



Evaluatie Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA)

Eindrapportage, 14 oktober 2025

TITEL

Evaluatie Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA)

DATUM

14 oktober 2025

STATUS RAPPORT

Definitieve eindrapportage

OPDRACHTGEVER

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

PROJECTTEAM DECISIO

Daan van Gent

Simone Vos

Floortje Cieraad

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 – 67 00 562

E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

BRON FOTO VOORBLAD

RVO (2024)

Inhoudsopgave

Samenvatting	I
1. Inleiding	1
1.1 SEBA in het kort	1
1.2 Aanleiding voor deze evaluatie	1
1.3 Onderzoeksvragen	2
1.4 Aanpak	3
1.5 Leeswijzer	3
2. Beleidsreconstructie	4
2.1 Context, aanleiding en doel van SEBA	4
2.2 Beoogde werking en uitvoering SEBA	12
2.3 Beleidstheorie SEBA	17
2.4 Toetsingskader evaluatie SEBA	18
3. Analyse beschikte middelen en doelbereik	21
3.1 Cijfermatige resultaten van SEBA	21
3.2 CO ₂ -besparing door gesubsidieerde bedrijfsauto's	34
4. Analyse doeltreffendheid en doelmatigheid	38
4.1 Bijdrage van SEBA aan het investeringsbesluit	38
4.2 Effecten op nevendoelen van SEBA	39
4.3 Gebruikerservaring van de subsidieaanvraag	40
4.4 Geleerde lessen van SEBA	42
5. Conclusies en aanbevelingen	45
5.1 Conclusies	45
5.2 Aanbevelingen	46
5.3 Beantwoording onderzoeksvragen	47
Bijlage 1. Begripsbepaling	54
Bijlage 2. Overzicht wijzigingen SEBA	56
Bijlage 3. Overzicht gesproken belanghebbenden	63

Samenvatting

Introductie SEBA

Ondernemers en non-profitinstellingen konden via de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) een subsidie van maximaal € 5.000 ontvangen bij de aanschaf van een emissieloze bedrijfsauto (het betreft N1 en N2 bestelbussen). De subsidieregeling had als doel om de aanschaf van nieuwe emissieloze bedrijfsauto's te stimuleren, teneinde de emissie van CO₂ te verminderen. De regeling beoogde dit te doen door het prijsverschil tussen een emissieloze bedrijfsauto en een bedrijfsauto op fossiele brandstof te verkleinen. Daarnaast was de verwachting dat SEBA zou zorgen voor een impuls in de ontwikkeling van het aantal emissieloze modellen op de bedrijfsautomarkt en bij zou dragen aan de ontwikkeling van de tweedehands markt voor emissieloze bedrijfsauto's en aan de markt voor laadinfrastructuur.

SEBA komt voort uit de afspraken in het Klimaatakkoord uit 2019 en de afspraken die daarin zijn gemaakt om CO₂-uitstoot en andere emissies te beperken met als doel het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49 procent ten opzichte van 1990.¹ In het Klimaatakkoord zijn ook afspraken gemaakt over het invoeren van nul-emissiezones (dit is een juridische term voor zero-emissie zone), met SEBA werd eveneens beoogd het draagvlak voor deze maatregel te vergroten.

Doel evaluatie

De subsidieregeling liep van maart 2021 tot en met 2024. Bij het opstellen van de regeling is afgesproken SEBA uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding te evalueren op doeltreffendheid en doelmatigheid. Het doel van de evaluatie is:

1. Terugkijken over de looptijd van de regeling en benoemen wat goed ging en wat beter had gekund qua doeltreffendheid en doelmatigheid.
2. Benoemen wat uit SEBA-bevindingen geleerd kan worden voor toekomstige vergelijkbare subsidieregelingen.

Hoofddoel SEBA is bereikt

Met behulp van SEBA zijn in de periode 2021-2024 bijna 23.000 emissieloze bedrijfsauto's gesubsidieerd. De verwachting is dat er in de komende periode nog eens 6.000 extra bedrijfsauto's bijkomen (deze moeten nog op naam gezet worden en rijden dus nog niet op de weg). Daarmee is het doel 'toename aantal emissieloze bedrijfsauto's op de weg' van de subsidieregeling bereikt. We constateren daarbij

¹ Dit emissiereductiedoel doel is geformaliseerd in de eerste Klimaatwet (2020). Het doel is in 2023, dus tijdens de looptijd van SEBA, in de herziene Klimaatwet aangescherpt tot 55% emissiereductie.

ook dat een aanzienlijk deel van het huidige elektrische bedrijfswagenpark in Nederland (bijna 45.000) gebruik heeft kunnen maken van de regeling. Desalniettemin is het aanvankelijk geformuleerde doel van SEBA niet bereikt. Bij aanvang van de regeling werd ervan uitgegaan dat SEBA zou moeten zorgen voor 44.000 extra emissieloze bedrijfsvoertuigen in 2025 ten opzichte van de situatie waarin geen subsidieregeling zou zijn ingesteld. Met SEBA zijn 23.000 (plus 6.000 die nog op naam gezet moeten worden) emissieloze bedrijfsvoertuigen gesubsidieerd. Het concrete doel is daarmee niet bereikt, maar SEBA lag wel op koers om het gestelde doel tot en met 2025 te halen. De regeling is in 2025 stopgezet vanwege het afschaffen van de bpm-vrijstelling voor fossiele bedrijfsauto's. Die afschaffing zorgde ervoor dat het prijsverschil tussen emissieloze en fossiele bedrijfsauto's verder werd verkleind. Het was om die reden niet meer mogelijk aanvullende subsidiemiddelen te verstrekken. Zonder de afschaffing was de SEBA op koers om de beoogde kwantitatieve doelen te halen. Verwacht mocht worden dat in dit laatste jaar het meeste gebruik zou worden gemaakt van de subsidieregeling, voor dit jaar was ook het meeste budget gereserveerd (60 miljoen euro).

De vraag of de doelen op een doeltreffende en doelmatige manier zijn behaald, is wat lastiger te beantwoorden. Uit gesprekken met diverse stakeholders komt naar voren dat SEBA in veel gevallen zeker een belangrijke rol heeft gespeeld in het investeringsbesluit om een emissieloze bedrijfsauto aan te schaffen. Tegelijkertijd constateren we dat andere factoren hier ook een rol in hebben gespeeld (om het wel of juist niet te doen). Dat hangt deels samen met flankerend beleid en wet- en regelgeving. De (onzekerheid rondom) invoering van zero-emissiezones en de precieze regelgeving binnen deze zones (zoals het wel of niet toestaan van EURO5/EURO6 voertuigen) is hier een belangrijk voorbeeld van. Ook was een deel van de bedrijven die gebruik hebben gemaakt van de regeling toch al van plan om een emissieloze bedrijfsauto aan te schaffen. Zij hebben dankbaar gebruik gemaakt van de regeling, maar hadden het ook zonder de regeling gedaan. Onbekend is hoe groot die groep is.

Impact op nevendoelestellingen beperkt

Naast het hoofddoel waren er ook een aantal aanverwante 'nevendoelestellingen' of verwachtingen (acceptatie, uitbreiding aanbod, handelingsperspectief ZE-zones). Op basis van interviews met partijen uit het krachtenveld rond SEBA concluderen we dat SEBA op de 'nevendoelestellingen' niet of minder effect heeft gehad. SEBA heeft zeker een steuntje in de rug gegeven bij ondernemers om eerder in een emissieloze bedrijfsauto te investeren, om zo onder meer gereed te zijn voor toekomstig beleid. Wanneer we specifiek naar het handelingsperspectief en de acceptatie voor zero-emissiezones kijken, dan speelt vooral de context waarbinnen dit gebeurde met

onzekerheid en onduidelijkheid in het beleid (fasering, overgangsregeling, omvang van zones, etc.) een rol. Daar heeft SEBA niet een hele sterke rol in gespeeld.

Al met al heeft de tijdlijn van SEBA in relatie tot de invoer en fasering van gerelateerd beleid, met name op het gebied van de ZE-zones invloed gehad op nevendoelestellingen van de regeling. Daarbij zijn twee relevante perspectieven te schetsen:

- De opstellers en uitvoerders van SEBA wilden vooral markt voor emissieloze bedrijfsauto's creëren; dat doel is gerealiseerd.
- Vanuit het perspectief van de ondernemers spelen nog veel andere factoren een rol in de keuze voor aanschaf van een emissieloze bedrijfsauto's. Op dat punt constateren we dat er nog steeds drempels zijn die de keuze negatief beïnvloedt, zoals de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en de aanschafprijs (de verschillen in aanschafprijs tussen diesel en elektrisch zijn wel teruggedrongen, met name door het per 1 januari 2025 afschaffen van de bpm-vrijstelling voor dieselbusjes, maar ze zijn nog niet nul en er zijn ook verschillen tussen modellen²). SEBA heeft die drempels niet (helemaal) weg kunnen nemen, maar dat was binnen de randvoorwaarden voor staatsteun ook niet mogelijk.

Aanbeveling voor vervolg om doelen klimaatakkoord te behalen

Vanuit het evaluatieonderzoek volgt de aanbeveling om beleid op het gebied van het stimuleren van duurzaam vervoer goed te harmoniseren (het gaat er vooral om dat verschillende instrumenten in samenhang worden beschouwd en op elkaar afgestemd worden ingezet) en hier helder in te communiceren naar de doelgroep. Timing en marktacceptatie zijn in het nemen van beleidsbeslissingen en het inzetten van een bepaald type instrumentarium van groot belang. Om de markt op gang te krijgen zijn stimulerende instrumenten passend, zoals een subsidieregeling. Om vervolgens 'de massa' te overtuigen om hun verkeer en vervoer te verduurzamen, is vervolgens meer sturende regelgeving nodig, waar het invoeren van de zero-emissiezones een voorbeeld van is. Het is van belang om de ontwikkelingen op de markt van emissieloze bedrijfsauto's goed te blijven volgen om na te gaan in welke fase van acceptatie en -adaptatie de markt zich bevindt en daar vervolgens het beleidsinstrumentarium op aan te laten sluiten.

² Dit blijkt bijvoorbeeld uit vergelijkingen gemaakt door Routelogic (zie: [Wat kost een elektrische bestelwagen in vergelijking met een diesel bestelwagen? » RouteLogic](#), geraadpleegd 19 september 2025), tegelijkertijd zijn er voorbeelden waarin elektrisch wel goedkoper is dan diesel (zie bijvoorbeeld: [Elektrische bestelbus vaak goedkoper dan een diesel | Maastricht Bereikbaar](#)).

1. Inleiding

1.1 SEBA in het kort

Ondernemers en non-profitinstellingen konden via de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) een subsidie ontvangen bij de aanschaf van een emissieloze bedrijfsauto. De subsidieregeling liep van maart 2021 tot en met 2024 en had tot doel om de aanschaf van nieuwe emissieloze bedrijfsauto's te stimuleren.

Ondernemers en non-profitinstellingen konden maximaal een subsidie van € 5.000 per bedrijfsauto ontvangen. Iedere aanvrager (ieder bedrijf) mocht voor maximaal 400 voertuigen subsidie aanvragen. Het voornaamste doel van de regeling was het terugdringen van CO₂-emissies.³ Daarnaast was de verwachting dat SEBA zou zorgen voor een impuls in de ontwikkeling van het aantal emissieloze modellen op de bedrijfsautomarkt. Tevens zou een deel van de met SEBA aangeschafte bedrijfsauto's na bijvoorbeeld 3 tot 5 jaar op de tweedehandsmarkt terecht moeten komen, waardoor de tweedehands markt ook een stimulans zou krijgen. Bij instelling van de regeling is door de opstellers daarom bewust gekozen om alleen subsidie te geven voor de aanschaf van nieuwe bedrijfsauto's.

Het doel van de regeling was om de keuze voor een emissieloze bedrijfsauto te stimuleren door het prijsverschil tussen een emissieloze bedrijfsauto en een bedrijfsauto op fossiele brandstof te verkleinen. Een tweede doel was om door middel van de subsidieregeling – dus met een tijdelijke versterkte financiële impuls – tot 2025 schaalgroottes van emissieloze bedrijfsauto's te realiseren. Deze impuls werd gecombineerd met de milieu-investeringsaftrek (MIA) voor emissieloze bedrijfsauto's. MIA is de regeling voor investeringsaftrek die wordt omschreven in artikel 3.42a van de Wet inkomstenbelasting 2001. Met de MIA (en tot 2021 ook Willekeurige afschrijving milieu-investeringen, de Vamil) worden investeringen in bedrijfsmiddelen, die in het belang zijn van de bescherming van het Nederlandse milieu, fiscaal gestimuleerd. Het gaat hierbij om niet-gangbare bedrijfsmiddelen, waarvan de marktintroductie door deze instrumenten wordt ondersteund.

1.2 Aanleiding voor deze evaluatie

Conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht wordt SEBA uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding geëvalueerd om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling te bepalen. Het doel van deze evaluatie is:

³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-6707.html>

1. Terugkijken over de looptijd van de regeling en benoemen wat goed ging en wat beter had gekund qua doeltreffendheid en doelmatigheid.
2. Benoemen wat uit SEBA-bevindingen geleerd kan worden voor toekomstige vergelijkbare subsidieregelingen.

1.3 Onderzoeksvragen

Ten behoeve van de evaluatie van SEBA zijn verschillende onderzoeksvragen geformuleerd en beantwoord. Een eerste set onderzoeksvragen richt zich op het cijfermatige resultaat van de regeling:

- Over de afzonderlijke jaren dat SEBA liep, en in totaal: Hoeveel bestelauto's zijn met subsidie aangeschaft?
- Voor hoeveel bestelauto's is subsidie toegekend maar is die uiteindelijk niet uitbetaald?
- Bij welk soort bedrijven zijn de subsidiebijdragen van SEBA terechtgekomen?
- Hoe was het verloop daarvan door de jaren heen (en voor 2024: binnen het jaar)? Met daarbij in elk geval aandacht voor de bedrijfsomvang (grote, middelgrote, kleine bedrijven), landelijke verdeling, bedrijfstype (logistiek als primair proces of logistiek als ondersteunend proces); directe subsidiëring bedrijven of subsidiëring van/via een tussenpartij (zoals een leasemaatschappij); verdeling van energiedragers.
- Hoeveel CO₂ is/wordt richting 2030 bespaard doordat gesubsidieerde emissieloze bestelauto's op de weg zijn gekomen?

Daarnaast worden ervaringen met de regeling geanalyseerd:

- Welke positieve en negatieve ervaringen hebben partijen uit het krachtenveld rond SEBA (publiek en privaat, beleidsvormend en beleidsuitvoerend, subsidieverstrekkend en subsidie ontvangend etc.) met de regeling?
- Hoe toegankelijk/gebruiksvriendelijk was het aanvraagproces?
- Op welke manier heeft SEBA geholpen bij het aankoopbesluit voor een emissieloze bedrijfsauto?
- Wat waren de overige factoren in de afweging (zoals vervallen BPM-vrijstelling voor fossiele bestelauto's; introductie van zero-emissiezones met de bijhorende vrijstellingen en ontheffingen) en hoe zwaar woog SEBA hierbij? Is daarin een generiek beeld te zien?
- In welke gevallen gaf SEBA niet genoeg push en wat zat er dan in de weg?

Ten slotte zijn in de evaluatie lessen voor de toekomst getrokken, aan de hand van de volgende vragen:

- Wat kunnen toekomstige subsidieregelingen leren van de ervaringen met SEBA?

- Welk beleid en welke maatregelen zouden in 2025 en daarna nodig zijn voor het realiseren van het beleidsdoel dat in 2030 circa 115.000 nieuwe emissieloze bedrijfswagens verkocht worden?

1.4 Aanpak

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvragen zijn de volgende onderzoeksstappen uitgevoerd:

1. Er is gestart met het opstellen van een beleidsreconstructie. Hierbij keken we naar de totstandkoming van de subsidieregeling. Hiervoor is een bureaustudie uitgevoerd en zijn er vijf gesprekken gevoerd met verschillende sleutelfiguren (van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland). In deze stap is ook een toetsingskader vastgesteld.
2. Er is een data-analyse uitgevoerd op de data van SEBA-aanvragen om het doelbereik te bepalen.
3. Er zijn dertien gesprekken gevoerd met betrokken partijen uit het krachtenveld rond SEBA. Dit om waardevolle inzichten te krijgen over de ervaringen met SEBA en de invloed ervan op het gedrag van deze stakeholders.
4. Met de inzichten uit zowel de kwantitatieve analyse (data-analyse) als de kwalitatieve analyse (interviews) beoordelen we de mate waarin de doelen van de subsidieregeling zijn bereikt. In hoeverre zijn emissieloze bedrijfsvoertuigen aangeschaft door de subsidieregeling? En is de subsidieregeling daarbij doeltreffend en doelmatig geweest? Hiervoor maakte we gebruik van het toetsingskader dat aan het eind van de beleidsreconstructie is opgesteld.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de reconstructie van de totstandkoming van SEBA aan de hand van de doelen, gemaakte keuzes, beoogde werking en uitvoering van de regeling. Op basis van deze reconstructie is het toetsingskader voor de doelmatigheid en doeltreffendheid van de regeling opgesteld. Deze is opgenomen in 2.4 als conclusie van de beleidsreconstructie. Hoofdstuk 3 bevat een analyse van de cijfermatige resultaten van het doelbereik van de regeling en in hoofdstuk 4 vertalen we dit naar de analyse op doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor toekomstig stimuleringsbeleid op het gebied van emissieloze (bedrijfs)voertuigen.

2. Beleidsreconstructie

In dit hoofdstuk staat de beleidsreconstructie van SEBA centraal. We gaan in op de overwegingen voor het instellen van de subsidieregeling, de gestelde doelen en de gemaakte keuzes in de uiteindelijk beleidsmix. Daarnaast gaan we in op de beoogde werking en uitvoering van SEBA, waarbij we ook nagaan hoe de regeling zich door de jaren heen heeft ontwikkeld. De beleidsreconstructie mondt uit in een toetsingskader (zie paragraaf 2.4) dat we als leidraad voor de analyses op doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid (zie hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4) hebben gebruikt voor de evaluatie.

2.1 Context, aanleiding en doel van SEBA

2.1.1 Green Deal Zero Emission Stadslogistiek en Klimaatakkoord

Al in 2014 hebben bedrijven, overheden en kennisinstellingen een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken (de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES)). Vanuit die Green Deal ZES is in de afgelopen jaren een aantal pilots uitgevoerd met logistieke concepten, zoals hubs of de inzet van Light Electric Vehicles (LEV's), om bevoorrading efficiënter en duurzamer uit te voeren. Met het Klimaatakkoord⁴ hebben de doelstellingen vanuit de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen.

Figuur 2.1 Schematische weergave tijdspad Green Deal ZES naar zero-emissie in 30 tot 40 steden



Bron: Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (2021)⁵

⁴[Klimaatakkoord, 28 juni 2019, Den Haag](#)

⁵ De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is een gezamenlijk product van gemeenten (VNG, GNMI, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Tilburg), de sector (TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG), Stichting Natuur & Milieu en het ministerie van IenW. De agenda is op 9 februari 2021 gepubliceerd. De uitvoeringsagenda is in 2025 geactualiseerd en heet nu de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.

De directe context en aanleiding voor SEBA wordt daarmee gevormd door het Klimaatakkoord van 28 juni 2019⁶ en de afspraken die daarin zijn gemaakt om CO₂-uitstoot en andere emissies te beperken met als doel het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49 procent ten opzichte van 1990.

In het Klimaatakkoord staat als concrete maatregel aangegeven dat de invoering van middelgrote nul-emissiezones (dit is de juridische term voor zero-emissie zones) in 30 tot 40 grotere gemeenten vanaf 2030 tot een jaarlijkse besparing van 1,0 Mton CO₂ zou moeten leiden. In de berekening die hieraan ten grondslag ligt⁷, wordt aangenomen dat ongeveer de helft hiervan wordt gerealiseerd door het vervangen van fossiele brandstofauto's door elektrische lichte bedrijfswagens tot 3.500 kg en de andere helft door elektrische zware bedrijfsauto's (voertuigklasse N3 auto's, die niet binnen de scope van SEBA vielen). De specifieke afspraak in het Klimaatakkoord die heeft geresulteerd in SEBA is onderdeel C 2.5 Verduurzaming logistiek (zie onderstaand kader).

