel laadpalen uiteindelijk daadwerkelijk geplaatst worden, zal afhangen van het aantal aanvragen door lokale bezitters van elektrische auto's dat gedurende de looptijd van een bepaalde aanbesteding door de decentrale overheid wordt goedgekeurd.

2. *Concessie*

De exploitatie is vergelijkbaar met die onder optie 1) hierboven. De exploitant heeft echter meer vrijheid bij de keuze van het soort laadpaal, het optimaliseren van de exploitatie van laadpalen en de keuze voor het

optimale laadtarief. Hoeveel laadpalen uiteindelijk daadwerkelijk geplaatst worden, zal afhangen van het aantal aanvragen door lokale bezitters van elektrische auto's dat door de decentrale overheid wordt goedgekeurd

3. *Subsidieverlening*

Kleinere gemeenten die geen aanbesteding willen uitschrijven wegens de kostprijs daarvan, kunnen beslissen om langs deze weg de plaatsing van laadpalen te steunen. In dergelijke gevallen zullen decentrale overheden hun voornemen om de uitrol van laadpalen te stimuleren aankondigen in kranten, op hun website en via andere publieke middelen. Laadexploitanten zullen worden gevraagd of zij belangstelling hebben om afzonderlijke laadpalen te bouwen. Iedereieder moet de vereiste subsidie in de prijs van zijn bod opnemen. Indien een kandidaat-laadexploitant voldoet aan de objectieve kwaliteitsvoorwaarden uit de oproep, zal zijn naam aan een openbare lijst worden toegevoegd. Zodra de decentrale overheid heeft ingestemd met het plaatsen van een laadpaal, dient de bewoner contact op te nemen met exploitanten op de lijst om een bieding (met laadtarieven) te vragen en te kunnen vergelijken. De winnende bieding krijgt de subsidie van de decentrale overheid. Bij het doen van hun biedingen houden de laadexploitanten rekening met de subsidie die zij op grond van de bekendgemaakte subsidieregels verwachten te ontvangen van de decentrale overheid. De concurrentie tussen de aanbiedende laadexploitanten garandeert dat de subsidie wordt doorberekend, teneinde het tarief voor de eindgebruiker te drukken.

2.4. Vorm van de steun, in aanmerking komende kosten en steunintensiteit

- (24) De steun voor het plaatsen van elektrische laadpalen wordt verstrekt in de vorm van een enkele directe subsidieverstrekking om het tekort in de business case te dekken.
- (25) De steunintensiteit zal maximaal 100% van de in aanmerking komende kosten (het tekort) bedragen. Dit tekort wordt berekend als de totale kosten van de investering (rekening houdende met eventuele belastingteruggave door de Staat, zie bijlage 1) plus enig bedrag afkomstig van het exploitatiesaldo berekend over een eerste exploitatieperiode van vijf jaar. Deze berekening omvat ook de vrijwillige bijdragen van lokale bedrijven en bezitters van elektrische auto's die de kosten doen dalen. Indien het totale saldo positief is, wordt geen steun uitgekeerd. De Nederlandse autoriteiten hebben een rekenschema ingediend om dit soort financieringstekort toe te lichten (zie bijlage 1).

2.5. Cumulering

- (26) De Nederlandse autoriteiten hebben bevestigd dat geen cumulering met andere soorten steun zal plaatsvinden.

3. BEOORDELING VAN DE STEUN

3.1. Staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU

- (27) In artikel 107, lid 1, VWEU is bepaald dat "behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, [...] steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar [zijn] met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt". De toepassing van deze cumulatieve voorwaarden wordt hierna onderzocht.