Klimaatakkoord - C2.5 Verduurzaming Logistiek

Logistiek is een belangrijke hoeksteen van de economie en de samenleving. Tegelijkertijd zijn logistieke operaties een belangrijke bron van CO₂-uitstoot en andere emissies. Om de ingroei te stimuleren heeft de Rijksoverheid een stimuleringsprogramma dat is overeengekomen met de sector. De omvang voor deze stimuleringsregeling is voor bestelauto's 185 miljoen euro. Het uitgangspunt van deze stimuleringsregeling is een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40 % van de meerkosten van een zero-emissie (ZE)-voertuig ten opzichte van het fossiele alternatief.

Verdere context en aanleiding voor het instellen van de regeling was dat de prille markt voor emissieloze bedrijfsauto's gebaat was bij een tijdelijke stimulering. Zo kwam onder meer uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)⁸ naar voren dat ondernemers en non-profitinstellingen vanwege de hogere aanschafkosten van emissieloze voertuigen ten opzichte van fossiele brandstofvoertuigen aarzelend zijn met betrekking tot de aankoop van emissieloze voertuigen. Aanvullend kwam uit de Monitor lichte bedrijfswagens van RAI Vereniging naar voren dat ondernemers bij de overweging om voor een emissieloos voertuig te kiezen vooral kijken naar de functionaliteit (voldoende actieradius, voldoende oplaadpunten, voldoende laadvermogen) en vervolgens de prijs, de Total

⁶ [Klimaatakkoord, 28 juni 2019, Den Haag](#)

⁷ Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (13 maart 2010), Effecten Ontwerp Klimaatakkoord; [PBL-doorrekening Ontwerp Klimaatakkoord | Rapport | Klimaatakkoord](#).

⁸ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (2018, juli) [Elektrisch op bestelling? Hoe ondernemers zijn te stimuleren tot aanschaf en gebruik van elektrische bestelauto's](#)

Cost of Ownership (TCO) en het aanbod van merken en modellen meenemen in hun beslissing om een bepaald voertuig aan te schaffen.⁹

2.1.2 Hoofddoel SEBA: terugdringen CO₂-emissies door stimulatie aanschaf emissieloze bedrijfsvoertuigen

Het doel van SEBA was om de keuze voor een emissieloze bedrijfsauto te stimuleren door het prijsverschil tussen een emissieloze bedrijfsauto en een bedrijfsauto op fossiele brandstof te verkleinen. Daarmee werd via SEBA uitvoering gegeven aan de ambities van het Klimaatakkoord: het stimuleren van de aanschaf van emissieloze voertuigen, die zo op termijn fossiele bedrijfsauto's in heel Nederland vervangen. Uiteindelijk moet dit leiden tot het terugdringen van de emissies van CO₂ door bedrijfsvoertuigen. SEBA richtte zich alleen op nieuwe auto's en op bedrijfsauto's in de klasse N1 en N2 met een cataloguswaarde van meer dan € 20.000. In het Klimaatakkoord is een verwachte vraag van 50.000 zero-emissie bestelauto's in 2025 geformuleerd. Daarbij was ook de verwachting dat dit aantal zou doorgroeien naar 115.000 in 2030. In februari 2020 bestond de totale vloot lichte emissieloze bedrijfsauto's uit bijna 5.000 voertuigen¹⁰.

Aangezien SEBA alleen ging over subsidies voor lichte bedrijfsauto's tot en met 4.250 kg¹¹ volgt op basis van de berekening uit het Klimaatakkoord dat de subsidieregeling in combinatie met fiscale stimulering en in samenhang met de nul-emissiezones voor stadslogistiek zou leiden tot een reductie van 0,5 Mton CO₂ per jaar in 2030.¹² Daarbij was de verwachting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij het instellen van SEBA dat de subsidieregeling ertoe zou leiden dat er circa 3.700 extra emissieloze bedrijfsauto's in 2021 op de weg zouden komen en dat dit aantal tot 2025 door zou groeien tot in totaal 44.000 extra emissieloze bedrijfsvoertuigen ten opzichte van de situatie waarin er geen subsidieregeling zou zijn.

⁹ <https://www.raivereniging.nl/binaries/content/assets/downloads/monitor-lichte-bedrijfswagens-2019.pdf/>

¹⁰ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 februari 2021, nr. IENW/BSK-2021/27507, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's), [stcrt-2021-6707](#)

¹¹ N1 voertuigklasse gaat over auto's tot 3.500 kg en de N2 voertuigklasse omvat auto's tot 4.250 kg.

¹² Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 februari 2021, nr. IENW/BSK-2021/27507, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's), [stcrt-2021-6707](#)

2.1.3 Bijkomende doelen en verwachtingen van de regeling

Nog voor het instellen van SEBA was er al een aantal lokale/regionale subsidieregelingen voor lichte emissieloze bedrijfsauto's van kracht, bijvoorbeeld in de gemeente Amsterdam. De verwachting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was dat die regelingen zouden eindigen zodra de landelijke regeling gepubliceerd werd, of dat deze overheden hun regelingen zouden richten op andere voertuigtypen zoals vrachtfietsen en op laadinfrastructuur.

Voor de gemeente Amsterdam geldt dat het budget voor de lokale aanschafsubsidie in 2021 al leeg was, en dat vanwege de nieuwe landelijke SEBA-regeling (inderdaad) bewust is besloten die niet te verlengen. Amsterdam heeft inmiddels wel weer een (aanvullende) subsidie voor de overstap naar emissievrij vervoer voor het MKB en instellingen: de Subsidieregeling duurzame Amsterdamse vervoersmiddelen geldt vanaf 3 juli 2025.¹³ MKB-ondernemers en non-profitinstellingen, die in Amsterdam gevestigd zijn en op het moment van aanvraag een fossiel aangedreven voertuig gebruiken, kunnen een subsidie van € 3.000,- aanvragen. Deze subsidie is bedoeld om het vervoer van hun bedrijf uitstootvrij te maken en is gericht op de ondernemers die geen SEBA aan hebben kunnen vragen omdat zij bijvoorbeeld tijdens de openstelling van de regeling de financiële ruimte niet hadden om de investering te doen.

Uit gesprekken met opstellers van de subsidieregeling, gevoerd in het kader van deze evaluatie, bleek dat naast het stimuleren van de vraag en het aanbod naar zero-emissie bedrijfsauto's de regeling ook als doel had om draagvlak te creëren voor zero-emissie zones. Zij stelden dat in het Klimaatakkoord werd aangegeven dat er gestreefd wordt naar zero-emissiezones in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025, maar dat die zones wel ook investeringen vanuit de logistieke sector vereisen. Om de logistieke sector tegemoet te komen en draagvlak te creëren voor het invoeren van zero-emissiezones in steden, kon dus aanspraak worden gemaakt op SEBA.

Vooraf waren er, naast de gestelde doelen, ook bijkomende verwachtingen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ten aanzien van effecten van de regeling voor de sectoren¹⁴: Het creëren van schaalgrootte van elektrische bestelbussen zou bijvoorbeeld ook helpen bij de totstandkoming van een landelijk dekkend netwerk van oplaadpunten. Daarnaast zouden als gevolg van schaalgrootte kost- en verkoopprijzen dalen, waardoor aanschaf aantrekkelijker zou worden en de markt voor emissieloze auto's tot volle wasdom zou komen.¹⁵

¹³ [Subsidieregeling duurzame Amsterdamse vervoersmiddelen](#)

¹⁴ [Subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen, consultatie](#)

¹⁵ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 februari 2021, nr. IENW/BSK-2021/27507, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's), [stcrt-2021-6707](#)

2.1.4 Overwegingen die tot de beleidsmix hebben geleid

Zoals eerder beschreven is in het Klimaatakkoord opgenomen 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 emissieloos voertuig ten opzichte van een fossiel alternatief. Voor dit stimuleringsprogramma zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verschillende opties overwogen¹⁶:

1. Fiscale ondersteuning uitbreiden: Een eerste optie was het instrument fiscale ondersteuning uit te breiden door het steunpercentage onder de milieu-investeringsaftrek (MIA) te verhogen van 36 % naar 45 %, waarmee een verhoging van het steunbedrag van omstreeks 9 % naar 12 % respectievelijk 18 % naar 22 % voor bedrijven onder vennootschapsbelasting respectievelijk ondernemers onder Inkomstenbelasting werd gerealiseerd.¹⁷
2. Instellen subsidieregeling: De andere optie was het instellen van een subsidieregeling. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2019 adviesbureau Blueconomy onderzoek laten doen naar de stimulering van lichte emissieloze bedrijfsauto's.¹⁸ Het advies van Blueconomy aan het ministerie luidde om:
 - a. In de periode 2020/2021 voor ingroei van emissieloze bedrijfs- en vrachtwagens te richten op 'learning by using' door zo veel mogelijk koploperbedrijven die hun transport willen verduurzamen kennis te laten maken met en breed draagvlak te creëren voor deze voertuigen. Voorstel was om te werken met brede coalities die gezamenlijk voertuigen op de weg zetten. Hiervoor is verkend om de regeling DKTI-transport (Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovatie in transport) hierop aan te passen of een vergelijkbaar instrument te ontwikkelen.
 - b. Te voorkomen dat bedrijven en ZZP'ers buiten de boot vallen omdat ze te klein zijn voor een dergelijke brede coalitie. Daarom kunnen zij financieel tegemoet worden gekomen door een combinatie van de gebruikelijke instrumenten, zoals een fiscaal voordeel in de vorm van milieu-investeringsaftrek (MIA) en een subsidie.
 - c. De routekaart 2020-2030 te ontwikkelen voor de ingroei van emissieloze bedrijfs- en vrachtwagens, waarin op basis van de

¹⁶ Overgenomen uit de Beantwoording IAKvragen Aanschafsubsidie emissieloze bedrijfsauto's, versie 30 november 2020, verkregen via [Subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen](#)

¹⁷ [MIA en Vamil voor ondernemers](#): voor alle ondernemers die inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting betalen.

¹⁸ Blueconomy (27 september 2019) Ingrediënten voor beleid – advies met betrekking tot aanschafsubsidie e-bestel

marktontwikkelingen de juiste financiële instrumenten voor de juiste marktphase worden ingezet, zodat zicht gehouden wordt op de klimaatambities voor 2030.

Mede op basis van het advies van Blueconomy heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten 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. Het opzetten van deze subsidieregeling heeft prioriteit gekregen in de uitvoering en het beleidsuitgangspunt was hierbij om de steunruimte die Europa biedt zoveel mogelijk te benutten.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft dus bewust gekozen de DKTI-regeling, die onder meer vereist dat projecten worden aangevraagd door samenwerkingsverbanden en zich richten op de fase van productontwikkeling, niet aan te passen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ook gekozen om lichte elektrische voertuigen (LEV's) niet in de regeling op te nemen. Deze keuze is gemaakt omdat de nieuwwaarde van deze elektrische voertuigen niet veel hoger ligt dan de niet-elektrische varianten van deze voertuigen. Aangezien SEBA is ontwikkeld om het gat tussen elektrische en niet-elektrische voertuigen te verkleinen werd bevonden dat het voor de LEV's niet nodig was om mee te doen aan SEBA. Overigens worden LEV's via andere routes (al) gestimuleerd, zo was de MIA ook al van toepassing op dit type voertuigen.¹⁹ Daarnaast speelde mee dat vanuit veiligheidsoverwegingen een nieuw afwegingskader in ontwikkeling was voor dit type voertuigen.

2.1.5 Nationale en Europese wettelijke context

SEBA moet passen binnen zowel Nederlandse als Europese kaders van wet- en regelgeving. De subsidieregeling is gebaseerd op de Nederlandse Kaderwet subsidies I en M (de Kaderwet). Artikel 3 van de Kaderwet geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling subsidies te verstrekken voor activiteiten die passen in het beleid inzake milieu en verkeer en vervoer. Deze wet vormt dus de wettelijke basis voor SEBA.

In het algemeen zijn subsidieregelingen naast de Kaderwet ook gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna het Kaderbesluit). Dit kaderbesluit is niet van

¹⁹ Overgenomen uit de Beantwoording IAKvragen Aanschafsubsidie emissieloze bedrijfsauto's, versie 30 november 2020, verkregen via [Subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen](#)

toepassing op SEBA, die voorschriften zien immers toe op subsidiebedragen van € 25.000 tot € 125.000. SEBA heeft een lager subsidiebedrag (per bedrijfsauto) dan dat. Voor deze afwijking is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bewust gekozen op basis van de gemaakte risicoanalyse bij het formuleren van het beleid.

Ten slotte is SEBA aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Om deze geoorloofd te kunnen verstrekken wordt toepassing gegeven aan de Algemene Groepsvrijstellingsverordening, zie onderstaand kader.

Binnen de Europese Unie is op 1 juli 2023 de herziening van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) in werking getreden. Lopende steunmaatregelen zoals SEBA moeten met de herziene AGVV in overeenstemming worden gebracht, om binnen de staatssteunkaders rechtmatig subsidie te kunnen blijven verlenen. Omdat SEBA na de herziening valt onder de werking van het AGVV-artikel over investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen voor het wegvervoer (artikel 36ter AGVV) daalt de maximale steunintensiteit voor grote ondernemingen van 40 % tot 30 % van de in aanmerking komende kosten. Dit heeft gevolgen voor het subsidiepercentage voor grote ondernemingen. In combinatie met het voordeel dat grote ondernemingen via de Milieu Investeringsaftrekregeling (MIA) kunnen krijgen, is het maximale subsidiepercentage voor grote ondernemingen bepaald op 7 %, voor middelgrote ondernemingen op 10 % en voor kleine ondernemingen op 12 % van de netto catalogusprijs, zodat via de combinatie van SEBA plus MIA de maximale steunintensiteit uit de AGVV niet wordt overschreden.²⁰ Deze wijziging is ingegaan op 1 januari 2024. Daarnaast was het maximale subsidiepercentage voor kleine ondernemers in 2022 al verhoogd van 10% naar 12% naar aanleiding van een motie.²¹

2.1.6 Samenhang van SEBA met andere maatregelen en beleid op het gebied van duurzame mobiliteit

Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

In het Klimaatakkoord is afgesproken om een Uitvoeringsagenda Stadslogistiek op te stellen. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) zijn enkele maatregelen en besluiten genomen en is gewerkt aan het harmoniseren van regelgeving, met als doel om stadslogistiek verder te verduurzamen. Deze zijn pas ná aflopen van SEBA in werking getreden, maar borduren voort op de doelen en resultaten van SEBA. In april 2025 is de UAS hernieuwd en opgevolgd door de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ), deze heeft drie doelen²²:

²⁰ Staatscourant 2023 nr. 31831 (30 november 2023), zie: [Staatscourant 2023, 31831 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

²¹ Staatscourant 2021 nr. 49269 (13 december 2021), zie: [Staatscourant 2021, 49269 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

²² Zie: [Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones – op weg met zero-emissiezones](#)

- Het vastleggen en vasthouden aan afspraken om het beleid rondom zero-emissiezones in stand te houden, waar nodig te herijken en te verbeteren.
- Het maken van afspraken over de periode tot 1 januari 2030.
- Het maken van afspraken hoe om te gaan met beleidsontwikkeling rondom nul-emissiezones over de periode vanaf 1 januari 2030.

De aanpak van de UAZ richt zich op zowel het verminderen als veranderen en verduurzamen van de verkeersbewegingen voor de stedelijke distributie. Onderdeel van de basisafspraken is dat (1) alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet zero-emissie aan de uitlaat moeten zijn om de zero-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen en (2) alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat moeten zijn. Verder bevat de uitvoeringsagenda voorstellen voor een aantal overgangsregelingen voor vracht- en bestelauto's en is ruimte gegeven voor lokaal maatwerk.

Invoering zero-emissiezones in gemeenten

In het Klimaatakkoord is ook het streven opgenomen dat in 30 tot 40 grote en middelgrote steden emissievrije zones voor stadslogistiek worden ingericht vanaf 2025. De bedoeling was dat deze zones geleidelijk aan ingesteld zouden worden vanaf 2025, inmiddels hebben 18 gemeenten een zero-emissiezone ingevoerd en hebben 10 andere gemeenten en Schiphol het besluit tot invoering van een zero-emissiezone genomen of doen daar onderzoek naar.²³

Samenspel SEBA en MIA/Vamil

Behalve voor SEBA konden ondernemingen ook in aanmerking komen voor de milieu-investeringsaftrek (MIA). Tot eind 2019 werd de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's gestimuleerd via de MIA/Vamil-regeling. Sinds 2021 geldt alleen nog de MIA-component. Dit heeft te maken met het feit dat vanaf 2021 SEBA werd ingesteld en er op die manier ook nog subsidie beschikbaar kwam voor de aanschaf van emissieloze bestelauto's. Om een te grote stapeling van steun vanuit de overheid te voorkomen, kwamen alleen de kosten boven een aanschafwaarde van € 11.000 in aanmerking. Daarnaast werd in 2022 geen onderscheid meer gemaakt tussen voertuigen in voertuigcategorieën N1 en N2 (G 3101). Ook bleek dat voor emissieloze bedrijfsauto's met een netto catalogusprijs van minder dan € 20.000 de steunruimte met toepassing van de MIA volledig werd benut. Om overstimulering te voorkomen is deze groep bedrijfsauto's uitgesloten van SEBA.

²³ Dit blijkt uit: [Waar komen de zero-emissiezones - Op weg naar ZES](#), geraadpleegd op 28 augustus 2025

Aanpalend beleid op het gebied van laadinfrastructuur

SEBA is nauw verbonden met de ontwikkeling van laadinfrastructuur omdat emissielose voertuigen gebruik maken van deze infrastructuur. Parallel aan SEBA werd via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een impuls aan de laadinfrastructuur gegeven.²⁴ Het idee was dat een uitgebreider netwerk met laadinfrastructuur de angst voor een te beperkte actieradius kan wegnemen, maar het implementatietempo van de NAL is weer afhankelijk van de vraag naar laadpalen vanuit de markt. Aan de andere kant zorgt netcongestie ervoor dat bedrijven niet altijd een netaansluiting kunnen verkrijgen.

2.2 Beoogde werking en uitvoering SEBA

2.2.1 Betrokken partijen bij uitvoering SEBA

De regeling is opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De uitvoering van SEBA lag bij RVO, onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken. Het mandaat en de machtiging voor de uitvoering van deze regeling namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur RVO. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en een voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets.

2.2.2 Doelgroep: Ondernemingen en non-profitinstellingen ingeschreven en gevestigd in Nederland

De subsidieregeling was alleen bedoeld voor ondernemingen en non-profitinstellingen, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en zijn gevestigd in Nederland.²⁵ Bij het kopen van een emissieloos voertuig waren de ondernemingen die in aanmerking komen eenmanszaken, Vennootschap onder firma's (VOF's), Commanditaire Vennootschappen (CV), maatschappen, Besloten Vennootschappen (BV), Naamloze Vennootschappen (NV), coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen. Non-profitinstellingen die in aanmerking kwamen voor subsidie zijn meestal stichtingen of verenigingen.

Belangrijk hierbij is dat de subsidie werd verleend aan de eigenaar van de auto en niet aan de eindgebruiker (de partij waar de auto op naam wordt gesteld). Bij lease

²⁴ Via de SPula en SPRila stimuleert het Rijk de introductie van laadinfrastructuur ook via subsidiemiddelen, zie: [Subsidieregelingen laadinfrastructuur: SPRILA en SPULA | RVO.nl](#)

²⁵ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 februari 2021, nr. IENW/BSK-2021/27507, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's), [stcrt-2021-6707](#)

van het bedrijfsvoertuig geldt daarbij dat de subsidie wordt verstrekt aan de leasemaatschappij. Zij verdisconteren de subsidie dan in het leasebedrag.

2.2.3 Voorwaarden voor aanvraag van SEBA

Via SEBA kon maximaal € 5.000 per bedrijfsauto aangevraagd worden voor een ontworpen en gebouwd motorvoertuig met minimaal 4 wielen:

- a. Een bedrijfsauto die valt onder de voertuigclassificatie N1 (voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kg) en 7% van de netto catalogusprijs (voor 2023 was dat 10%), tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto.
- b. Een bedrijfsauto die valt onder de voertuigclassificatie N2 (voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa tot 4.250 kg) en 7 % van de verkoopprijs, tot een maximum van € 5.000 per bedrijfsauto.

Voor de subsidieverstreking moest verder zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. De aanschaf van de bedrijfsauto door de aanvrager vindt plaats op basis van een overeenkomst die ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten.
- b. Ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening is de bedrijfsauto nog niet tenaamgesteld.
- c. De overeenkomst is niet eerder gesloten dan op 1 januari 2021.
- d. Wanneer de bedrijfsauto onder voertuigclassificatie N1 valt heeft deze een netto catalogusprijs van € 20.000 of meer.
- e. Wanneer de bedrijfsauto onder voertuigclassificatie N2 valt heeft deze een verkoopprijs van € 20.000 of meer.
- f. Indien de energie voor de aandrijving van de bedrijfsauto wordt geleverd door een accupakket mag dit geen lood bevatten.
- g. Wanneer een actieradius is bepaald, bedraagt deze minimaal 100 km.

2.2.4 Budget voor SEBA en verdelingsregime

Het subsidieplafond voor de regeling is in 2021 voor het eerst vastgesteld. Vóór aanvang van het kalenderjaar waarvoor het betreffende subsidieplafond is bepaald, werd ieder jaar opnieuw het nieuwe subsidieplafond via de Staatscourant gepubliceerd. Als het subsidieplafond voor afloop van de betreffende kalenderperiode werd bereikt, werd dit ook via de Staatscourant bekend gemaakt.

1. Het subsidieplafond voor 2021 was € 22.000.000.
2. Het subsidieplafond voor 2022 was € 22.000.000.
3. Het subsidieplafond voor 2023 was € 33.000.000.

4. Het subsidieplafond voor 2024 was € 60.000.000²⁶.

Het subsidieplafond werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bepaald aan de hand van een ingroeiprognose, waarbij werd gekeken naar de hoeveelheid voertuigen die zijn aangeschaft met SEBA, hoeveel subsidie er per voertuig is gegeven en wat de gemiddelde catalogusprijs was. Daarnaast keek het ministerie naar het subsidieverloop van het jaar ervoor. Oorspronkelijk was de bedoeling dat de regeling 5 jaar beschikbaar zou zijn, namelijk van 2021 tot en met 2025.²⁷ Het beoogde budget over die hele looptijd was 185 miljoen euro, zoals was afgesproken in het Klimaatakkoord. Door het ministerie is echter besloten SEBA in 2024 te laten eindigen, omdat de vrijstelling van aanschafbelasting (bpm) voor bestelauto's voor ondernemers vanaf 1 januari 2025 verviel.²⁸ Dit zorgde ervoor dat de meerkosten van een elektrische bedrijfsauto kleiner werden ten opzichte van een bedrijfsauto op fossiele brandstof. Volgens de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (zie ook kader in paragraaf 2.1.5) mag er maar een maximum van de meerkosten vergoed worden, waardoor SEBA in 2025 niet meer te onderhouden was.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was verantwoordelijk voor het vaststellen van het totale budget dat beschikbaar was voor de regeling. De RVO is gemandateerd om beslissingen te nemen over de individuele aanvragen, binnen de kaders van het subsidieplafond. Het beschikbare budget is door RVO per periode (per jaar) verdeeld op volgorde van ontvangst van de aanvragen. Als, op de dag dat het subsidieplafonds bereikt werd, meer dan één volledige subsidieaanvraag werd ontvangen, is de onderlinge rangschikking door middel van loting bepaald. Als tijdstip van indienen geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag. Het budget voor SEBA is volledig opgebruikt.

²⁶ Uit Staatscourant 2024, 24338: "Sinds 23 april 2024, de eerste dag van de openstelling van subsidieaanvragen voor het kalenderjaar 2024, is voor ruim 27 miljoen euro (stand 1 juli 2024) subsidie aangevraagd voor de aanschaf van ruim 7.000 bestelauto's. Het beschikbare budget bedroeg voor 2024 30 miljoen euro. Naar verwachting moeten aanvragen die vanaf midden juli binnenkomen, worden afgewezen. Dit omdat het budget dan is uitgeput. Het is echter van belang dat de ondernemers die de stap willen maken om hun bedrijfsauto's te verduurzamen, hiertoe zo snel als mogelijk de mogelijkheden krijgen. Bijvoorbeeld om toegang te hebben tot de nulemissiezones die per 1 januari 2025 in grote en middelgrote steden worden ingesteld. Met deze wijziging komt daarom aanvullend geld beschikbaar om ondernemers nog dit jaar de kans te geven deze stap te maken. De middelen zijn afkomstig uit de Voorjaarsnota. Met deze wijziging wordt het subsidieplafond (artikel 1.5, vierde lid) met 30 miljoen euro opgehoogd. Het voor 2024 beschikbare budget stijgt dus van 30 miljoen euro naar 60 miljoen euro."

²⁷ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 februari 2021, nr. IENW/BSK-2021/27507, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's), [stcrt-2021-6707](#)

²⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/aanschafbelasting>

2.2.5 Risicobeheer

Door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en RVO is een risicoanalyse gemaakt voorafgaand aan het instellen van SEBA. In de risicoanalyse zijn risico's beschouwd over de uitvoering, misbruik en het oneigenlijk gebruik, en risico's ten aanzien van beleid, politiek en imago.

Geïdentificeerde uitvoeringsrisico's in de risicoanalyse van SEBA zijn bijvoorbeeld de rolverdeling en samenwerking tussen opdrachtgever, samenwerkingspartners en andere betrokkenen, een ongelijk kennisniveau over wet- en regelgeving, ontbreken van een fraudeprotocol, regeldruk voor aanvragers, inrichten van incassoprocedure, mogelijkheid voor een "papieren" aanvraagprocedure en ten slotte enkele inhoudelijke punten die met aanpassingen aan de subsidietekst verholpen zijn.

Risico's over misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) vormen een risico bij overheids- en bedrijfsactiviteiten. Bij SEBA werden de volgende M&O risico's genoemd: grondslag subsidieregeling niet duidelijk, onjuiste informatievertrekking en meerdere aanvragen voor eenzelfde voertuig of cumulatie van subsidies, verschuivingsgevaar, naleving instandhoudingstermijn en faillissement aanvrager. Het risico van oneigenlijk gebruik van de subsidie, heeft geleid tot een aanpassing in de regeling van de voorschotverlening die gebruikelijk is voor subsidies onder de € 25.000.

Het uitgangspunt bij subsidies met een bedrag minder dan € 25.000 is dat een vast bedrag wordt verstrekt, met 100 % voorschot en dat de ontvanger geen verantwoording hoeft af te leggen aan de verstrekker. In het geval van de aanschaf van voertuigen kan het dan dus zijn dat de subsidie uitgekeerd is, maar de bedrijfsauto nog niet is geleverd (ofwel betaald). Dit kan leiden tot misbruik en oneigenlijk gebruik van de subsidie. Om die reden is gekozen om af te wijken van de Aanwijzingen voor subsidieverstreking en de vaststelling en uitbetaling van de subsidie vinden pas plaats op het moment dat de bedrijfsauto is geleverd en op naam van de subsidieaanvrager is gesteld²⁹.

Risico's ten aanzien van beleid, politiek en imago zijn bijvoorbeeld de prijsopdrijving en doorrekening daarvan in het leasebedrag, het effect van de timing van bekendmaken van de regeling op het aanschaffen van EV('s), het aantal beschikbare laadpalen en oneerlijke concurrentie tussen profit- en non-profitinstellingen.

²⁹ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 februari 2021, nr. IENW/BSK-2021/27507, houdende vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's), [stcrt-2021-6707](#)

2.2.6 Aanpassingen aan de regeling naar aanleiding van input door externe actoren

Bij het opstellen van de regeling zijn stakeholders in of met een directe relatie met de logistieke sector geraadpleegd. In februari 2020 zijn stakeholdersessies gehouden om mondelinge en schriftelijke adviezen in te winnen van:

- RAI Vereniging (om auto-importeurs te betrekken / grote en samenwerkende dealers)
- VNO-NCW/MKB-Nederland
- BOVAG
- VNA (Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen)
- INRetail
- Techniek Nederland
- Connekt
- Kennis- en onderzoekspartijen (de Hogeschool van Amsterdam, Natuur & Milieu)
- de gemeenten Amsterdam en Rotterdam (via netwerk van SPES-programma)
- de provincie Gelderland (via landsdelige aanpak Zero-Emissie stadslogistiek)
- GNMI/VNG

Deze adviezen zijn verwerkt in het ontwerp van de regeling, waarna in december 2020 en januari 2021 nogmaals twee stakeholdersessies zijn gehouden met het doel om reacties op de internetconsultatie toe te lichten. De subsidieregeling heeft van 30 november 2020 tot en met 11 januari 2021 open gestaan voor openbare internetconsultatie. Bij de consultatie is in het bijzonder gevraagd naar reacties op:

- De werkbaarheid van de aanvraagprocedure.
- De hoogte van de subsidiebedragen gedurende de looptijd van de regeling (2021 tot en met 2025).
- Het realiteitsgehalte van de eis van een minimale actieradius van 100 km die wordt gesteld aan elektrische bestelvoertuigen die voor subsidie in aanmerking komt.
- De werkbaarheid van het maximale aantal subsidieaanvragen per bedrijf van 300 elektrische bestelauto's per jaar in de periode dat de regeling in werking is.
- De mogelijkheden om te differentiëren waardoor de subsidie ook vooral bij de kleinere bedrijven terecht komen.

In totaal zijn 37 reacties ontvangen waarvan 24 openbaar. De consultatie heeft geleid tot het verhogen van het maximale aantal van 300 voertuigen per aanvragende partij per jaar naar 400. Daarnaast zijn enkele punten in begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele kleinere gebreken hersteld.

Ten slotte is de regeling aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 13 januari 2021 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk aan de hand van vier toetsingscriteria.³⁰ Ten aanzien van minder belastende alternatieven en gevolgen voor regeldruk heeft de commissie geen adviezen gegeven. Het advies van het college om, vanwege de nut en noodzaak van de regeling, nader te expliciteren waarom de regeling zich in eerste instantie beperkt tot nieuwe emissieloze bedrijfsauto's is in de toelichting bij de regeling verwerkt. Ten slotte is het advies van het college ten aanzien van de werkbaarheid van de regeling deels overgenomen. Over tijdige communicatie in het geval van eventuele veranderingen in subsidiepercentages is conform het advies van de commissie opgenomen dat wijzigingen van het subsidiepercentage ingaan per nieuw kalenderjaar en tenminste twee maanden van tevoren worden aangekondigd. Het advies ten aanzien van jaarlijkse subsidieplafonds is beargumenteerd niet overgenomen in de regeling.

2.2.7 Aanpassingen aan de regeling gedurende uitvoering

Tijdens de vier jaar dat de regeling in werking was, heeft een aantal wijzigingen plaatsgevonden. Ieder jaar is in de Staatcourant, zoals initieel aangekondigd, gepubliceerd wat het subsidieplafond voor het komende jaar was. Daarnaast is in de Staatscourant een aantal wijzigingen aan de regeling gepubliceerd die niet vooraf waren voorzien.

Een onverwachte wijziging in 2021 was bijvoorbeeld de aanpassing van de indieningstermijn van de aanvraag van 4 naar 7 maanden, nadat de coronapandemie de levertijd van bedrijfsauto's zodanig beïnvloedde dat de initiële indieningstermijn van 4 maanden slecht haalbaar bleek. In 2022 en 2024 is de regeling gewijzigd ten aanzien van de percentages voor de maximale subsidiepercentages (zie kader). Een overzicht van alle wijzigingen aan SEBA sinds de instelling in 2021 is opgenomen in Bijlage 2. Overzicht wijzigingen SEBA.

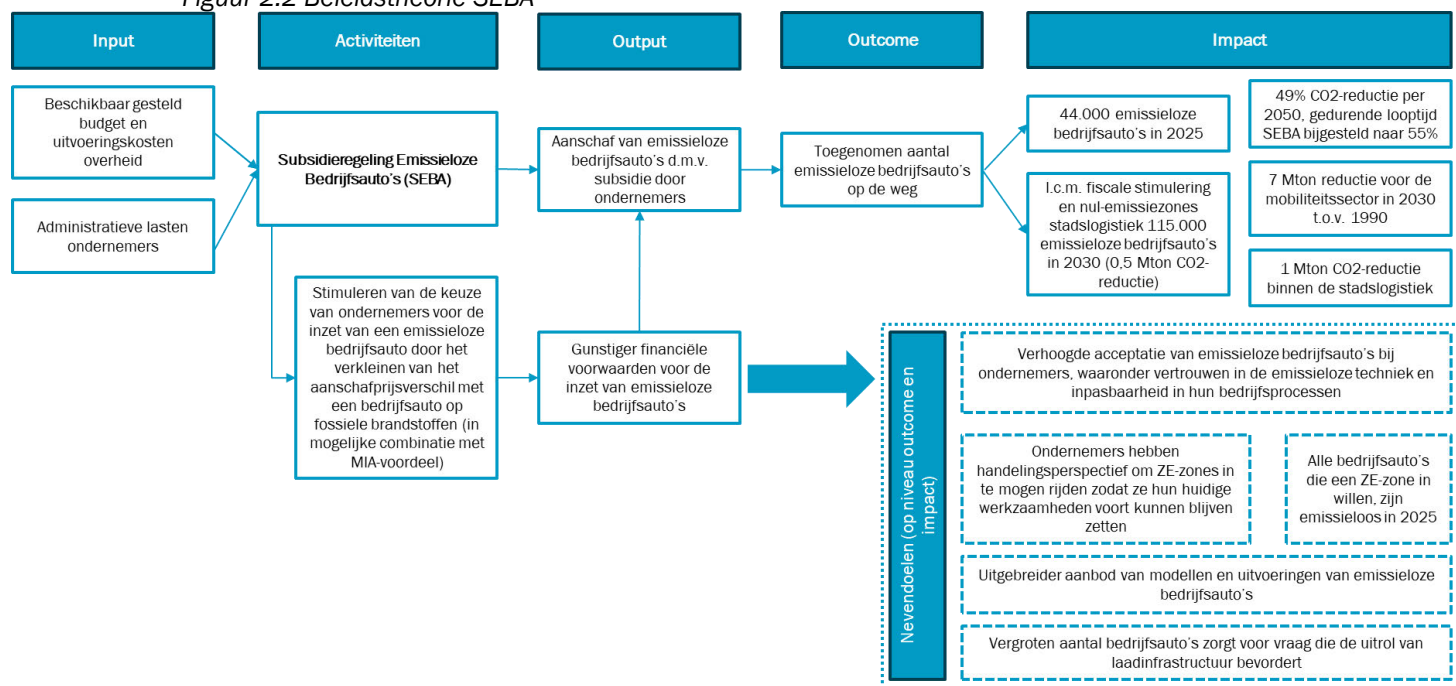
2.3 Beleidstheorie SEBA

Op basis van de beleidsreconstructie is de beleidstheorie achter SEBA door ons gereconstrueerd. Deze beleidstheorie is in figuur 2-2 opgenomen en beschrijft hoe de gekozen beleidsmix van SEBA beoogd is door te werken naar het uiteindelijke beoogde doel van 49 procent CO₂ reductie per 2050 (waarvan 7 Mton CO₂-reductie

³⁰ Adviescollege Toetsing Regeldruk (2021, 13 januari) Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's. referentie MvH/RvZ/IdB/bs/ATR1044/2021-U006

voor de mobiliteitssector in 2030 en 1 Mton CO₂-reductie binnen de stadslogistiek).³¹

Figuur 2.2 *Beleidstheorie SEBA*



2.4 Toetsingskader evaluatie SEBA

Onderstaand toetsingskader voor deze evaluatie is gebaseerd op de gestelde overheids-, beleids-, en overige doelen van SEBA zoals gepresenteerd in de integrale afweging SEBA.³² Het toetsingskader is in de evaluatie als leidraad gebruikt voor het verkrijgen van inzicht in de mate van doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid van SEBA.

³¹ Dit emissiereductiedoel is geformaliseerd in de eerste Klimaatwet (2020). Het doel is in 2023, dus tijdens de looptijd van SEBA, in de herziene Klimaatwet aangescherpt tot 55% emissiereductie.

³² Beantwoording IAKvragen Aanschafsubsidie emissieloze bedrijfsauto's, versie 30 november 2020, verkregen via [Subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen](#)

Tabel 2-1 Toetsingskader evaluatie SEBA

	Orde van effect	Doel / te toetsen norm / onderzoeksvraag	Beoordeling
Doel	1 ^e orde effect	Stimuleren van de keuze van ondernemers voor de inzet van een emissieloze bedrijfsauto door het verkleinen van het aanschafprijverschil met een bedrijfsauto op fossiele brandstoffen (in mogelijke combinatie met MIA-voordeel)	
	Output	Toegenomen aantal emissieloze bedrijfsauto's op de weg (<i>hoeveel bestelauto's zijn met subsidie aangeschaft?</i>)	
		Wat is de spreiding van aanvragen en aanschaf van emissieloze bedrijfsvoertuigen, gekeken naar de factoren: • Bedrijfsomvang (groot, middelgroot, klein) • Regio • Bedrijfstype (met aandacht voor logistiek als primair proces of logistiek als ondersteunend proces) • Directe subsidiëring of via een tussenpartij (bijvoorbeeld leasemaatschappij) • Verdeling naar energiedragers	
Beleidsdoelen	Input	Uitvoeringskosten overheid (<i>Hoeveel middelen zijn beschikt en met welke uitvoeringskosten is dit gepaard gegaan?</i>) Administratieve lasten ondernemers (<i>Wat is de administratieve last voor aanvragers/ondernemers geweest en hoe is die ervaren?</i>)	
	2 ^e orde effect	In 2025 50.000 emissieloze bedrijfsauto's, waarvoor SEBA het subsidiëren van 44.000 bestelauto's beoogde In 2030 rijden er 115.000 emissieloze bedrijfsauto's (0,5 Mton CO₂-reductie)	
	Outcome	Gunstiger financiële voorwaarden voor de inzet van emissieloze bedrijfsauto's (<i>Op welke manier heeft SEBA geholpen bij het aankoopbesluit voor een emissieloze bedrijfsauto?</i>)	
Overheidsdoelen	3 ^e orde effect	49 % CO ₂ -reductie per 2050, in de herziene Klimaatwet is dit doel naar boven bijgesteld: 55 %	

	Waarvan 7 Mton reductie voor de mobiliteitssector in 2030 t.o.v. 1990
	Waarvan 1 Mton CO ₂ -reductie binnen de stadslogistiek (<i>Hoeveel CO₂ is/wordt richting 2030 bespaard doordat gesubsidieerde emissieloze bestelauto's op de weg zijn gekomen?</i>)
Nevendoelen SEBA	Verhoogde acceptatie van emissieloze bedrijfsauto's bij ondernemers, waaronder vertrouwen in de emissieloze techniek en inpasbaarheid in hun bedrijfsprocessen
	Uitgebreider aanbod van modellen en uitvoeringen van emissieloze bedrijfsauto's
	Ondernemers hebben handelingsperspectief om ZE-zones in te mogen rijden zodat ze hun huidige werkzaamheden voort kunnen blijven zetten
	M.i.v. 2025 zullen alle bedrijfsauto's die een ZE-zone in willen, emissieloos zijn. In 2025 zijn 30 tot 40 emissieloze zones voor stadslogistiek ingevoerd
	<i>In hoeverre hebben overige factoren een rol gespeeld in de afweging om een emissieloze bedrijfsauto aan te schaffen? Hoe zwaar woog SEBA? En in welke gevallen gaf SEBA niet genoeg push, wat zat in de weg?</i>
Randvoorwaarde / nevendoeel	De beschikbare laadinfrastructuur is niet belemmerend voor de inzet van deze aantallen voertuigen (<i>In hoeverre heeft SEBA een rol gespeeld in het verruimen van laadinfrastructuur in Nederland?</i>)

3. Analyse beschikte middelen en doelbereik

Dit hoofdstuk bevat de analyse en bevindingen ten aanzien van het doelbereik van SEBA. Op basis van data van de subsidieaanvragen analyseren we het aantal emissieloze bedrijfsauto's dat met de subsidie is aangeschaft, in hoeveel gevallen de subsidie uiteindelijk niet is verleend (en waarom), waar en bij wie de verleende subsidies terecht zijn komen en hoeveel CO₂-besparing is gerealiseerd door de gesubsidieerde emissieloze bedrijfsauto's.