Steun verleend door een lidstaat of met staatsmiddelen

- (28) De regeling Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur" wordt gefinancierd door de Rijksoverheid, middelen van decentrale overheden en private bijdragen die worden verzameld door en verlopen via de decentrale overheid. Bovendien worden de subsidies voor de aanleg en exploitatie van de openbaar toegankelijke laadpalen toegekend en uitgevoerd door de decentrale overheden. Daarom is de Commissie van mening dat de steun afkomstig uit de door het Rijk en de decentrale overheden uitgetrokken eigen middelen, wordt toegekend uit staatsmiddelen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (29) In de regeling Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur" zijn er drie mogelijke modellen van steunverlening (zie punt 23). Deze verschillende mogelijkheden houden verband met de wijze waarop steunbedragen kunnen worden geselecteerd en de wijze waarop de decentrale overheden toezicht houden op exploitanten die de laadpalen beheren. In alle modellen krijgt de exploitant dezelfde soort steun: een initiële subsidie om het financieringstekort te dekken. De Commissie heeft de regeling dan ook in haar geheel beoordeeld, eerder dan per individueel steunverleningsmodel.
- (30) De Commissie is evenwel van mening dat, anders dan bij een belasting of heffing, bij de bijdragen afkomstig van lokale bedrijven of de bezitters van elektrische auto's sprake is van een vrijwillige bijdrage. Dit soort bijdragen zijn van essentieel belang om de regeling zichzelf bedruipend te maken en zij zijn aldus niet toerekenbaar aan de Staat. Daarom is de Commissie van oordeel dat de vrijwillige bijdragen van lokale bedrijven of bezitters van elektrische auto's die worden gebruikt om de regeling te financieren, niet als staatsmiddelen kunnen worden aangemerkt.

Begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties

- (31) De individuele subsidies worden uit door de Staat gecontroleerde middelen uitgekeerd om het tekort te dekken in de business case van ondernemingen die een aanbestedingsprocedure hebben gewonnen om laadpalen te plaatsen en te exploiteren. Onder normale marktomstandigheden zouden exploitanten hun tarieven/vergoeding (moeten) verhogen tot een niveau dat niet door de vraag wordt gedekt, of zouden zij sowieso de markt gewoonweg niet betreden, hetgeen impliceert dat de subsidie de exploitanten een voordeel verleent waardoor zij hun diensten kunnen aanbieden.

- (32) Omdat het voordeel alleen wordt toegekend aan laadpaalexploitanten die de aanbesteding winnen of die worden gekozen door een individuele bezitter van een elektrische auto, concludeert de Commissie dat deze maatregel een selectief karakter heeft.

Verstoring van de mededinging en beïnvloeding van het handelsverkeer tussen lidstaten

- (33) De ondernemingen zijn actief op het gebied van de verkoop of het opladen van elektrische auto's en zijn dus blootgesteld aan concurrentie binnen de Europese Unie. Tegelijk moeten de laadpalen volgens de regeling in Nederland staan.
- (34) Dienstverleners die nieuwe laadpalen willen plaatsen in lidstaten waar decentrale overheden geen beroep kunnen doen op steun onder de aangemelde (of een daarmee vergelijkbare) regeling, ondervinden een nadeel wanneer zij hun activiteiten trachten op te starten. Gezien het toenemende aandeel van elektrische voertuigen in de transportsector en de toenemende vraag naar laadinfrastructuur daarvoor in heel Europa, is het waarschijnlijk dat de tenuitvoerlegging van deze regeling met overheidssteun een invloed zal hebben op de mededinging en het handelsverkeer tussen lidstaten.

Conclusie

- (35) De Commissie is van oordeel dat met de aangemelde regeling Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur" een selectief economisch voordeel wordt verleend aan de exploitanten die erin slagen binnen deze regeling een aanbesteding te winnen. Daarom merkt de Commissie de aangemelde maatregel aan als een maatregel die staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormt, in zoverre zij subsidies betreft die afkomstig zijn uit door de Rijksoverheid en decentrale overheden uitgetrokken middelen. Bijgevolg dient te worden onderzocht of de steunmaatregel verenigbaar kan worden verklaard met de interne markt.

3.2. Rechtmatigheid van de steunmaatregel

- (36) Ten aanzien van individuele steun die in het kader van de regeling kan worden verleend, is Nederland, door de regeling aan te melden vóór de tenuitvoerlegging ervan, haar verplichting uit hoofde van artikel 108, lid 3, VWEU nagekomen.