De data-analyse is gebaseerd op SEBA-data die wij van het RVO hebben ontvangen. Deze data bevatten gegevens over alle SEBA-aanvragen in de jaren 2021 tot en met 2024. De data zijn op 15 juni 2025 opgevraagd uit het systeem van RVO. Aanvullend op de data hebben wij zelf gegevens gekoppeld aan (openbare) data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en gegevens vanuit het register van de Kamer van Koophandel (KVK). Op deze manier konden verdiepende analyses gedaan worden, zoals de landelijke verdeling en onderscheid per bedrijfstype.

3.1 Cijfermatige resultaten van SEBA

3.1.1 Aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's neemt per jaar toe

SEBA liep van 15 maart 2021 tot en met 31 december 2024. In deze tijdsperiode zijn in totaal 22.900 bedrijfsauto's aangeschaft waarbij subsidie is verleend en de auto op naam is gezet. Daarnaast zijn er 6.072 bedrijfsauto's waarbij de subsidie is verleend, maar waarbij de bedrijfsauto nog niet op naam is gezet (en dus nog niet op de weg rijdt). Een bedrijfsauto waarbij subsidie is verleend én die op naam is gezet noemen we in dit hoofdstuk een gesubsidieerde bedrijfsauto. Uitgesplitst naar de verschillende jaren zien we het volgende aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's (zie Figuur 3.1).:

- In 2021 zijn er 2.852 gesubsidieerde bedrijfsauto's.
- In 2022 zijn er 4.520 gesubsidieerde bedrijfsauto's.
- In 2023 zijn er 6.671 gesubsidieerde bedrijfsauto's.
- In 2024 zijn er 8.858 gesubsidieerde bedrijfsauto's.

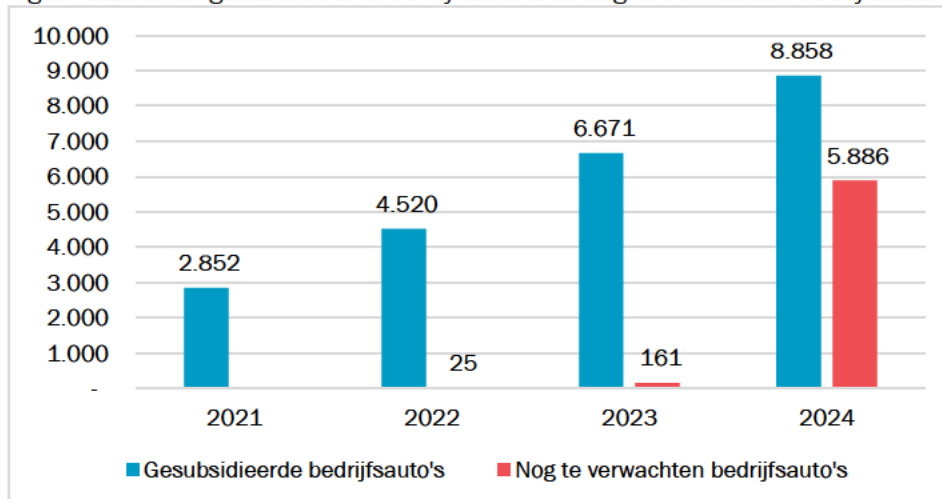
Deze uitsplitsing is gemaakt naar het jaar waarin de aanvraag is gedaan. Vanaf dat moment wordt er eigenlijk een aankoopverplichting aangegaan. Dit wil niet zeggen dat de auto vanaf dat jaartal op de weg te vinden is. Er kan een aantal

weken/maanden zitten tussen de aanvraag van de subsidie en de tenaamstelling van de bedrijfsauto. Het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's liep ieder jaar op. Dit is te verklaren door het beschikbare subsidiebudget, dat elk jaar hoger lag.

Zoals eerder aangegeven zijn er naast het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's ook bedrijfsauto's waar de subsidie is verleend, maar waar er nog geen kenteken is aangeleverd door het bedrijf. Deze auto's staan dus nog niet op naam. Dit zal naar verwachting de komende tijd gebeuren, waardoor deze auto's uiteindelijk ook de weg op komen. Uitgesplitst naar de verschillende jaren zijn de aantallen hiervan als volgt:

- In 2021 zijn er 0 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet.
- In 2022 zijn er 25 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet
- In 2023 zijn er 161 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet
- In 2024 zijn er 5.886 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet

Figuur 3.1 Aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's en nog te verwachten bedrijfsauto's



Bron: RVO, bewerkingen Decisio

Vergelijking met het totaal aantal bedrijfsauto's in Nederland

In totaal zijn er 22.900 gesubsidieerde bedrijfsauto's in het Nederlandse wagenpark (peildatum juni 2025). Momenteel (peildatum juli 2025) zijn er 44.886

elektrische bedrijfsauto's in het Nederlandse wagenpark³³. Als we ervan uitgaan dat die gesubsidieerde bedrijfsauto's allemaal nog onderdeel zijn van het Nederlandse wagenpark dan wil dat dus zeggen dat op peildatum juli 2025 ruim de helft van het huidige Nederlandse elektrische bedrijfswagenpark is aangeschaft met behulp van SEBA.

In Nederland zaten er in 2024 (peildatum 30 juni 2024) 1,06 miljoen lichte bedrijfsvoertuigen in het wagenpark³⁴. Hiervan reed ongeveer 90% op diesel, 4% op benzine en 2,8% is zero-emissie³⁵. Het overgrote deel van de bedrijfsauto's in het Nederlandse wagenpark rijdt dus nog op fossiele brandstoffen. Er is wel een jaarlijkse stijging te zien van het percentage zero-emissie bedrijfsauto's in het wagenpark.

Het doel van SEBA was dat met behulp van de regeling 44.000 extra emissieloze bedrijfsauto's op de weg zouden komen. Dit doel is uiteindelijk niet behaald. De regeling heeft immers 22.900 emissieloze bedrijfsauto's gesubsidieerd, waarbij naar verwachting in de komende periode nog eens 6.000 extra bedrijfsauto's op de weg komen die door SEBA zijn geesubsidieerd. Deze 6.000 bedrijfsauto's zijn namelijk nog niet op naam gezet, maar de verwachting is dat dit binnenkort wel zal gebeuren. Dat het doel van 44.000 niet is gehaald heeft mede te maken met de afschaffing van de bpm-vrijstelling voor fossiele bedrijfsauto's per 1 januari 2025. Hierdoor was er geen subsidieruimte meer om ook SEBA in 2025 te faciliteren. Uiteindelijk is van de 185 miljoen euro beschikbare subsidiemiddelen voor SEBA ongeveer 127 miljoen euro ingezet. Dat verklaart ook deels waarom de 44.000 gesubsidieerde voertuigen niet gehaald zijn. Dat was anders wel gelukt.

3.1.2 Bedrijfsauto's waarvoor subsidie is verleend, maar niet uitbetaald

Er zijn bedrijfsauto's waarvoor subsidie is verleend, maar waarvoor de subsidie uiteindelijk niet is uitbetaald. Dit kan verschillende redenen hebben. Voorbeelden hiervan zijn:

1. De bedrijfsauto was niet nieuw.
2. De actieradius van de bedrijfsauto bleek te laag, namelijk minder dan 100 km.
3. Er was geen kenteken ingevoerd in de vaststellingsaanvraag (in dit geval zijn er waarschijnlijk meer bedrijfsauto's aangevraagd dan dat er uiteindelijk zijn aangeschaft).

³³ Bron: RVO (juli 2025) *Elektrische lichte bedrijfsvoertuigen in Nederland*.
<https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/lichte-bedrijfsvoertuigen>

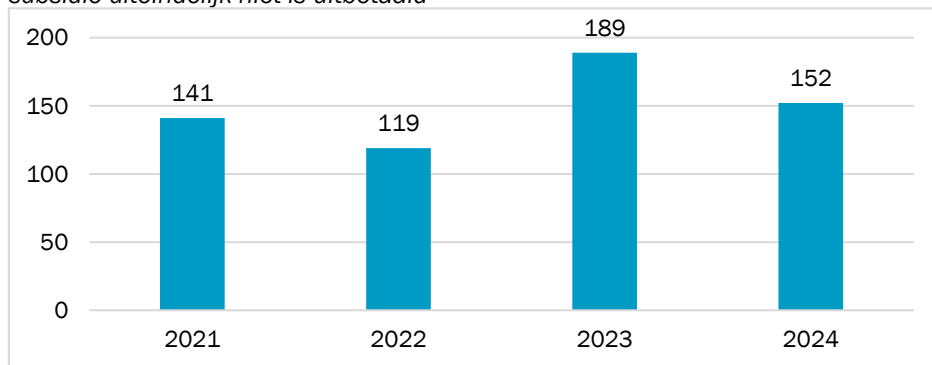
³⁴ RVO & Revnext. (2024). *Tendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen*.

³⁵ De resterende 3% valt onder de categorie 'overig'. Het is niet duidelijk welke bedrijfsauto's hieronder vallen.

4. De bedrijfsauto had niet de goede voertuigcategorie (N1 of N2 tot en met 4.250 kg).
5. De bedrijfsauto stond ten tijde van de verleningsaanvraag al op naam.

In 2021 zijn er 141 bedrijfsauto's waarvoor subsidie is verleend, maar waarvoor de subsidie uiteindelijk niet is uitbetaald. In 2022 zijn dit er 119, in 2023 zijn dit er 189 en in 2024 zijn dit er 152 (zie Figuur 3.2).

Figuur 3.2 Aantal bedrijfsauto's waarvoor subsidie is verleend, maar waarvoor de subsidie uiteindelijk niet is uitbetaald



Bron: RVO, bewerkingen Decisio

3.1.3 Meer gesubsidieerde bedrijfsauto's aangeschaft door middelgrote / grote bedrijven dan door kleine bedrijven

In deze paragraaf kijken we naar de spreiding van de gesubsidieerde bedrijfsauto's uitgesplitst naar klein of middelgroot/groot bedrijf.³⁶ Sinds 2022 wordt dit door RVO bijgehouden. We kijken daarom in deze paragraaf alleen naar de jaren 2022, 2023 en 2024.

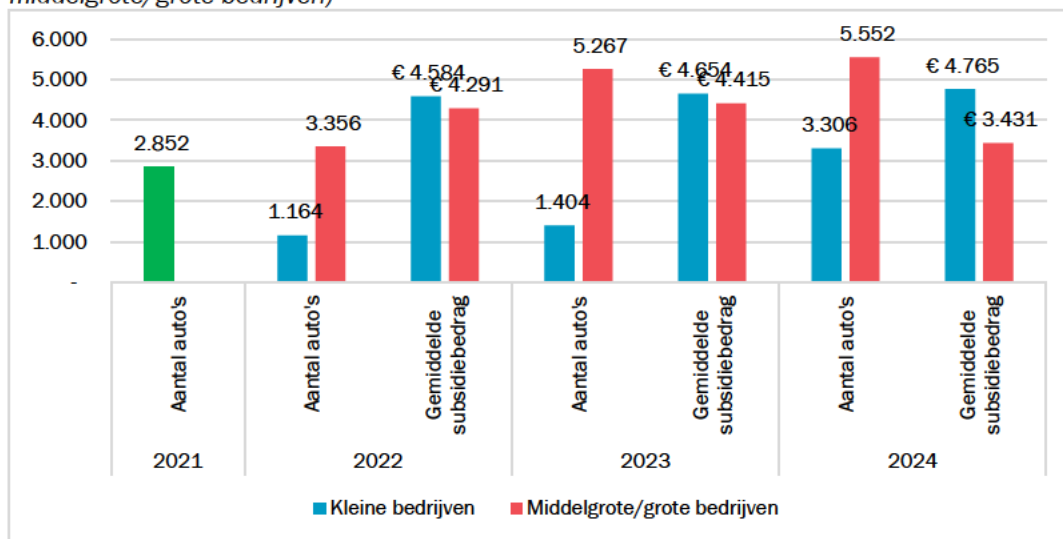
In Figuur 3.3 is te zien dat er in alle jaren meer gesubsidieerde bedrijfsauto's zijn aangevraagd door middelgrote/grote bedrijven dan door kleine bedrijven. Het gesubsidieerde bedrag per auto ligt daarentegen wel lager voor middelgrote/grote bedrijven, voornamelijk in 2024. Een mogelijke verklaring hiervoor is het hogere maximale subsidiepercentage per auto voor kleine bedrijven ten opzichte van grote bedrijven (vanaf 2022). Daarnaast zijn er in de loop van de jaren steeds grotere/duurdere modellen beschikbaar gekomen. Hierdoor kunnen de kleine bedrijven profiteren van de hogere maximale subsidiepercentages.

Het is wel belangrijk om mee te geven dat een relatief groot deel van de aanvragen is gedaan door leasemaatschappijen. Leasemaatschappijen vallen vaak in de

³⁶ De onderverdeling van bedrijven naar klein/middelgroot/groot is aangeleverd door RVO

categorie 'grote bedrijven'. Dit wil niet zeggen dat de eindgebruiker ook een groot bedrijf is. Het is mogelijk dat een klein of middelgroot bedrijf leaset van een leasemaatschappij.

Figuur 3.3 Aantal bedrijfsauto's aangevraagd met SEBA en gemiddelde subsidiebedrag per bedrijfsauto voor kleine en middelgrote/grote bedrijven (in 2021 kan er geen onderscheid gemaakt worden tussen kleine en middelgrote/grote bedrijven)



Bron: RVO, bewerkingen Decisio

In 2022 werden er 4.520 gesubsidieerde bedrijfsauto's aangeschaft. Dit zijn dus auto's waarbij subsidie is verleend én die op naam zijn gezet. Hiervan waren er 1.164 aangevraagd door een klein bedrijf. Er is bij deze 1.164 bedrijfsauto's bij elkaar circa € 5,3 miljoen aan subsidie toegekend. De andere 3.356 gesubsidieerde bedrijfsauto's zijn aangevraagd door een middelgroot/groot bedrijf. Hierbij is circa € 14,4 miljoen aan subsidie toegekend. Er werd in 2022 dus drie keer zoveel subsidie toegekend aan middelgrote/grote bedrijven dan aan kleine bedrijven. Hier moet wel nogmaals de kanttekening bij worden gegeven dat leasemaatschappijen vaak onder 'groot bedrijf' vallen. Dit wil niet zeggen dat de eindgebruiker per definitie ook een groot bedrijf is, we kennen deze eindgebruikers niet precies, maar weten op basis van gevoerde gesprekken dat daar veelal juist ook kleine of middelgrote bedrijven tussen zitten.

In 2023 zijn er 1.404 gesubsidieerde bedrijfsauto's aangevraagd door een klein bedrijf. Hiervoor is € 6,5 miljoen aan subsidie toegekend. In hetzelfde jaar zijn er 5.267 gesubsidieerde bedrijfsauto's aangevraagd door een middelgroot/groot bedrijf. Hierbij is € 23,3 miljoen aan subsidie toegekend. Ook in dit jaar werd meer

subsidie toegekend aan middelgrote/grote bedrijven dan aan kleine bedrijven, ongeveer 4 keer zo veel. De kanttekening is opnieuw dat leasemaatschappijen vaak onder 'groot bedrijf' vallen. Hiervan is het niet duidelijk of de eindgebruiker een groot of klein bedrijf is.

Sinds 2024 maakt RVO onderscheid tussen middelgrote en grote bedrijven, waardoor je in dit jaar drie categorieën hebt (klein, middelgroot en groot). Er zijn in 2024 3.306 gesubsidieerde bedrijfsauto's aangevraagd door een klein bedrijf. Hierbij is totaal € 15,8 miljoen aan subsidie toegekend. In dit jaar zijn er 755 gesubsidieerde bedrijfsauto's aangevraagd door een middelgroot bedrijf waarbij € 3,2 miljoen aan subsidie is toegekend. Er zijn 4.797 gesubsidieerde bedrijfsauto's door grote bedrijven aangevraagd waarbij € 15,9 miljoen aan subsidie is toegekend. Ook in dit jaar vallen veel leasemaatschappijen onder 'groot bedrijf'. Daarnaast zijn er in 2024 5.886 bedrijfsauto's die op peildatum juni 2025 nog niet op naam stonden. Deze bedrijfsauto's zijn niet meegenomen in deze aantallen.

3.1.4 Landelijke verdeling van SEBA

Voor de landelijke verdeling van de gesubsidieerde bedrijfsauto's (auto's waarvoor subsidie is verleend en die op naam zijn gezet) hebben we gekeken naar het KVK-nummer³⁷ van het bedrijf waar de auto op naam staat. Door dit KVK-nummer te koppelen met gegevens uit het KVK-register kunnen we zien waar het bedrijf staat ingeschreven en hebben we inzicht in de landelijke verdeling van SEBA.³⁸ De landelijke verdeling laat dus zien waar het bedrijf staat ingeschreven. Dit hoeft niet te betekenen dat het hoofdgebruik van de auto per definitie in die gemeente is.

In 2021 was het niet mogelijk voor de aanvrager van de subsidie om de auto op een andere naam te zetten. Daardoor was het bijvoorbeeld voor leasemaatschappijen die de aanvraag voor SEBA deden niet mogelijk om daarna de bedrijfsauto op naam te zetten van het bedrijf dat met deze auto zou gaan rijden. De aanvrager zette de auto daarom verplicht op zijn eigen naam. Vanaf 2022 was dit wel mogelijk. Als we kijken naar de landelijke verdeling geeft dit voor 2021 dus een vertekend beeld, omdat voornamelijk de gemeenten waar leasemaatschappijen gevestigd zijn naar voren komen. Ongeveer een derde van de gesubsidieerde auto's is op naam gezet van een leasemaatschappij.

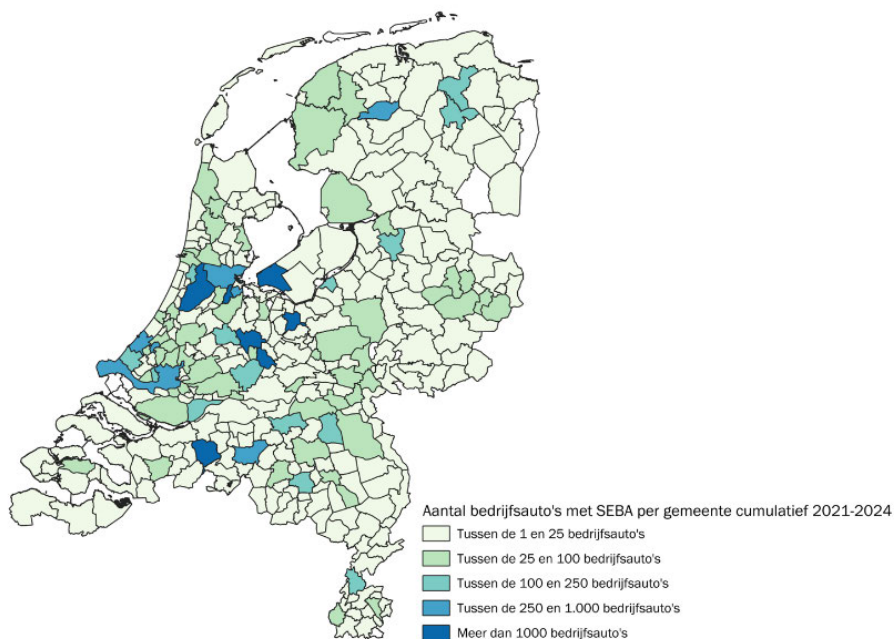
³⁷ Een uniek identificatienummer dat een bedrijf of onderneming krijgt toegewezen door de Kamer van Koophandel (KVK) in Nederland, dat dient als bewijs dat een onderneming officieel staat ingeschreven in het handelsregister.

³⁸ We hebben 92% van de gesubsidieerde bedrijfsauto's kunnen koppelen aan KVK-gegevens. De landelijke verdeling is gebaseerd op deze 92%.

Meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet in West-Nederland

Als we het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's per jaar bij elkaar optellen dan krijgen we een landelijke verdeling waarin we cumulatief voor de periode 2021-2024 zien in welke gemeenten de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam staan (zie Figuur 3.4). Hierin is te zien dat de bedrijven in West-Nederland de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam hebben. Dit is niet verassend, aangezien deze regio's ook een sterkere concentratie van bedrijfsvestigingen kent dan de rest van Nederland (ook als we kijken naar leasemaatschappijen).³⁹ In steden als Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht liggen de meeste vestigingen van bedrijven. In provincies als Groningen, Drenthe en Zeeland is het aantal bedrijven lager.

Figuur 3.4 Landelijke verdeling SEBA cumulatief 2021-2024



Bron: RVO en het KVK-register, bewerkingen Decisio

In 2021 zijn de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam zijn gezet van bedrijven in West-Nederland. Vooral bedrijven/leasemaatschappijen uit de gemeenten Ouder-Amstel en Utrecht hebben gebruik gemaakt van SEBA. In deze gemeenten zijn bijvoorbeeld een grote supermarktketen, een groot logistiek bedrijf en een leasemaatschappij gevestigd. Daarnaast zijn er in Noord-Brabant ook een aantal gemeenten waar er relatief veel gesubsidieerde auto's zijn, namelijk Breda

³⁹ Bron: *Vestigingen van bedrijven; bedrijfstak, gemeente*. CBS Statline. Geraadpleegd op 30 juli 2025 van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81575NED/table>

en Tilburg. Dit komt voornamelijk door leasemaatschappijen die in deze gemeenten gevestigd zijn.

Vanaf 2022 was het voor de aanvrager wel mogelijk om de bedrijfsauto op een andere naam te zetten. RVO heeft aangegeven dat hier voor is gepleit door leasemaatschappijen. Een reden hiervoor is dat bijvoorbeeld boetes meteen bij de eindgebruiker terechtkomen en niet eerst bij de leasemaatschappij. Toch zien we dat ook in dit jaar bijna een derde van de gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam is gezet van een leasemaatschappij. In dit jaar is opnieuw te zien dat de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam zijn gezet van bedrijven in West-Nederland. Dit is voornamelijk vanwege een grote supermarktketen en leasemaatschappijen die in West-Nederland zijn gevestigd. In Noord-Brabant zijn het voornamelijk de leasemaatschappijen die relatief veel gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam hebben staan.

In 2023 is er een vergelijkbaar beeld met de eerdere jaren. Opnieuw is ongeveer een derde van de gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van een leasemaatschappij. In tegenstelling tot de eerdere jaren zijn het niet Ouder-Amstel en Utrecht die de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's hebben, maar Almere en Haarlemmermeer. In deze gemeenten zijn leasemaatschappijen gevestigd die relatief veel gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam hebben.

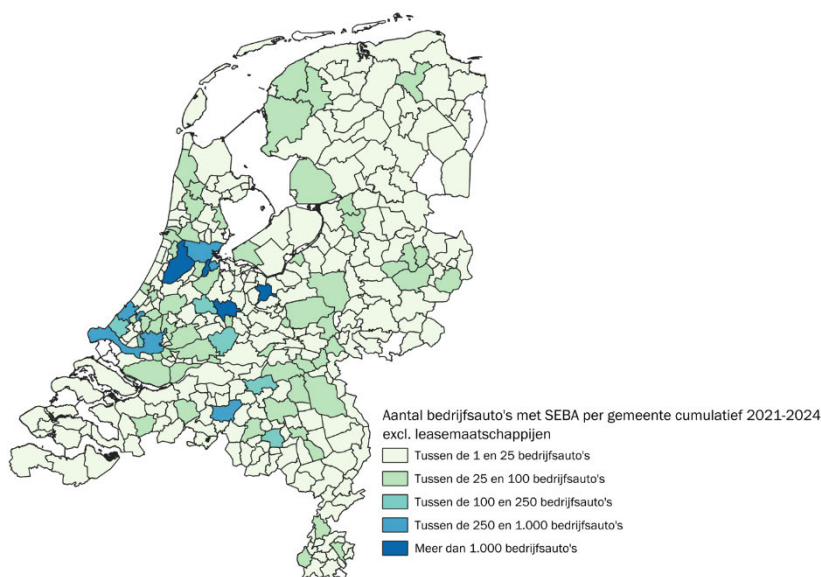
In 2024 is opnieuw een derde van de gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van een leasemaatschappij. Daarnaast is opnieuw te zien dat de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam staan van bedrijven/leasemaatschappijen in West-Nederland. Opvallend is dat er door de jaren heen steeds meer gemeenten zijn met ten minste één bedrijf die een gesubsidieerde bedrijfsauto op naam heeft staan. In 2024 heeft bijna elke gemeente in Nederland een bedrijf met een gesubsidieerde bedrijfsauto. Concreet betekent dit dat de mate van landelijke spreiding gedurende uitvoering van de subsidieregeling is toegenomen.

Landelijke spreiding gesubsidieerde bedrijfsauto's exclusief leasemaatschappij

Elk jaar is ongeveer een derde van de bedrijfsauto's op naam gezet van een leasemaatschappij. Dit kan het beeld van de landelijke spreiding wat vertekenen, aangezien de gemeenten waar deze leasemaatschappijen zijn gevestigd naar voren komen. Het hoeft alleen niet zo te zijn dat de eindgebruiker ook in deze gemeente is gevestigd. We kijken daarom ook naar de landelijke spreiding exclusief leasemaatschappijen. Dit doen we cumulatief voor de jaren 2021-2024. In Figuur 3.5 is te zien dat ook zonder leasemaatschappijen de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam zijn gezet van bedrijven in West-Nederland. Voornamelijk

Utrecht, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Amersfoort laten een relatief groot aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's zien.

Figuur 3.5 Landelijke verdeling SEBA cumulatief 2021-2024 exclusief leasemaatschappijen



Bron: RVO en het KVK-register, bewerkingen Decisio

3.1.5 Gesubsidieerde bedrijfsauto's per bedrijfstype

Voor de verdeling van de gesubsidieerde bedrijfsauto's (auto's waarvoor subsidie is verleend en die op naam zijn gezet) per bedrijfstype hebben we, net zoals bij de landelijke verdeling, gekeken naar het KVK-nummer van het bedrijf waar de auto op naam staat. Door dit KVK-nummer te koppelen met gegevens uit het KVK-register hebben we inzicht in de SBI-code van de onderneming.⁴⁰ Hiermee kunnen we achterhalen of de onderneming logistiek als primair proces heeft of logistiek als ondersteunend proces.⁴¹

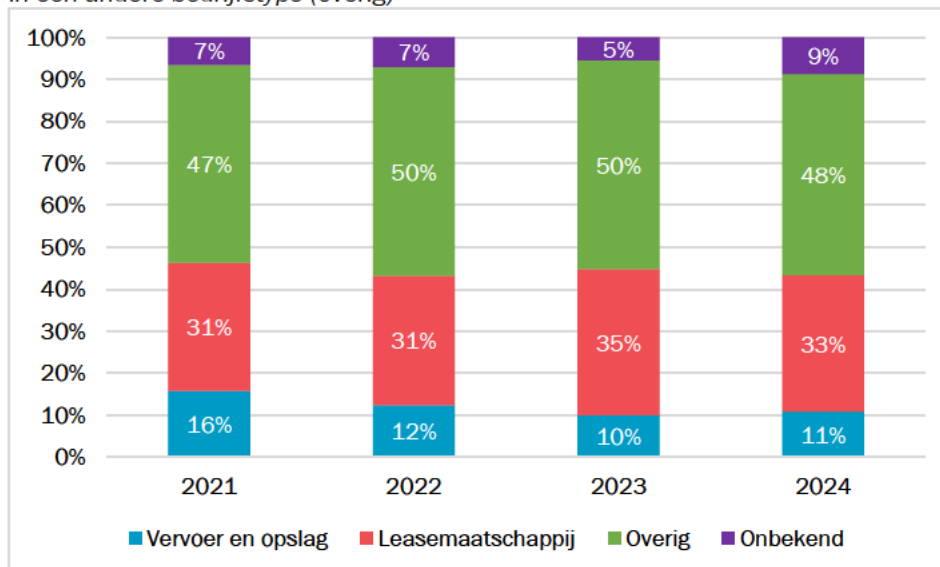
Als eerste stap keken we of de onderneming een SBI-code heeft die onder de categorie 'H Vervoer en opslag' valt. Dit geeft een indicatie van het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's die op naam zijn gezet van een onderneming met logistiek als primair proces. In Figuur 3.6 is te zien dat elk jaar tussen de 10 en 16

⁴⁰ De SBI-code is een codering die aangeeft welke activiteiten een bedrijf uitvoert. SBI staat voor Standaard Bedrijfsindeling. Elk bedrijf of organisatie dat zich inschrijft bij de KVK krijgt één of meerdere van deze codes. De indeling is opgesteld door het CBS.

⁴¹ We hebben 92% van de gesubsidieerde bedrijfsauto's kunnen koppelen aan KVK-gegevens. De verdeling van het bedrijfstype is gebaseerd op deze 92%.

procent van de gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam zijn gezet van een onderneming in vervoer en opslag. Daarnaast wordt elk jaar ongeveer een derde van de gesubsidieerde bedrijfsauto op naam gezet van een leasemaatschappij. Van deze bedrijfsauto's is het niet bekend in welke sector zij worden ingezet. Het is daarom niet mogelijk om een heel precies beeld te schetsen. In de categorie 'overig' zitten alle bedrijfsauto's die op naam zijn gezet van een bedrijf met een SBI-code die niet onder vervoer en opslag of leasemaatschappijen vallen. Hier is de categorie 'handel' relatief groot met elk jaar tussen de 13 en 16 procent. Daarnaast is de categorie 'Informatie en communicatie' in 2021 relatief groot met 14% (in de latere jaren wordt deze categorie wat kleiner). De categorie 'Financiële dienstverlening' laat een groei zien door de jaren heen met 4% in 2021 naar 11% in 2024.

Figuur 3.6 Percentage gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam van een bedrijf in vervoer en opslag, op naam van een leasemaatschappij of op naam van een bedrijf in een andere bedrijfstype (overig)



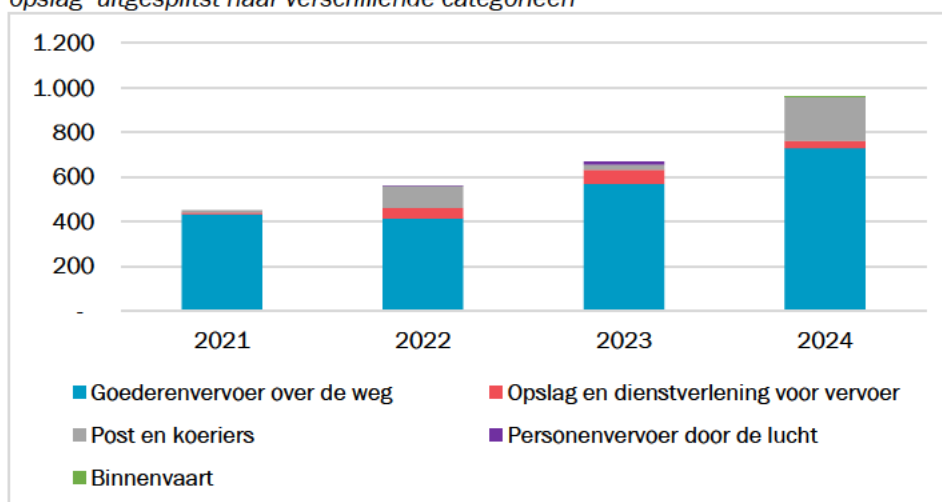
Bron: RVO en het KVK-register, bewerkingen Decisio

Uitsplitsing gebruik SEBA onder de sector vervoer en opslag

Om specifieker te achterhalen voor wat voor bedrijfstype de gesubsidieerde bedrijfsauto is aangeschaft splitsen we de categorie 'vervoer en opslag' uit in kleinere categorieën, namelijk goederenvervoer over de weg, opslag en dienstverlening voor vervoer, post en koeriers, personenvervoer door de lucht (een luchtvaartmaatschappij schaft een gesubsidieerde bedrijfsauto aan) en binnenvaart.

Figuur 3.7 toont per jaar het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's van bedrijven die actief zijn in de sector vervoer en opslag. Het grote aantal bedrijfsauto's in de categorie 'goederenvervoer over de weg' is niet geheel onverwacht. Als we kijken naar alle bedrijven in Nederland die vallen onder vervoer en opslag dan zien we dat bijna 60 procent van deze bedrijven onder 'goederenvervoer over de weg' vallen.⁴² De kans is daarmee ook groter dat een bedrijf uit deze categorie een gesubsidieerde bedrijfsauto aanschaft.

Figuur 3.7 Het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto onder de categorie 'vervoer en opslag' uitgesplitst naar verschillende categorieën



Bron: RVO en het KVK-register, bewerkingen Decisio

In 2021 zijn 451 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in de sector vervoer en opslag. Dit is ongeveer 16 procent van alle gesubsidieerde bedrijfsauto's in dat jaar. Als we dit onderverdelen naar specifiekere categorieën dan zien we dat 434 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam zijn gezet van ondernemingen in goederenvervoer over de weg (inclusief verhuisvervoer). Daarnaast zijn er 10 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in post en koeriers en zijn er 7 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van onderneming in opslag en dienstverlening voor vervoer. In dit jaar zijn 870 voertuigen op naam zijn gezet van een leasemaatschappij. Van deze gesubsidieerde bedrijfsauto's is niet bekend waarvoor ze uiteindelijk zijn ingezet.

In 2022 zijn er 560 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in vervoer en opslag. Dit is ongeveer 12 procent van alle gesubsidieerde bedrijfsauto's van dat jaar. Van deze 560 gesubsidieerde

⁴² Bron: Bedrijven; *bedrijfstak*. CBS Statline. Geraadpleegd op 5 augustus 2025 van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81589NED/table>

bedrijfsauto's zijn 413 bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in goederenvervoer over de weg (inclusief verhuisvervoer en taxi). Daarnaast zijn er 47 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in opslag en dienstverlening voor vervoer. Er zijn 99 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in post en koeriers en er is één auto op naam gezet van een onderneming in personenvervoer door de lucht. In dit jaar zijn er 1.392 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van een leasemaatschappij. Het is niet bekend waarvoor deze bedrijfsauto's uiteindelijk zijn ingezet.

In 2023 zijn er 668 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in vervoer en opslag. Dit is ongeveer 10 procent van alle gesubsidieerde bedrijfsauto's van dat jaar. Van deze 668 gesubsidieerde bedrijfsauto's zijn er 568 bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in goederenvervoer over de weg (inclusief verhuisvervoer en personenvervoer). Er zijn 63 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in opslag en dienstverlening voor vervoer. Daarnaast zijn er 13 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in personenvervoer door de lucht en 24 bedrijfsauto's zijn op naam gezet van ondernemingen in post en koeriers. In 2023 zijn er 2.319 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van een leasemaatschappij. Het is niet bekend waarvoor deze bedrijfsauto's uiteindelijk zijn ingezet.

In 2024 zijn er 958 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in vervoer en opslag. Dit is ongeveer 11 procent van alle gesubsidieerde bedrijfsauto's van dat jaar. Van deze 958 gesubsidieerde bedrijfsauto's zijn er 729 op naam gezet van ondernemingen in goederenvervoer over de weg (inclusief verhuisvervoer). Er zijn 32 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in opslag en dienstverlening voor vervoer. Daarnaast zijn er 196 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van ondernemingen in post en koeriers. Er is één auto op naam gezet van een onderneming in de binnenvaart. In 2024 zijn er 2.884 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van een leasemaatschappij. Het is niet bekend waarvoor deze bedrijfsauto's uiteindelijk zijn ingezet.

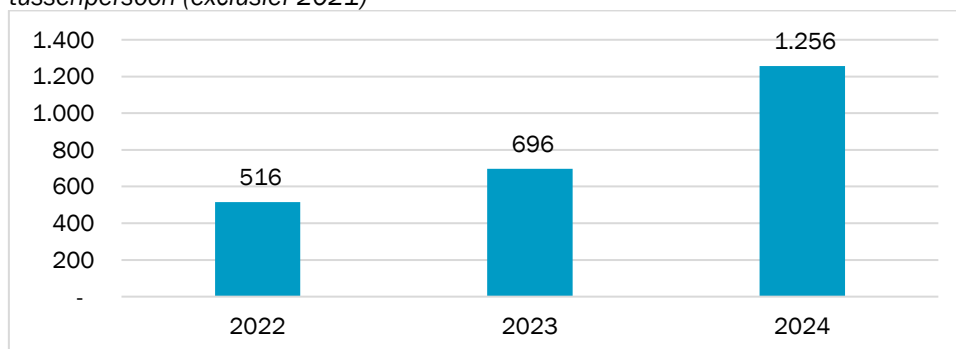
3.1.6 Directe subsidiëring bedrijven of subsidiëring van/via een tussenpartij

In deze paragraaf kijken we bij hoeveel gesubsidieerde bedrijfsauto's de aanvragende onderneming anders is dan de onderneming waar de bedrijfsauto tenaam is gesteld. Dit doen we door het KVK-nummer van de aanvrager te vergelijken met het KVK-nummer van de tenaamstelling. Als deze gelijk zijn aan elkaar is er - waarschijnlijk - geen sprake geweest van een tussenpartij. Als deze

KVK-nummers niet gelijk zijn aan elkaar, dan is de aanvraag door een andere onderneming ingediend dan de onderneming waar de bedrijfsauto op naam staat. Partijen die als tussenpersoon fungeren zijn bijvoorbeeld leasemaatschappijen of financial leaseorganisaties. In de onderstaande cijfermatige analyse zijn de leasemaatschappijen weggelaten, aangezien we hier eerder al inzicht in hebben gegeven. In deze paragraaf gaan we dus in op de overige soorten tussenpartijen.

Figuur 3.8 toont het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's waarbij de KVK-nummers niet aan elkaar gelijk zijn en de aanvraag dus door een andere onderneming is ingediend dan de onderneming waar de bedrijfsauto op naam staat. Hier is te zien dat dit aantal per jaar toeneemt. Dit is verklaarbaar door het totaal aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's dat per jaar toeneemt. Het gaat relatief vaak om een aanvraag van een klein bedrijf. Deze kleine bedrijven zijn actief in verschillende sectoren (bijv. bouw, bakker, stomerij, etc.). Het is helaas niet bekend aan welk type onderneming (of sector) dit voertuig uiteindelijk op naam is gesteld.

Figuur 3.8 Het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's aangeschaft met een tussenpersoon (exclusief 2021)



Bron: RVO en het KVK-register, bewerkingen Decisio

In 2021 was het voor de aanvrager nog niet mogelijk om de bedrijfsauto op een andere naam te zetten. KVK-nummers van de aanvragers zullen dus in bijna alle gevallen gelijk zijn aan die van de tenaamstelling. Dit jaar wordt daarom niet meegenomen in deze analyse.

In 2022 konden de bedrijfsauto's wel op naam gezet worden van een andere onderneming. Zoals eerder uitgelegd vergelijken we het KVK-nummer van de aanvrager met het KVK-nummer van de tenaamstelling. Er zijn 516 (van de 4.520) bedrijfsauto's waarbij de KVK-nummers niet overeenkomen. Hierbij gaat het relatief vaak om auto's die door een klein bedrijf zijn aangevraagd (325 keer). Deze kleine bedrijven zijn actief in verschillende sectoren. Het is helaas niet bekend aan welk type onderneming (of sector) dit voertuig uiteindelijk op naam is gesteld.