3.3. Verenigbaarheid van de steun op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU

- (37) De Commissie tekent aan dat de maatregel in hoofdzaak bedoeld is om de uitrol te faciliteren van openbaar toegankelijke laadpalen voor elektrische auto's, die hoogst waarschijnlijk niet op de korte en middellange termijn onder normale commerciële voorwaarden via tarieven door de markt gefinancierd kunnen worden. Voorts tekent de Commissie aan dat de maatregel niet onder een van de bestaande kaderregelingen of richtsnoeren valt. Immers, ook al voert Nederland aan dat de regeling tot betere bescherming van het milieu moet leiden, valt steun voor dit soort infrastructuur niet in het toepassingsgebied van de richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020² omdat dit

² PB C 200 van 28.6.2014, blz. 1.

soort infrastructuur niet voldoet aan de definitie van in aanmerking komende energie-infrastructuur die in punt 31, onder a), van diezelfde richtsnoeren wordt gegeven.

- (38) Daarom is de Commissie van mening dat, om de regeling op haar verenigbaarheid met de interne markt te kunnen toetsen, een beoordeling moet worden gemaakt van de bijdrage van de maatregel tot de ontwikkeling van emissiearme elektrische mobiliteit en dat deze beoordeling dus rechtstreeks moet worden gebaseerd op artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, waarin is bepaald: "Als verenigbaar met de interne markt kunnen worden beschouwd: [...] steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad [...]". Een en ander is in lijn met het besluit betreffende steunmaatregel SA.34719 (2013/N) - Nederland - Regeling inzake elektrisch vervoer in Amsterdam.³
- (39) Om verenigbaar te zijn met artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, moet een steunmaatregel op een noodzakelijke en evenredige wijze gericht zijn op een doelstelling van gemeenschappelijk belang. In dit verband dienen volgens de Commissie de volgende vragen te worden onderzocht:
1. Is de steunmaatregel gericht op een welomschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang, d.w.z. wordt met de voorgenomen steun marktfalen aangepakt of dient deze een andere doelstelling van gemeenschappelijk belang?
 2. Is de steunmaatregel goed ontworpen om de doelstelling van gemeenschappelijk belang te kunnen verwezenlijken? Meer bepaald:
 - Is de steunmaatregel een geschikt instrument, m.a.w. zijn er geen andere, beter gerichte instrumenten?
 - Heeft de steunmaatregel een stimulerend effect, m.a.w. verandert de steun het gedrag van ondernemingen?
 - Is de steunmaatregel evenredig, m.a.w. kan dezelfde gedragswijziging niet met minder steun worden verkregen?
 3. Zijn de verstoring van de mededinging en de gevolgen voor het handelsverkeer beperkt, in die zin dat de balans al met al positief is?

Doelstelling van gemeenschappelijk belang

- (40) De steunmaatregel dient op een welomschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang te zijn gericht. Wanneer een doelstelling door de Europese Unie wordt erkend als zijnde van gemeenschappelijk belang voor de lidstaten van de Europese Unie, volgt daaruit dat dit een doelstelling van gemeenschappelijk belang is.

³ C(2013) 7886; PB C 69 van 7.3.2014, blz. 2.

- (41) De kosten voor het plaatsen van laadpalen in de toekomst doen dalen en het gemakkelijker maken om elektrische auto's te laden, zal autogebruikers aanzetten om elektrische auto's aan te schaffen in plaats van de auto's op benzine of diesel die zij vandaag gebruiken. Elektrificatie van het vervoer (elektromobiliteit) is een prioriteit in het communautaire onderzoeksprogramma. Het krijgt ook een prominente plaats in het Europees economisch herstelplan⁴ dat in november 2008 werd gepresenteerd, in het kader van het "Europees initiatief voor groene auto's".
- (42) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat de tenuitvoerlegging van de aangemelde regeling het voordeel biedt dat voertuigemissies worden gereduceerd en dat zo de klimaatdoelstellingen van de Europese Unie voor een reductie van CO₂-emissies worden ondersteund. De regeling helpt Nederland tevens om haar 2020 doelstelling van 10% energie uit hernieuwbare energiebronnen in het vervoer, zoals die is vastgesteld in de richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen⁵, te behalen.
- (43) Dit initiatief sluit naadloos aan bij Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.⁶ Die richtlijn legt lidstaten de verplichting op om nationale beleidskaders uit te werken voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Met name in steden, voorsteden en andere dichtbevolkte gebieden moeten lidstaten volgens diezelfde richtlijn tegen eind 2020 een passend aantal publiek toegankelijke oplaadpunten installeren.
- (44) Een ruimer gebruik van elektromobiliteit zal niet alleen broeikasgasemissies doen dalen, maar zal ook de luchtkwaliteit aanzienlijk helpen te verbeteren. Hotspots van stedelijke verontreiniging zijn een van de grootste uitdagingen op het vlak van klimaatbeleid, en emissies door vervoer hebben daarin het grootste aandeel (vooral NO₂-overschrijdingen). Zelfs wanneer de elektriciteit niet volledig uit hernieuwbare energiebronnen wordt geproduceerd, blijven de meeste milieuvoordelen bestaan, omdat de emissies veroorzaakt door de productie ervan uitgestoten worden op een locatie die ver verwijderd is van de stedelijke hotspots voor luchtvervuiling, en de verontreiniging door de emissiebronnen (stroomcentrales) beter beheersbaar is.

Geschied instrument

- (45) Momenteel gelden er in Nederland geen bindende doelstellingen of wettelijke verplichtingen ten aanzien van elektrische mobiliteit. De markt heeft niet zelf vergelijkbare projecten voortgebracht. Dit komt vooral door de intrinsieke economische risico's van dit soort projecten, de hoge investerings- en exploitatiekosten en de beperkte verwachte opbrengsten ingevolge de momenteel zeer beperkte penetratie van elektrische voertuigen in Nederland. De steun is daarom bedoeld om een zogeheten "kip-ei-probleem" (marktfalen) aan te pakken: door het ontbreken van laadinfrastructuur slaat het gebruik van elektrische auto's niet aan en door het geringe aantal auto's wordt geen laadinfrastructuur uitgerold.

⁴ [COM\(2008\) 800 van 26.11.2008](#)

⁵ Richtlijn (EG) 2009/28 van het Europees Parlement en van de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn (EG) 2001/77 en Richtlijn (EG) 2003/30 (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 16), overweging 16.

⁶ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

- (46) De Commissie is van oordeel dat deze regeling op basis van een open en transparant aanbestedingsmechanisme ervoor zorgt dat de doelstelling wordt gehaald om in Nederland voldoende gedekt te zijn door laadpunten. Andere soorten ondersteuning waarbij geen subsidie wordt verleend, zouden exploitanten niet prikkelen om met decentrale overheden samen te werken aan het uitbreiden van het aantal elektrische laadpunten in Nederland. De regeling maakt ook gebruik van private financiering om de bijdragen uit overheidsmiddelen te beperken, en biedt de mogelijkheid om de voorwaarden van nieuwe aanbestedingen zo nodig aan te passen om de best mogelijke prijs te krijgen.
- (47) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat de investering in het kader van de regeling Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur", een geschikt instrument is om de hierboven genoemde doelstellingen van gemeenschappelijk belang te vervullen.

Stimulerend effect

- (48) Van een stimulerend effect is sprake indien de steun zorgt voor een gedragswijziging van de begunstigde ter wille van het behalen van de doelstelling van gemeenschappelijk belang.
- (49) Tussen de kosten voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen en de daarmee realistisch gesproken te genereren opbrengsten bestaat een aanzienlijke financieringskloof (zie bijlage 1). Zonder de subsidieverlening in het kader van deze regeling valt te betwijfelen of exploitanten zouden investeren in het plaatsen en exploiteren van nieuwe laadpalen voordat het tekort in de businesscase is gedicht.
- (50) De Commissie tekent aan dat alle kandidaat-exploitanten aan de aanbestedingsprocedures zullen kunnen deelnemen dankzij het transparante en open karakter daarvan. Daarmee kan het gedrag van alle dienstverleners worden beïnvloed die anders niet in deze sector zouden investeren. Rekening houdende met de bovenstaande overwegingen, mag worden geconcludeerd dat de steun voor het aangemelde project het nodige stimulerende effect heeft.