In 2023 zijn er 696 (van de 6.671) bedrijfsauto's waarbij het KVK-nummer van de aanvrager niet overeenkomt met het KVK-nummer van de tenaamstelling. Ook hier is er relatief vaak sprake van kleine bedrijven die de auto's hebben aangevraagd (ook hier weten we helaas niet wat voor type bedrijf de auto op naam heeft).

In 2024 zijn er 1.256 (van de 8.858) bedrijfsauto's waarbij het KVK-nummer van de aanvrager niet overeenkomt met het KVK-nummer van de tenaamstelling. Net zoals in de eerdere jaren is er een deel aangevraagd door kleine bedrijven uit verschillende sectoren (waarvan we helaas niet weten wat voor type bedrijf de auto op naam heeft).

3.1.7 Verdeling van energiedragers

De gesubsidieerde bedrijfsauto's zijn nagenoeg allemaal elektrisch. In alle jaren zijn er maar 2 gesubsidieerde bedrijfsauto's aangeschaft die rijden op waterstof. Vanuit de gevoerde gesprekken in het kader van deze evaluatie maken we op dat de reden voor dit kleine aantal het kleine aanbod van waterstofauto's is, de hoge aanschafprijs en het feit dat het tanken van waterstof nog op weinig plekken kan.

3.2 CO₂-besparing door gesubsidieerde bedrijfsauto's

Een elektrische bedrijfsauto is schoner dan een bedrijfsauto op diesel

In de SEBA-regeling en het Klimaatakkoord wordt gekeken naar de besparing op basis van Tank to Wheel (TTW). Daarom is ervoor gekozen om in deze evaluatie ook naar de besparingen op basis van TTW te kijken. Dit wil zeggen dat we kijken naar de emissies die vrijkomen tijdens het rijden. De emissies die bijvoorbeeld vrijkomen bij de productie van de bedrijfsauto's worden hierin niet meegenomen.

In paragraaf 3.1.1 van dit rapport laten we zien dat 90% van de bedrijfsauto's in het Nederlandse wagenpark op diesel rijdt. Voor de CO₂ besparingen vergelijken we daarom de elektrische bedrijfsauto met een bedrijfsauto die op diesel rijdt. Uit onderzoek van RIVM en TNO⁴³ komt naar voren dat bedrijfsauto's (delivery vans) uit 2021 of later gemiddeld 200 gram CO₂ per kilometer uitstoten. Bedrijfsauto's (op diesel) rijden ongeveer 20.000 kilometer per jaar⁴⁴ en hebben een gemiddelde

⁴³ Bron: RIVM & TNO. (2025). Methodology for the calculation of emissions from the transport sector. In *Rijksoverheid*. RIVM.

⁴⁴ Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek. *Hoeveel rijden bestelauto's?*
<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-bestelautos>

(economische) levensduur van 7 jaar.⁴⁵ Dit betekent dat bedrijfsauto's op diesel een uitstoot hebben van 28 miljoen gram CO₂ over hun gehele levensduur. Een elektrische bedrijfsauto stoot geen CO₂ uit tijdens het rijden. De CO₂-besparing per gesubsidieerde bedrijfsauto is dus deze 28 miljoen gram CO₂. Als we dit doorrekenen voor alle 22.900 gesubsidieerde bedrijfsauto's dan is er een CO₂-besparing van 0,64 Mton over de gehele economische levensduur van de gesubsidieerde bedrijfsauto's. Daarbovenop komt de besparing van de bedrijfsauto's die nog op naam moeten worden gezet. Als deze allemaal op naam worden gezet (en dus de weg op komen) dan komt er bovenop de besparing van de gesubsidieerde bedrijfsauto's nog een besparing van $6.072 * 28$ miljoen gram CO₂ = 0,17 Mton CO₂ bij. In beide gevallen gaat het om een 'bruto' effect, want verondersteld is hierbij dat de gemaakte kilometers anders met een diesel bedrijfsauto gemaakt zouden worden. In de praktijk kan het zijn dat bedrijven ook zonder SEBA al overgestapt zouden zijn naar een emissieloze bedrijfsauto. In de berekeningen is hier geen rekening mee gehouden.

CO₂-besparing tot 2030

Om te berekenen hoeveel CO₂ er wordt bespaard richting 2030 is het belangrijk om te weten hoeveel elektrische auto's (gesubsidieerd met SEBA) er op de weg rijden en hoe lang ze al op de weg zijn. Hiervoor kijken we naar de datum van de tennaamstelling en gaan we ervan uit dat de auto's vanaf dat moment op de weg rijden. De volgende tabel geeft weer hoeveel auto's er per maand op naam zijn gezet.

⁴⁵ Bron: ING. *Loop je straks klussen mis vanwege je bestelwagen op diesel of benzine?*
<https://www.ing.nl/zakelijk/inspiratie/ondernemerslab/elektrische-bestelbus-binnenstad-zero-emissiezones>

Tabel 1. Het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's dat per maand op naam is gezet (ongeacht de datum van subsidieverlening)⁴⁶

	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	dec
2021			31	75	126	115	116	87	257	364	222	221
2022	222	203	260	220	206	278	142	215	246	261	299	320
2023	394	579	705	351	598	814	621	558	852	630	591	396
2024	524	466	444	305	617	596	572	487	504	806	1.080	1.176
2025	872	816	1.188	593	223	56						

We gaan er bij de berekeningen van uit dat de CO₂-besparing evenredig over het jaar verdeeld is, wat wil zeggen dat de maandelijkse besparing 333 kg CO₂ per auto is. Voor de besparingen kijken we per maand hoeveel bedrijfsauto's op naam zijn gezet en hoe ver deze datum van 1 januari 2030 ligt. De besparingen zien er dan als volgt uit:

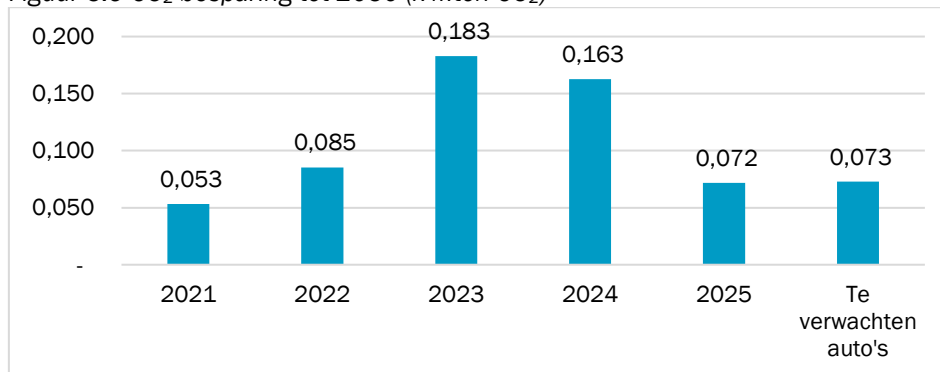
- In 2021 zijn er 1.614 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet. Deze auto's besparen circa 0,053 Mton CO₂ tot 2030.
- In 2022 zijn er 2.872 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet. Deze auto's besparen circa 0,085 Mton CO₂ tot 2030.
- In 2023 zijn er 7.089 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet. Deze auto's besparen circa 0,183 Mton CO₂ tot 2030.
- In 2024 zijn er 7.577 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet. Deze auto's besparen circa 0,163 Mton CO₂ tot 2030.
- In 2025 zijn er tot 16 juni 2025 3.748 gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet. Deze auto's besparen circa 0,072 Mton CO₂ tot 2030.

Voor alle gesubsidieerde bedrijfsauto's komt dit neer op een besparing van circa 0,556 Mton CO₂ tot 2030. Daarnaast zijn er 6.072 bedrijfsauto's die nog op naam gezet moeten worden. Als deze uiteindelijk de weg op komen zullen deze auto's ook CO₂ besparen. Om ervoor te zorgen dat we geen overschatting maken, gaan we ervan uit dat deze auto's op 31 december 2026 allemaal op naam worden gezet. Dit betekent dat deze auto's voor 0,073 Mton CO₂ besparing tot 2030 zorgen (zie

⁴⁶ Bij 5 bedrijfsauto's was het onbekend wanneer deze op naam zijn gezet. Deze zijn opgeteld bij het aantal van juni 2025 om zeker te weten dat er geen overschatting wordt gemaakt.

Figuur 3.9). In totaal gaat het dan om een besparing van circa 0,63 Mton CO₂ tot 2030.

Figuur 3.9 CO₂-besparing tot 2030 (x Mton CO₂)



Bron: RVO, bewerkingen Decisio

Eerder in deze paragraaf hebben we uitgelegd dat we bij deze berekeningen kijken naar TTW. Hierbij houden we dus geen rekening met de productie van de bedrijfsauto's. Tijdens het produceren van een elektrische auto komt er meer CO₂ vrij dan tijdens het produceren van een auto op brandstof.⁴⁷ Bij de productie van de accu van een elektrische auto vindt er namelijk relatief veel uitstoot plaats. Tijdens het rijden is de elektrische auto daarentegen milieuvriendelijker. De lagere uitstoot tijdens het rijden compenseert (ruimschoots) voor de hogere uitstoot van de productie. Hierdoor is een elektrische auto schoner dan een auto op brandstof, zelfs als de productie mee wordt genomen.

⁴⁷ Bron: [Milieu Centraal. Alles over de elektrische auto.](#)

4. Analyse doeltreffendheid en doelmatigheid

Dit hoofdstuk bevat de analyse en bevindingen ten aanzien van de doeltreffendheid en doelmatigheid van SEBA. Op basis van de beleidsreconstructie, interviews met betrokkenen (zie Bijlage 3. Overzicht) en de Klant Tevredenheid Onderzoeken (KTO) van RVO hebben we de ervaringen van gebruikers van de regeling geanalyseerd.

4.1 Bijdrage van SEBA aan het investeringsbesluit

SEBA had als doel om de keuze van ondernemers voor een emissieloze bedrijfsauto te stimuleren, door het verkleinen van het aanschafprijnsverschil met een bedrijfsauto op fossiele brandstof. In de interviews hebben de belanghebbenden aangegeven dat SEBA niet primair de reden is geweest dat ondernemers hebben gekozen voor aanschaf van een emissieloos voertuig, maar wel dat de regeling heeft bijgedragen aan het nemen van het investeringsbesluit. Voor ondernemers die al bezig waren met verduurzaming van hun operatie of die de aanschaf van een emissieloos voertuig al in overweging namen, heeft de financiële bijdrage vanuit SEBA gezorgd voor het overbruggen van het laatste financiële gat in de investeringsbeslissing. Daarmee heeft SEBA bijgedragen aan het versnellen van het investeringsbesluit en ervoor gezorgd dat deze ondernemers eerder de uitstoot van hun vervoer hebben teruggebracht.

De subsidie heeft geholpen om het prijsverschil tussen een elektrische bedrijfswagen en een fossiele variant kleiner te maken, maar uiteindelijk bleef de elektrische bedrijfswagen duurder en speelden ook andere factoren een rol in het investeringsbesluit bij aanschaf van een bedrijfswagen. Zo hebben EURO5 en EURO6 bedrijfswagens vanaf 2025 nog een aantal jaren toegang tot zero-emissiezones, dit heeft voor een deel van de ondernemers de noodzaak tot het aanschaffen van een emissievrije bedrijfswagen enigszins geremd. Pas sinds het vervallen van de bpm-vrijstelling op bedrijfswagens sinds 1 januari 2025 is het verschil in aanschafprijs geminimaliseerd.

Het generieke beeld over de bijdrage van SEBA aan het investeringsbesluit dat op basis van de interviews is ontstaan, is dat intrinsiek gemotiveerde ondernemers SEBA hebben gebruikt om de stap naar elektrische voertuigen (wellicht iets eerder dan initieel gepland) te maken. Ondernemers die het toch al niet van plan waren, hebben niet voldoende 'pull' van SEBA ervaren om de stap te maken. In de interviews is geen specifieke reden gegeven voor wat dan in de weg zat voor deze

ondernemers; dit is een mix geweest van onder andere financiën, niet passend aanbod en/of onbekendheid met elektrisch rijden.

4.2 Effecten op nevendoele van SEBA

Het verkleinen van het prijsverschil tussen elektrische en brandstofauto's zodat er meer emissieloze bedrijfsauto's op de weg komen was het hoofddoel, maar zoals uit de beleidsreconstructie is gebleken, waren er ook een aantal nevendoele bij het invoeren van SEBA.

Effecten op lokaal beleid

Ten eerste waren er vanuit de opstellers van SEBA (ministerie Infrastructuur en Waterstaat en RVO) verwachtingen over aanpassingen van beleid door lokale overheden. Hierover hebben we gesproken met beleidsmedewerkers van de gemeenten Amsterdam en Leiden. Alleen Amsterdam kende een regeling om emissieloze voertuigen te stimuleren en heeft die niet verlengd op het moment dat duidelijk werd dat er een landelijke regeling ingesteld ging worden. Gemeente Leiden heeft aangegeven dat zij ondernemers alleen kunnen ondersteunen door middel van informeren en adviseren; zij hebben niet de financiële middelen om een subsidieregeling op te zetten. Amsterdam heeft na het aflopen van SEBA een nieuwe regeling ingesteld om de ondernemers die de stap naar emissieloze voertuigen nog niet hebben gemaakt daar alsnog bij te ondersteunen.⁴⁸

Over de bijdrage van SEBA aan draagvlak onder ondernemers voor het invoeren van de zero-emissiezones in binnensteden is op basis van de interviews geen eenduidige conclusie te trekken. Een aantal stakeholders geeft aan dat SEBA een positieve invloed had op het draagvlak voor de zero-emissiezones. Andere gesprekspartners geven juist aan dat ondernemers (intrinsiek) vóór de zones zijn, ofwel tegen, en dat een subsidie daar geen verandering in zal brengen. De geïnterviewden zijn het er wel over eens dat SEBA heeft bijgedragen aan de mogelijkheid voor ondernemers om zich voor te bereiden op het invoeren van de zero-emissiezones.

Een groot aantal gemeenten heeft inmiddels een zero-emissiezone ingevoerd (18 gemeenten) of is bezig met de beleidsvoorbereiding, het gaat om 10 gemeenten en Schiphol die het besluit tot invoering van een zero-emissiezone hebben genomen of daar onderzoek naar doen.⁴⁹ SEBA is dus qua timing eerder afgelopen dan dat de zero-emissiezones zijn ingevoerd. Uit de interviews over ervaringen met SEBA hebben we opgemaakt dat enkele

⁴⁸ Het gaat om de *Subsidieregeling Duurzame Amsterdamse vervoermiddelen*, zie: [Subsidie voor de overstap naar emissievrij vervoer voor MKB en instellingen - Gemeente Amsterdam](#)

⁴⁹ Zie: [Vanaf 2025 zero-emissiezones in veel steden](#) en [Waar komen de zero-emissiezones](#); geraadpleegd 28 augustus 2025

ondernemers de timing van SEBA in relatie tot de invoering van de zero-emissiezones niet goed vond. Zij hebben met SEBA een emissievrije bedrijfswagen aangeschaft, maar later bleek de regelgeving rondom het invoeren van de emissiezones toch te veranderen of is het invoeren van enkele zones uitgesteld. Deze ondernemers hebben zich door de regeling en de aangekondigde invoering van de zones gepusht gevoeld om een investering te doen die zij eigenlijk financieel niet konden dragen. Het is niet bekend of deze ondernemers op de hoogte waren van de mogelijkheden een vrijstelling of ontheffing te verkrijgen. Aan de andere kant zijn er ook ondernemers die de periode tot het moment dat EURO5 en EURO6 de emissiezones niet meer in mogen juist gebruiken om de verdere ontwikkeling van emissieloze voertuigen en de precieze regelgeving met betrekking tot de zero-emissiezones af te wachten, en pas later de transitie naar emissieloos vervoer zullen maken. Dit geldt voor de gehele looptijd van SEBA.

Ontwikkeling aanbod emissieloze bedrijfsvoertuigen

Verschillende gesprekspartners geven aan dat SEBA de transitie naar elektrisch rijden een zetje heeft gegeven. Anderen stellen dat Nederland als afzetmarkt te klein is om echt invloed te hebben op het aanbod van emissieloze bedrijfsvoertuigen. Er is dus geen overeenstemming over de eventuele bijdrage van SEBA aan een verbetering van het aanbod van elektrische bedrijfsauto's in Nederland. Op dit aspect constateren we wel dat het aanbod van emissieloze bedrijfsvoertuigen (kijkend naar het aanbod van verschillende modellen) gedurende de uitvoeringsperiode van SEBA is toegenomen, maar dat het lastig is te duiden hoe groot de rol van SEBA is geweest om de aanbodontwikkeling aan te jagen, daar zijn immers ook nog veel andere factoren op van invloed, zoals technische ontwikkelingen, normering vanuit Europa en (beleids- of strategische)keuzes van fabrikanten die wereldwijd actief zijn.

SEBA heeft volgens de geïnterviewden zeker bijgedragen aan bewustwording over de op handen zijnde invoering van de zero-emissiezones en de voortgang in de transitie naar elektrisch rijden. De acceptatie van emissieloze bedrijfsauto's (en het vertrouwen in de techniek en inpasbaarheid in bedrijfsprocessen) is daarmee verhoogd. Tegelijkertijd geven gesprekspartners aan dat de zorgen van ondernemers over de (beschikbaarheid van) laadinfrastructuur nog niet zijn opgelost.

4.3 Gebruikerservaring van de subsidieaanvraag

Vooropgesteld is in alle interviews aangegeven dat de financiële ondersteuning vanuit SEBA gewaardeerd wordt. Wij constateren zelf dat dit ook blijkt uit het feit dat het beschikbare budget ieder jaar is opgegaan; er is in een behoefte voorzien. Geïnterviewden zijn daarom positief over de subsidieregeling. Ook de proceservaringen met betrekking tot het aanvragen van de subsidie zijn overwegend positief, van belang daarbij is dat we deze constatering vooral doen op

basis van gesprekken met belangverenigingen en de KTO van RVO en dat we slechts een aantal partijen hebben gesproken dat daadwerkelijk zelf een aanvraag heeft gedaan. De belangenverenigingen en leasemaatschappijen geven daarbij aan dat het aanvragen van de subsidie wel veel administratie vroeg (het doen van de aanvraag en het meeleveren van de benodigde stukken), en dat men zich voor kan stellen dat de druk daarvan voor eenpitters anders ervaren wordt dan bij grote organisaties of bedrijven die daar specifiek een werknemer op inzetten. Uiteindelijk zijn interviewpartners het erover eens dat het wel de moeite loonde om de aanvraag te doen en dat RVO heel behulpzaam was bij vragen en/of onduidelijkheden.

Tegenover de positieve geluiden over de regeling, hebben we ook een aantal aandachtspunten punten te horen gekregen. Voor wat betreft de keuze om wel of niet een elektrische bedrijfsauto aan te schaffen zag dit toe op prijs: elektrische bedrijfswagens waren gewoonweg (nog steeds) duurder dan fossiele bedrijfswagens (en voor ondernemers soms ook te duur om aan te schaffen), daar heeft de subsidieregeling niet voldoende in tegemoet getreden. Ook was de beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor verschillende ondernemers niet toereikend. Daarnaast zijn er aandachtspunten die betrekking hebben op flankerend beleid, zoals de onzekerheid met betrekking tot het wel of niet invoeren van zero-emissie zones in binnensteden en onder welke voorwaarden welke bedrijfswagens dan nog wel of juist niet meer de zone in mogen rijden.

Aanvullend op de interviews halen we informatie over de gebruikerservaring van de subsidieaanvraag uit de KTO-rapportage SEBA uit 2021⁵⁰ en 2023.⁵¹ De inzichten en aanbevelingen uit deze onderzoeken⁵² zijn in lijn met hetgeen is opgehaald in de interviews, namelijk dat men over het algemeen tevreden is over het aanvraagproces. Gebruikers van de regeling geven de dienstverlening van RVO met betrekking tot SEBA een 8; die score is ten opzichte van 2021 ook verbeterd. Er was vooral tevredenheid over het contact met de medewerkers en de zorgvuldige afhandeling. Verbetering was mogelijk ten aanzien van het verstrekken van “duidelijkere informatie op de website, met betrekking tot uitzonderingen, voorbereiding van de aanvraag en de verlenging van de aanvraag”.⁵³ Ook de gebruiksvriendelijkheid van de digitale informatievoorziening kon beter, waarbij problemen met het systeem en inloggen een aantal keer expliciet benoemd worden. De snelheid van de aanvraagafhandeling wordt als positief punt benoemd.

⁵⁰ RVO (2021) KTO-rapportage SEBA

⁵¹ RVO (2023) KTO-rapportage SEBA

⁵² Niet ieder jaar is een KTO uitgevraagd, omdat dit niet zinvol was vanwege geen aanpassingen in de afhandeling en aanvraagssystematiek

⁵³ RVO (2023) KTO-rapportage SEBA

4.4 Geleerde lessen van SEBA

Tijdens de interviews is gevraagd naar lessen voor eventuele vergelijkbare toekomstige regelingen. De belangrijkste punten die daarbij ter sprake zijn gekomen zien toe op twee aspecten: 1) de vorming van beleid en voorbereiding op het invoeren van de subsidieregeling en 2) de uitvoering van het beleid/de subsidieregeling.

Beleidsvorming

Bij de vorming van het beleid en de keuze voor het inzetten van specifieke instrumenten is de timing van het invoeren van de regeling een belangrijke geleerde les. Deze timing was bij SEBA goed, beredeneerd vanuit het perspectief van de opstellers van de regeling. Zij wilden markt creëren voor de emissievrije bedrijfsauto, in relatie tot aankomende wet- en regelgeving (waaronder de zero-emissiezones). Vanuit het perspectief van de ondernemers speelde de onzekerheid rondom het invoeren van deze wet- en regelgeving juist mede een rol om wel of juist niet de investering te doen in een emissievrije bedrijfswagen. Daar waar SEBA enerzijds zorgde voor een push om de investering te doen, bleek dat onzekerheid over uitstel en toegangsregime van de zero-emissiezones het gevoel aan ondernemers gaf dat de aanschaf nog niet direct nodig was geweest. Vanuit het perspectief van de ondernemers is duidelijkheid in wet- en regelgeving van belang om wel of niet te investeren, het is van belang dat beleidsmakers en politiek die duidelijkheid verschaffen. De les die hieruit te leren is, ziet daarmee toe op de positionering van 'het instrument subsidie' ten opzichte van andere instrumenten die worden ingezet om hetzelfde doel te bereiken (in dit geval emissieloos vervoer).

Uitvoering van de subsidieregeling

De diverse betrokkenen bij de uitvoering van de subsidieregeling geven aan tevreden te zijn over de uitvoering van de regeling. Dit komt door een goed ingericht subsidieproces, met een laag risico op ongewenste effecten. Belangrijk aspect in dit proces is de koppeling die RVO heeft kunnen leggen vanuit haar SEBA-register met het register van de RDW. Dit zorgde aan de ene kant voor het wegnemen van ongewenste effecten (er zijn geen subsidies verstrekt aan voertuigen die niet bestaan, dit kon worden gecheckt via de RDW-registers) en aan de andere kant voor een besparing van tijd en moeite (om die checks op voertuigen zelf te doen). De les die hieruit getrokken kan worden is dat het goed is om bij het inrichten van een dergelijke regeling te kijken naar externe bronnen die gekoppeld kunnen worden om tijd en risico's te besparen bij het verstrekken van en toezien op de uitvoering van subsidies.

4.4.1 Lessen uit het buitenland

Relevante lessen die te trekken zijn uit vergelijkbare regelingen in het buitenland hebben we niet op kunnen halen tijdens de interviews. De betrokkenen waren geen van allen bekend met buitenlandse subsidieregelingen voor emissieloze bedrijfswagens en gaven juist aan dat Nederland een voorloper is in het stimuleren van zero-emissie bedrijfsauto's. Aanvullend op de gesprekken hebben we deskresearch gepleegd naar regelingen die andere landen hebben met betrekking tot het stimuleren van duurzame bedrijfswagens. ACEA heeft in dat kader een eenduidig overzicht opgesteld (ACEA – Tax benefits and incentives | Zero-emission commercial vehicles (vans, trucks and buses)).⁵⁴ Uit dat overzicht komt naar voren dat veel landen zowel subsidieregelingen als fiscale stimuleringsmaatregelen hebben. Nederland kende een soortgelijk beleid, toen zowel SEBA als de MIA/VAMIL regelingen actief waren. Tegelijkertijd zijn er ook landen die enkel aan subsidie doen of juist alleen fiscale stimulering. Hier is binnen Europa dus niet direct een gelijkluidend beeld in te geven.

Aanvullend op het generieke overzicht lichten we in onderstaand kader drie regelingen uit Oostenrijk, het Verenigd Koninkrijk en Vlaanderen nader uit. Voor elk van deze regelingen geldt dat we geen concrete evaluatie hebben kunnen vinden. Wel constateren we dat deze regelingen vaak onderdeel zijn van een breder pakket aan beleidsmaatregelen om de klimaatdoelen van het desbetreffende land en regio te halen. Ook dit sluit aan op het Nederlandse beleid, waar onder het Klimaatakkoord een breed pakket van maatregelen wordt uitgevoerd. De resultaten van de buitenlandse regelingen die we bekeken hebben worden soms wel gepubliceerd en die zijn positief: met de regelingen wordt bijgedragen aan een toename van emissieloze bedrijfsauto's.

Oostenrijk kent het programma **ENIN** (Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur). Het programma is mede gefinancierd met Europese middelen en ondersteunt bedrijven bij de overstap naar niet-fossiele bedrijfsvoertuigen (N1, N2, N3) en bij het opzetten van de laad- en tankinfrastructuur die nodig is voor deze bedrijfsvoertuigen. In totaal is 365 miljoen euro uitgetrokken voor het ENIN-programma. De budgetten zijn onderverdeeld voor verschillende voertuigcategorieën. Op de website van de regeling is te lezen dat het aandeel elektrische zware bedrijfsvoertuigen (N2 + N3) is gestegen van 1 naar 3 procent, "mede dankzij ENIN".⁵⁵

Het **Verenigd Koninkrijk** kent sinds 2012 de zogeheten "**UK Plug in Van Grant**".⁵⁶ Deze regeling helpt het prijsverschil te overbruggen tussen elektrische bestelwagens/vrachtwagens en dieselveertuigen. Ze stimuleert de overstap naar voertuigen met ultralage emissies. Voor verschillende typen voertuigen kan subsidie worden

⁵⁴ ACEA (2025) [TAX BENEFITS AND INCENTIVES: ZERO-EMISSION COMMERCIAL VEHICLES](#)

⁵⁵ Zie [ENIN | FFG](#) (geraadpleegd op 26 augustus 2025).

⁵⁶ Zie: [Plug-in Van and Truck Grant - GOV-UK Find a grant](#) (geraadpleegd op 26 augustus 2025).

aangevraagd variërend van 2.500 pond ("small vans"), 5.000 pond ("large vans"), 16.000 pond ("trucks", N2) tot 25.000 pond ("large trucks", N3). We hebben geen afzonderlijke evaluatie van de Plug-in Van and Truck Grant kunnen vinden, maar constateren op basis van verschillende beleidsdocumenten dat de regeling een belangrijke rol speelt in het bredere EV-beleid van het VK. De subsidie draagt bij aan kostenbesparing, emissiereductie en economische groei.

Vlaanderen kent de **Ecologiepremie+**. Dit is een brede subsidieregeling om investeringen in duurzame technologieën te stimuleren. Hierbij geldt een uitgebreide lijst aan technologieën, waaronder ook investeringen in verschillende vormen van transport. Subsidie is er onder meer voor laadinfrastructuur, elektrische vrachtwagens en bussen, ombouw van diesel naar elektrische vrachtwagens en "voertuigen voor lichte vracht (max 3,5 ton)".⁵⁷ Bij deze laatste regeling gaat het wel enkel om voertuigen die door waterstof worden aangedreven, die kunnen een subsidie van 32,50% voor een mkb-bedrijf en 19,50% voor een grote onderneming tegemoet zien.⁵⁸

⁵⁷ Zie: [Limitatieve technologieën | VLAIO](#) (geraadpleegd op 22 september 2025)

⁵⁸ Zie: [Voertuig lichte vracht \(max 3,5 ton\) met als aandrijving een brandstofcelsysteem op waterstof | VLAIO](#) (geraadpleegd op 26 augustus 2025).

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Kijkend naar het doel van de subsidieregeling 'toename aantal emissieloze bedrijfsauto's op de weg', dan is te concluderen dat dit is bereikt. We constateren daarbij ook dat een aanzienlijk deel van het huidige elektrische bedrijfswagenpark in Nederland (bijna 45.000) gebruik heeft kunnen maken van de regeling. Desalniettemin is het aanvankelijk geformuleerde doel van SEBA niet bereikt. Bij aanvang van de regeling werd ervan uitgegaan dat SEBA zou moeten zorgen voor 44.000 extra emissieloze bedrijfsvoertuigen in 2025 ten opzichte van de situatie waarin geen subsidieregeling zou zijn ingesteld. Met SEBA zijn 23.000 (plus 6.000 die nog op naam gezet moeten worden) emissieloze bedrijfsvoertuigen gesubsidieerd. Het concrete doel is daarmee niet bereikt, maar SEBA lag wel op koers om het gestelde doel tot en met 2025 te halen. De regeling is in 2025 stopgezet vanwege het afschaffen van de bpm-vrijstelling voor fossiele bedrijfsauto's. Die afschaffing zorgde ervoor dat het prijsverschil tussen emissieloze en fossiele bedrijfsauto's verder werd verkleind. Het was om die reden niet meer mogelijk aanvullende subsidiemiddelen te verstrekken. Om die reden is SEBA stopgezet. Wanneer dat niet gedaan zou zijn, dan lag SEBA op koers om de beoogde kwantitatieve doelen te halen. Verwacht mocht namelijk worden dat in het laatste voorziene subsidiejaar (2025) het meeste gebruik zou worden gemaakt van de subsidieregeling, voor dit jaar was ook het meeste budget gereserveerd (60 miljoen euro).

De vraag of dat op een doeltreffende en doelmatige manier is gebeurd, is wat lastiger te beantwoorden. Uit de interviews komt naar voren dat SEBA in veel gevallen zeker een belangrijke rol heeft gespeeld in het investeringsbesluit om een emissieloze bedrijfsauto aan te schaffen. Tegelijkertijd constateren we dat andere factoren hier ook een rol in hebben gespeeld (om het wel of juist niet te doen). Dat hangt deels samen met flankerend beleid, wet- en regelgeving. De (onzekerheid rondom) invoering van zero-emissiezones en de precieze regelgeving binnen deze zones (zoals het wel of niet toestaan van EURO5/ EURO6 voertuigen) is hier een belangrijk voorbeeld van. Bovendien was een deel van de bedrijven die gebruik heeft gemaakt van de regeling toch al van plan om een emissieloze bedrijfsauto aan te schaffen (mede met het oog op de zero-emissiezones), zij hebben dankbaar gebruik gemaakt van de regeling, maar hadden het ook zonder de regeling wel gedaan.

Naast het hoofddoel was er ook een aantal aanverwante 'nevendoelestellingen' of verwachtingen (acceptatie, uitbreiding aanbod, handelingsperspectief ZE-zones, creëren tweedehands markt). Daarop heeft SEBA een minder duidelijk effect gehad. Aangegeven wordt dat SEBA zeker een steuntje in de rug heeft gegeven bij ondernemers om eerder in een emissieloze bedrijfsauto te investeren, om zo onder meer gereed te zijn voor toekomstig beleid (invoering zero-emissiezones). Wanneer we specifiek naar het handelingsperspectief en de acceptatie voor zero-emissiezones kijken, dan speelt vooral de context waarbinnen dit gebeurde een rol. Zie ook de vorige alinea.

Op basis van gesprekken constateren we dat het aanbod op de tweedehands markt op dit moment nog niet heel sterk is toegenomen, tegelijkertijd zijn veel emissieloze bedrijfsauto's ook pas een aantal jaar geleden aangeschaft en kan het nog even duren voordat ze op de tweedehands markt komen. Het is zinvol om die markt in de komende jaren te blijven volgen en hier data over te verzamelen, om mogelijk in de toekomst die markt nog te kunnen stimuleren, c.q. om ondernemers te ondersteunen bij de aanschaf van een tweedehands emissieloze bedrijfsauto.

Al met al heeft de tijdlijn en het verschil in invoer en fasering van bepaalde wet- en regelgeving (flankerend beleid) invloed gehad op effectiviteit van de regeling. Daarbij zijn twee relevante perspectieven te schetsen:

- De opstellers en uitvoerders van SEBA wilden vooral markt creëren; dat doel is gerealiseerd.
- Vanuit het perspectief van de ondernemers spelen nog veel andere factoren een rol in de keuze voor aanschaf van een emissieloze bedrijfsauto's. Op dat punt constateren we dat er nog steeds drempels zijn die de keuze negatief beïnvloeden, zoals het verschil in aanschafprijs (waar het afschaffen van de bpm-vrijstelling voor fossiele bedrijfsauto's sinds 1 januari 2025 wel weer positief invloed heeft gehad) en de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. SEBA heeft die drempels niet (helemaal) weg kunnen nemen.

5.2 Aanbevelingen

Op basis van de conclusies en verschillende geleerde lessen vanuit de evaluatie naar SEBA zijn geen concrete aanbevelingen gedaan voor het verbeteren van de regeling of het invoeren van vervolg (stimulerings)beleid gericht op emissieloze bedrijfsauto's. De regeling is immers afgelopen en met het afschaffen van de bpm-vrijstelling is een dergelijke regeling op dit moment ook niet opportuun. Wel zijn drie meer generieke aanbevelingen voor beleid en/of uitvoering van beleid geformuleerd:

- Bij de vorming van beleid en de keuze voor het inzetten van beleidsinstrumenten is het van belang om altijd goed onderzoek te doen naar de beleidsmix. Specifiek met betrekking tot het inzetten van subsidieregelingen, is het van belang om goed te kijken naar andere instrumenten die worden ingezet om hetzelfde doel te bereiken. In het geval van SEBA ging het om het stimuleren van emissieloze bedrijfsauto's. Daarbij was de timing van de inzet van het instrument, beredeneerd vanuit het perspectief van de opstellers van de regeling, goed. Zij wilden markt creëren voor de emissievrije bedrijfsauto, in relatie tot aankomende wet- en regelgeving (waaronder de zero-emissiezones). Vanuit het perspectief van de ondernemers speelde de onzekerheid rondom het invoeren van deze wet- en regelgeving mede een rol om wel of niet de investering te doen in een emissievrije bedrijfswagen. Daar waar SEBA enerzijds zorgde voor een push om de investering te doen, bleek dat onzekerheid over uitstel en toegangsregime van de zero-emissiezones het gevoel aan ondernemers gaf dat de aanschaf nog niet direct nodig was geweest. Vanuit het perspectief van de ondernemers is duidelijkheid in wet- en regelgeving van belang om wel of niet te investeren. Het is van belang dat beleidsmakers en politiek die duidelijkheid verschaffen.
- In het algemeen geldt dat het van belang is om de ontwikkelingen op de markt van emissieloze bedrijfsauto's goed te blijven volgen om na te gaan in welke fase van acceptatie en -adaptatie de markt zich bevindt en daar vervolgens het beleidsinstrumentarium op aan te laten sluiten. Dit mede met het oog om ook de tweedehands markt voor emissieloze bedrijfsauto's mogelijk nog te stimuleren.
- Bij het uitvoeren van toekomstige subsidieregelingen doen we de aanbeveling om altijd te onderzoeken of externe databronnen ondersteunend kunnen zijn in het aanvraag- en controleproces. Specifiek in het geval van SEBA heeft het register van de RDW tijd en moeite gescheeld in dit proces. Voor toekomstige subsidieregelingen gericht op (emissieloze) auto's of bedrijfsauto's is dit mogelijk eveneens een goede bron om te gebruiken, maar mogelijk dat voor subsidieregelingen die zich richten op andere thema's ook databronnen beschikbaar zijn die het aanvraagproces efficiënter maken.

5.3 Beantwoording onderzoeksvragen

Voor de evaluatie van SEBA zijn onderzoeksvragen opgesteld. In deze paragraaf geven we een kort en bondig antwoord op deze vragen. Verdere uitleg is te vinden in de eerdere hoofdstukken van dit rapport.

5.3.1 Doelbereik

De eerste onderzoeksvragen gaan over de cijfermatige analyse van SEBA. Hiermee wordt gekeken naar het doelbereik van de regeling.

Over de afzonderlijke jaren dat SEBA liep, en in totaal: Hoeveel bestelauto's zijn met subsidie aangeschaft?

SEBA liep van 15 maart 2021 tot en met 31 december 2024. In deze tijdsperiode zijn in totaal 22.900 bedrijfsauto's aangeschaft waarbij subsidie is verleend en de auto op naam is gezet (= gesubsidieerde bedrijfsauto). Uitgesplitst naar de verschillende jaren (zie ook Figuur 3.1):

- In 2021 zijn er 2.852 gesubsidieerde bedrijfsauto's.
- In 2022 zijn er 4.520 gesubsidieerde bedrijfsauto's.
- In 2023 zijn er 6.671 gesubsidieerde bedrijfsauto's.
- In 2024 zijn er 8.858 gesubsidieerde bedrijfsauto's.

Naast het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's zijn er bedrijfsauto's waar de subsidie is verleend, maar waar er nog geen kenteken is aangeleverd door het bedrijf. Deze auto staat dus nog niet op naam. Dit zal naar verwachting de komende tijd gebeuren, waardoor deze auto's uiteindelijk ook de weg op komen. Uitgesplitst naar de verschillende jaren zijn de aantallen hiervan als volgt:

- In 2021 zijn er 0 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet.
- In 2022 zijn er 25 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet
- In 2023 zijn er 161 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet
- In 2024 zijn er 5.886 bedrijfsauto's die naar verwachting de komende tijd op naam worden gezet

Voor hoeveel bestelauto's is subsidie toegekend maar is die uiteindelijk niet uitbetaald?

Het kan verschillende redenen hebben waarom een subsidie wel is verleend, maar niet is uitbetaald. Zo kan het bijvoorbeeld zijn dat de auto niet nieuw is of dat de actieradius te laag is. De aantallen bedrijfsauto's waarvoor subsidie is verleend, maar niet is uitbetaald is als volgt:

- In 2021 zijn dit er 141.
- In 2022 zijn dit er 119.
- In 2023 zijn dit er 189.
- In 2024 zijn dit er 152.

Bij welke bedrijven zijn de subsidiebijdragen van SEBA terechtgekomen?

Bedrijfsomvang

In alle jaren zijn er meer gesubsidieerde bedrijfsauto's aangevraagd door middelgrote/grote bedrijven dan door kleine bedrijven. Per jaar zijn er tussen de 1,5 en 3,5 keer zo veel gesubsidieerde bedrijfsauto's aangevraagd door middelgrote/grote bedrijven. Ook het totale gesubsidieerde bedrag ligt elk jaar hoger voor middelgrote/grote bedrijven dan voor kleine bedrijven. Het gesubsidieerde bedrag per auto ligt daarentegen lager voor middelgrote/grote bedrijven, voornamelijk in 2024. Een mogelijke verklaring hiervoor is het hogere maximale subsidiepercentage per auto voor kleine bedrijven ten opzichte van grote bedrijven (vanaf 2022). Daarnaast zijn er in de loop van de jaren steeds grotere/duurdere modellen beschikbaar gekomen. Hierdoor kunnen de kleine bedrijven profiteren van de hogere maximale subsidiepercentages.