Evenredigheid

- (51) In de regeling Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur" is een van de voorwaarden voor subsidieverlening dat decentrale overheden open en transparante aanbestedingen uitschrijven. De Rijksoverheid zal een deel van het tekort in de businesscase financieren. Bijdragen uit deze bron blijven beperkt, omdat de bijdrage van de Rijksoverheid in jaar 1 begrensd is op 900 EUR per openbaar toegankelijke laadpaal. Het financieringsplafond voor de infrastructuur zal aan het eind van jaar 1 en jaar 2 worden geëvalueerd. Meer bepaald zullen de gegevens met betrekking tot de aanlegkosten, inkomsten enz. geëvalueerd worden om het financieringsplafond te verlagen indien nodig (zie tabel 1).
- (52) Een transparante en open aanbestedingsprocedure zal exploitanten aanmoedigen om competitieve biedingen in te dienen indien zij het recht willen krijgen om de elektrische laadpalen in een bepaald geografisch gebied te plaatsen en te exploiteren. De omvang van het exploitatietekort zal decentrale overheden stimuleren om open en transparante aanbestedingen uit te schrijven om hun

kosten tot een minimum te beperken. De concurrerende inschrijvingsprocedure die met de aanbestedingsprocedure gemoeid is, zal inschrijvers stimuleren om de laagst mogelijke bieding in te dienen.

- (53) De Commissie neemt in aanmerking dat de totale steun per openbaar toegankelijke laadpaal in het kader van de aangemelde regeling niet meer dan 5 000 EUR in jaar 1 kan bedragen. Zij erkent evenwel dat, naarmate meer laadpalen worden geplaatst, mag worden verwacht dat verder onderzoek en ontwikkeling inzake innovatie de plaatsings- en exploitatiekosten zullen doen dalen. Tegelijk zullen ook de servicekosten naar verwachting dalen dankzij schaalvoordelen en zullen de opbrengsten waarschijnlijk toenemen omdat de verwachting is dat de palen frequenter zullen worden gebruikt doordat meer mensen in elektrische auto's investeren. Daarom hecht de Commissie, in het kader van de huidige beoordeling, belang aan de bovenstaande maxima die telkens aan het einde van het jaar worden geëvalueerd, om zo het maximale steunbedrag per laadpaal gedurende de looptijd van de regeling te verlagen. Wat betreft de bijdragen van de Rijksoverheid is de Commissie van mening dat de steun beperkt blijft door de maxima die zijn vastgesteld voor jaar 1 en de evaluatie daarvan in de jaren 2 en 3, in combinatie met de voorwaarde dat lokale bedrijven/autobezitters zelf een bijdrage moeten leveren. Hetzelfde geldt ook voor de steun van decentrale overheden, aangezien ook daar de maximale steunplafonds naar verwachting zullen dalen in jaar 2 of jaar 3.
- (54) Voorts zullen decentrale overheden, om het bedrag dat zij in deze regeling moeten bijdragen zo laag mogelijk te houden, een prikkel hebben om het aanbestedingsproces te monitoren en dit zo concurrerend mogelijk vorm te geven.
- (55) In het licht van het voorgaande is de conclusie dat de staatssteun ten behoeve van het aangemelde project evenredig is, omdat in de maatregel een aantal mechanismen zijn ingebouwd die ervoor moeten zorgen dat de steun beperkt blijft tot het minimum dat noodzakelijk is om de hierboven onderscheiden doelstelling van gemeenschappelijk belang te behalen.

Verstoring van de mededinging en de afwegingstoets

- (56) Het doel van de voorgenomen regeling is het corrigeren van marktfalen in een markt die nog in de kinderschoenen staat. Momenteel is de businesscase voor het plaatsen van nieuwe laadpalen nog negatief. Deze regeling loopt drie jaar, waarbij het steunbedrag wordt verminderd naarmate de kosten voor het betreden van de markt afnemen.
- (57) Zonder dit soort regeling zouden geen nieuwe openbaar toegankelijke laadpalen worden geplaatst of slechts een beperkt aantal in de enkele gebieden waar de businesscase toelaat deze te plaatsen. De steun zal dus de nieuwe markt voor elektrische auto's helpen te ontwikkelen. Daartegenover staat dat de verwachte aanbestedingen marktspelers zullen dwingen om te concurreren voor subsidies per laadpaal, zodat het steunbedrag tot het minimum wordt verlaagd.
- (58) Daarom mag worden geconcludeerd dat eventuele verstoringen van de mededinging en het handelsverkeer die de voorgenomen steunmaatregel met zich zou meebrengen, beperkt blijven en dat de afweging in haar geheel positief uitvalt ten aanzien van de doelstelling van gemeenschappelijk belang.

Conclusie ten aanzien van de verenigbaarheid van de maatregel

- (59) In het licht van bovenstaande beoordeling is de Commissie van mening dat met de aangemelde steunregeling op noodzakelijke en evenredige wijze een doelstelling van gemeenschappelijk belang wordt nagestreefd, en dat de steun bijgevolg verenigbaar is met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

4. BESLUIT

- (60) Dienovereenkomstig heeft de Commissie besloten om de regeling Green Deal "Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur" verenigbaar te verklaren met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.
- (61) De Commissie herinnert Nederland eraan dat, overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU, alle voornemens om deze regeling te herfinancieren, te wijzigen of aan te passen bij de Commissie moeten worden aangemeld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag.⁷
- (62) Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens bevat die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt u verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat u instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op het internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Dit verzoek dient elektronisch te worden toegezonden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
B-1049 Brussel
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Met de meeste hoogachting,
Voor de Commissie

Margrethe VESTAGER
Lid van de Commissie

VOOR GELIJKLUIDEND AFSCHRIFT
Voor de secretaris-generaal

Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur van de Griffie
EUROPESE COMMISSIE

⁷ PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1.

Bijlage 1:
Rekenschema businesscase voor openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur¹⁾

Soort kosten/opbrengsten	Bedrag in EUR per laadpaal	Bedrag in EUR per laadpaal
	Ultimo 2014 (raming)	Ultimo 2014 (raming)
Bron cijfers:	E-laad²⁾	Marktpartijen³⁾
Hardware		
Aanschafprijs laadpaal	1 200	900-3 000
Aanlegkosten	1 750	760-2 500
Locatiebepaling	300	150-300
Locatie-inrichting	400	150-700
Aansluitkosten	700	400-700
Plaatsingskosten	350	60-800
Exploitatiekosten (excl. energie) (per jaar)	533	289-740
Netaansluiting	210	213-251
Belastingteruggave (MIA/VAMIL)	-119	-119
Communicatie	130	48-200
Verzekering	12	25-75
Onderhoud en reparatie	300	96-300
Service aan gebruikers	0	25-35
Opbrengst uit energielevering (per jaar)	138	324-220
Aantal kWh/dag	5,4	12 - 5,11
Inkoopprijs per kWh (ex btw)	0,06	0,06
Verkoopprijs per kWh (ex btw)	0,25	0,25-0,31
Energiebelasting per kWh	0,11	0,11-0,13
Gecumuleerd exploitatiesaldo na exploitatietermijn van 5 jaar⁴⁾	-/- 4 925 EUR	-/- 1 465 EUR – -/- 8 110 EUR

Toelichting

- 1) Bovenstaand rekenschema geeft inzicht in de relevante kosten en opbrengsten in de businesscase voor openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur. Voor 2014 zijn ramingen opgenomen voor de betrokken kosten- en opbrengstenfactoren. Daarbij zijn als voorbeeld zowel de cijfers van E-laad als de bandbreedte voor alle marktpartijen weergegeven.
- 2) E-laad is de door netwerkbedrijven opgerichte organisatie die tot eind 2013 de meeste openbaar toegankelijke laadpalen heeft gerealiseerd.
- 3) Deze cijfers zijn afkomstig uit onafhankelijk onderzoek van de TU Eindhoven op basis van geanonimiseerde enquêtegegevens van marktpartijen. De cijfers in deze kolom geven aan dat er in deze fase van de ontwikkeling van laadinfrastructuur nog een brede marge is in de businesscase van laadpaalexploitanten. De cijfers van E-laad lijken zich redelijk binnen deze marge te bevinden.
- 4) Het gecumuleerde exploitatiesaldo is berekend over een exploitatieperiode van 5 jaar en is het totaal van de eenmalige investeringskosten (hardware- en installatiekosten) en vijfmaal de jaarlijkse exploitatiekosten en -opbrengsten. In de praktijk komen zowel langere (7-10 jaar) als kortere (3 jaar) exploitatieperiodes voor.