Landelijke verdeling

Bedrijven in het West-Nederland hebben de meeste gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam. Dit is niet verassend, aangezien deze regio's ook een sterkere concentratie van bedrijfsvestigingen kent dan de rest van Nederland.⁵⁹ De spreiding over het land is in de loop der jaren toegenomen: in 2024 had bijna elke Nederlandse gemeente ten minste één bedrijf met een gesubsidieerde emissieloze bestelauto. Voornamelijk de gemeenten Haarlemmermeer, Utrecht en Almere springen eruit als we kijken naar het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam. In het zuiden van het land komen voornamelijk de gemeenten Breda en Tilburg naar voren.

Bedrijfstype

Elk jaar zijn tussen de 10 en 16 procent van de gesubsidieerde bedrijfsauto's op naam gezet van een onderneming in vervoer en opslag. Belangrijk om te vermelden is dat elk jaar ongeveer een derde van de bedrijfsauto's op naam wordt gezet van een leasemaatschappij. Van deze bedrijfsauto's is het niet bekend in welke sector zij worden ingezet. Het is daarom niet mogelijk om een heel precies beeld te schetsen.

Binnen vervoer en opslag is het grootste aantal bedrijfsauto's op naam gezet van bedrijven in 'goederenvervoer over de weg'. Het grote aantal bedrijfsauto's in deze categorie 'goederenvervoer over de weg' is niet geheel onverwacht. Als we kijken naar alle bedrijven in Nederland die vallen onder vervoer en opslag dan zien we dat

⁵⁹ Bron: *Vestigingen van bedrijven; bedrijfstak, gemeente*. CBS Statline. Geraadpleegd op 30 juli 2025 van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81575NED/table>

bijna 60 procent van deze bedrijven onder ‘goederenvervoer over de weg’ vallen.⁶⁰ De kans is daarmee ook groter dat een bedrijf uit deze categorie een gesubsidieerde bedrijfsauto aanschaft.

Subsidiëren van/via een tussenpartij

Het aantal gesubsidieerde bedrijfsauto's waarbij de aanvraag door een andere onderneming is ingediend dan de onderneming waar de bedrijfsauto op naam staat is als volgt:

- In 2022 is dit 516
- In 2023 is dit 696
- In 2024 is dit 1.256

Hierbij gaat het relatief vaak om bedrijfsauto's die door een klein bedrijf zijn aangevraagd. Deze kleine bedrijven zijn actief in verschillende sectoren (bijv. bouw, bakker, stomerij, etc.). Het is helaas niet bekend aan welk type onderneming (of sector) dit voertuig uiteindelijk op naam is gesteld.

Verdeling van energiedragers

De bedrijfsauto's die zijn aangeschaft met SEBA subsidie zijn nagenoeg allemaal elektrisch. In alle jaren zijn er maar 2 bedrijfsauto's aangeschaft die rijden op waterstof. Vanuit de gevoerde gesprekken in het kader van deze evaluatie maken we op dat de reden voor dit kleine aantal het kleine aanbod van waterstofauto's is, de hoge aanschafprijs en het feit dat het tanken van waterstof nog op weinig plekken kan.

Hoeveel CO₂ is/wordt richting 2030 bespaard doordat gesubsidieerde emissieloze bestelauto's op de weg zijn gekomen?

Bij het berekenen van de CO₂-besparing van de gesubsidieerde emissieloze bestelauto's is door ons de vergelijking gemaakt met een bedrijfsauto die op fossiele brandstof rijdt. Daarbij is de aanname gedaan dat wanneer de subsidies niet zouden zijn versterkt aan de subsidiënten, deze bedrijven allemaal een fossiele bedrijfsauto zouden hebben aangeschaft. Het beeld is daarmee enigszins overschat; er zullen immers ook bedrijven zijn geweest die zonder het ontvangen van de subsidie een emissieloze bedrijfsauto hadden aangeschaft.

Op basis van onderzoek van het RIVM en TNO⁶¹ komt naar voren dat bedrijfsauto's (delivery vans) uit 2021 of later gemiddeld 200 gram CO₂ per kilometer uitstoten.

⁶⁰ Bron: Bedrijven; *bedrijfstak*. CBS Statline. Geraadpleegd op 5 augustus 2025 van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81589NED/table>

⁶¹ Bron: RIVM & TNO. (2025). Methodology for the calculation of emissions from the transport sector. In *Rijksoverheid*. RIVM.

Bedrijfsauto's (op diesel) rijden ongeveer 20.000 kilometer per jaar.⁶² Het gaat om een jaarlijkse uitstoot van 4.000 kilogram CO₂. Die wordt niet uitgestoten door de emissievrije bedrijfsauto's die met SEBA zijn gesubsidieerd.

Met deze parameters zijn de jaarlijkse effecten van SEBA doorgerekend voor de periode 2021-2030. Hieruit komt naar voren dat de 22.900 gesubsidieerde bedrijfsauto's en de nog 6.072 gesubsidieerde bedrijfsauto's die nog op naam moeten worden gezet in de periode 2021-2030 in totaal 0,63 Mton CO₂ minder uitstoten dan wanneer al deze bedrijfsauto's op diesel hadden gereden.

5.3.2 Doeltreffendheid en doelmatigheid

Naast de cijfermatige vragen zijn er ook onderzoeksvragen over de ervaringen met de regeling. Hiermee wordt naar de doeltreffendheid en doelmatigheid gekeken.

Welke positieve en negatieve ervaringen hebben partijen uit het krachtenveld rond SEBA (publiek en privaat, beleidsvormend en beleidsuitvoerend, subsidieverstrekkend en subsidie ontvangend etc.) met de regeling?

De financiële ondersteuning vanuit SEBA werd gewaardeerd. Uit het feit dat het beschikbare budget ieder jaar is opgegaan blijkt dat is voorzien in een behoefte. Tegelijkertijd waren er ook kritische geluiden: zo werd de timing van SEBA ten opzichte van de invoering van zero-emissiezones als onhandig ervaren, vonden sommige ondernemers de elektrische voertuigen (ondanks de subsidie) nog te duur, en was de laadinfrastructuur voor sommigen ontoereikend.

Hoe toegankelijk/gebruiksvriendelijk was het aanvraagproces?

Uit interviews en klanttevredenheidsonderzoeken blijkt dat het proces in de basis goed functioneerde. RVO werd als behulpzaam ervaren en de subsidieaanvraag werd als de moeite waard beschouwd. Toch werd ook benoemd dat het proces veel administratie vergde, vooral voor kleinere ondernemers zonder specifieke medewerkers voor dit soort aanvragen. Problemen met de beschikbaarheid van de RVO-website en het bijhouden van documentatie na levering van voertuigen werden als knelpunten genoemd. Hier moet bij gezegd worden dat tijdens de interviews vooral met belangenverenigingen is gesproken. Er is maar een aantal personen gesproken die daadwerkelijk zelf een (of meerdere) aanvraag(en) heeft ingediend.

⁶² Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek. *Hoeveel rijden bestelauto's?*
<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-bestelautos>

Op welke manier heeft SEBA geholpen bij het aankoopbesluit voor een emissieloze bedrijfsauto?

Het beeld dat wij hebben opgehaald uit de interviews over de bijdrage van SEBA aan het investeringsbesluit is dat SEBA niet primair de reden is geweest dat ondernemers hebben gekozen voor aanschaf van een emissieloos voertuig, maar wel dat de regeling heeft bijgedragen aan het nemen van het investeringsbesluit. Ondernemers die al bezig waren met verduurzaming of de aanschaf van een elektrisch voertuig overwogen, kregen door SEBA het laatste zetje om daadwerkelijk tot aankoop over te gaan (wellicht iets eerder dan initieel gepland) te maken. Ondernemers die het toch al niet van plan waren, zullen niet voldoende 'pull' van SEBA hebben ervaren om de stap te maken.

Wat waren de overige factoren in de afweging (zoals vervallen BPM-vrijstelling voor fossiele bestelauto's; introductie van zero-emissiezones op zich maar ook de vrijstellingen en ontheffingen die daarbij horen) en hoe zwaar woog SEBA hierbij? Is daarin een generiek beeld te zien?

In de evaluatie van SEBA-regeling wordt duidelijk dat ondernemers bij hun afweging om een emissieloze bedrijfsauto aan te schaffen niet alleen naar de subsidie zelf keken, maar ook naar andere beleidsfactoren en ontwikkelingen. Een belangrijke factor was het vervallen van de BPM-vrijstelling voor fossiele bestelauto's per 1 januari 2025. Dit zorgde ervoor dat het prijsverschil tussen elektrische en fossiele voertuigen kleiner werd, waardoor SEBA uiteindelijk in 2024 is beëindigd. Daarnaast speelde de invoering van zero-emissiezones een rol. De zero-emissiezones zette de ondernemers ertoe om hun wagenpark te verduurzamen. Al zorgde de overgangsregelingen (bijvoorbeeld voor EURO5- en EURO-6-voertuigen) ervoor dat sommige ondernemers juist de ruimte hadden om de overstap uit te stellen. Er is geen generiek beeld te geven van hoe zwaar SEBA woog in de afweging. De impact verschilde per ondernemer. Sommigen voelden zich door SEBA en het aangekondigde beleid onder druk gezet om eerder te investeren dan zij financieel konden dragen. Anderen gebruikten juist de overgangperiode om de marktontwikkeling af te wachten. Voor het ministerie was het belangrijk om de regeling vroegtijdig te starten, zodat er tijdig een markt voor emissieloze voertuigen kon ontstaan.

In welke gevallen gaf SEBA niet genoeg push en wat zat er dan in de weg?

SEBA was niet altijd voldoende om ondernemers over te halen om te investeren in elektrische bedrijfsauto's. De belemmeringen lagen dan vaak in een combinatie van factoren: onvoldoende financiële ruimte, een beperkt aanbod van geschikte voertuigen, onbekendheid met elektrisch rijden, of zorgen over de laadinfrastructuur. Voor deze groep was de regeling niet voldoende om de overstap te maken.

5.3.3 Lessen voor de toekomst

Uit deze evaluatie zijn lessen te leren voor de toekomst. Deze kunnen meegenomen worden voor mogelijke toekomstige regelingen.

Wat kunnen toekomstige subsidieregelingen leren van de ervaringen met SEBA?

Een belangrijke les is dat de timing van de regeling in relatie tot flankerend beleid cruciaal is. SEBA werd door sommige ondernemers als te vroeg ervaren, omdat zij pas later verplicht zouden worden om over te stappen op emissieloze voertuigen. Tegelijkertijd was het voor het ministerie juist belangrijk om vroeg te starten, zodat tijdig een markt kon ontstaan. Het is belangrijk om alle perspectieven mee te nemen in het opstellen van een regeling, maar vooral om het beleid eenduidig en goed op elkaar af te stemmen en hierover helder en duidelijk te communiceren naar stakeholders (in dit geval bedrijven).

Welk beleid en welke maatregelen zouden in 2025 en daarna nodig zijn voor het realiseren van het beleidsdoel dat in 2030 circa 115.000 nieuwe emissieloze bedrijfswagens verkocht worden?

De evaluatie laat zien dat SEBA vooral effectief was bij ondernemers die al bereid waren te investeren in emissieloze voertuigen. Voor een bredere groep ondernemers is aanvullende beleid nodig. Hierbij is het belangrijk dat er voldoende aanbod is van geschikte voertuigen en dat de tweedehandsmarkt voor emissieloze bedrijfsauto's wordt gestimuleerd. Daarnaast is de ontwikkeling van laadinfrastructuur essentieel. Het is zinvol om succesvolle buitenlandse regelingen te analyseren en te kijken welke elementen daarvan in Nederland toepasbaar zijn. Hoewel Nederland als koploper wordt gezien, kunnen andere landen waardevolle inzichten bieden over alternatieve benaderingen en doelstellingen. Zo constateren we dat er veel landen zijn die naast fiscaal beleid, ook nog subsidieregelingen hebben. Veel van deze landen voeren het beleid ook langjarig consistent uit, in hun poging klimaatdoelstellingen te halen.

Bijlage 1. Begripsbepaling

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *Aanschaf*: verkrijging van de eigendom, bedoeld in artikel 3:84, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek krachtens koop, of ‘financial leasing’, bedoeld in paragraaf 3.2 van het besluit Omzetbelasting, leasing;
- *Aanvrager*: onderneming of non-profitinstelling, niet zijnde een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, een provincie, gemeente, waterschap of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen, die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, is gevestigd in Nederland en een subsidie aanvraagt op grond van deze regeling;
- *Actieradius*: actieradius van een elektrische bedrijfsauto op datum eerste toelating zoals gemeten op grond van de WLTP;
- *Algemene Groepsvrijstellingsverordening*: Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187), die voor het laatst is gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2017/1084;
- *Catalogusprijs*: catalogusprijs, bedoeld in artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet;
- *Eerste inschrijving en tenaamstelling*: eerste inschrijving en tenaamstelling, bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement; *emissieloze bedrijfsauto*: bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1, van de Regeling voertuigen, die volledig emissieloos is, uitsluitend wordt aangedreven door een elektromotor en valt onder de voertuigclassificaties N1 of N2 tot een maximum gewicht van 4.250 kg;
- *Emissieloos*: zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z); *gewicht*: technisch toegestane maximummassa, bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;
- *Groep*: groep, bedoeld in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek;
- *Kentekenregister*: kentekenregister, bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994;
- *Minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- *Netto catalogusprijs*: catalogusprijs verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting;

- *Nieuwe emissieloze bedrijfsauto*: emissieloze bedrijfsauto waarvan, blijkens vermelding in het kentekenregister, de datum eerste toelating, de datum eerste inschrijving in Nederland en de datum tenaamstelling, gelijk zijn;
- *Non-profitinstelling*: rechtspersoonlijkheid bezittende entiteit zonder winstoogmerk, die tot doel heeft de ondersteuning van private of publieke aangelegenheden van niet-commerciële aard;
- *Onderneming*: iedere entiteit, ongeacht haar rechtsvorm die een economische activiteit uitoefent; *overeenkomst*: schriftelijke overeenkomst tot koop, bedoeld in artikel 7:1 van het Burgerlijk Wetboek of een schriftelijke overeenkomst tot 'financial leasing', bedoeld in paragraaf 3.2 van het besluit Omzetbelasting, leasing;
- *RVO*: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;
- *Vestigingsadres*: vestigingsadres van de onderneming of non-profitinstelling zoals opgenomen in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel.

Bijlage 2. Overzicht wijzigingen SEBA

SEBA is middels een officiële bekendmaking in de staatscourant gepubliceerd op 9 februari 2021: [Staatscourant 2021, 6707 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

Tabel 0-1 Overzicht aanpassingen aan SEBA

Publicatie in Staatscourant	Titel	Wijziging
9 februari 2021	Wijziging van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in verband met subsidiebeschikkingen betreffende elektrisch vervoer en de subsidiëring van activiteiten in het kader van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's Vaststelling van regels voor subsidie ter stimulering van de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's (Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's)	De bijlage bij het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt als volgt gewijzigd: 1. (...) 2. In onderdeel C - milieu, wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd: – Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's. Op grond van deze regeling kunnen subsidies worden verstrekt aan ondernemingen en non-profitinstellingen voor de aanschaf van één of meerdere emissieloze bedrijfsauto's. Deze regeling wordt aangehaald als Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's.
7 juli 2021	Wijziging van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's in verband met verlenging indieningstermijn aanvraag tot vaststelling subsidie	Artikel 1.9 van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's wordt als volgt gewijzigd: 1. Het eerste lid komt te luiden: 1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie kan worden ingediend tot uiterlijk 4 maanden, dan wel, indien de subsidie in 2021 is verleend, tot uiterlijk

		7 maanden na de datum van verlening van de subsidie. 2. In het tweede lid wordt 'de periode, genoemd in het eerste lid' vervangen door 'de van toepassing zijnde periode in het eerste lid'.
17 december 2021	Wijziging van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	▪ Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd: In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen en bijbehorende omschrijvingen ingevoegd: kleine onderneming: onderneming die aan de criteria voldoet voor kleine onderneming in de zin van artikel 2, tweede lid, van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening; verstrekking voorbehoud: registratie als bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement, van de rechtspersoon of natuurlijk persoon die over de tenaamstellingscode van een voertuig in het kentekenregister kan beschikken. ▪ Aan artikel 1.4 wordt een lid toegevoegd, luidende: 4. Het percentage, genoemd in lid 1, onderdelen a en b, wordt met 2 procentpunten verhoogd voor subsidie aan een kleine onderneming of non-profitinstelling. ▪ Artikel 1.5 wordt als volgt gewijzigd: 1. Onder vernummering van het tweede lid en derde lid tot het derde en het vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende: 2. Het subsidieplafond voor 2022 is € 22.000.000. 2. In het derde lid (nieuw) wordt '2021' vervangen door '2022'. • Artikel 1.9 wordt als volgt gewijzigd:

		1. In het eerste lid wordt 'is verleend' vervangen door 'of 2022 is aangevraagd'. 2. Er wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende: 3. De aanvrager kan in afwijking van het tweede lid, indien de subsidie is aangevraagd in 2021 of 2022, bij RVO een verzoek doen tot uitstel van maximaal 7 maanden van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien hij kan aantonen dat de levertijd van de bedrijfsauto of bedrijfsauto's, langer is dan de van toepassing zijnde periode, bedoeld in het eerste lid. Artikel 2.4 wordt als volgt gewijzigd: 1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd: a. In onderdeel a wordt na 'stellen' ingevoegd 'of een verstrekkingsoorbehoud op zijn naam te registreren in het kentekenregister'. b. In onderdeel b wordt na 'tenaamstelling' ingevoegd 'of registratie van het verstrekkingsoorbehoud' en na 'gesteld' ingevoegd 'of een verstrekkingsoorbehoud op zijn naam is geregistreerd in het kentekenregister'. c. in onderdeel c wordt na 'tenaamstelling' ingevoegd 'of registratie van een verstrekkingsoorbehoud'. 2. In het tweede lid wordt na 'gesteld' ingevoegd 'in het kentekenregister'.
25 oktober 2022	Wijziging van de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) en tot wijziging van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's (SEBA)	Artikel 1.5 wordt als volgt gewijzigd: 1. Onder vernummering van het derde en vierde lid tot het vierde en vijfde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende: 3. Het subsidieplafond voor 2023 is € 33.000.000.

(Verzamelregeling wijziging
SEPP en SEBA 2023)

2. In het vierde lid (nieuw) wordt '2022' vervangen door '2023'.

- Artikel 1.8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de aanhef wordt het cijfer 1 geplaatst.

2. In het eerste lid, onderdeel c (nieuw), wordt '2 januari 2023, 9.00 uur' vervangen door '10 januari 2023, 9.00 uur' en wordt '31 december 2023, 12.00 uur' vervangen door '29 december 2023, 12.00 uur'.

3. In het eerste lid, onderdeel d (nieuw), wordt '2 januari 2024, 9.00 uur' vervangen door '9 januari 2024, 9.00 uur' en wordt '31 december 2024, 12.00 uur' vervangen door '27 december 2024, 12.00 uur'.

4. In het eerste lid, onderdeel e (nieuw), wordt '2 januari 2025, 9.00 uur' vervangen door '7 januari 2025, 9.00 uur'.

5. Er wordt een lid toegevoegd, luidende: 2. Na bekendmaking van het bereiken van het subsidieplafond voor het betreffende jaar als bedoeld in artikel 1.5, vijfde lid, kan in afwijking van het eerste lid geen aanvraag meer worden ingediend.

- In artikel 1.9, derde lid, wordt '2021 of 2022' vervangen door '2021, 2022 of 2023'.
 - In artikel 1.13 vervalt onderdeel b, onder verlettering van de onderdelen c tot en met f tot b tot en met e.
 - In artikel 2.1 vervalt onderdeel c, onder verlettering van de onderdelen d tot en met g tot c tot en met f.
-

5 december 2022	Wijziging van de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET, tot wijziging van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's SEBA en tot wijziging van de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (vaststellen subsidieplafonds, wijzigen aanvraagperiodes en enige technische wijzigingen)	In artikel 1.9, eerste lid van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's wordt '2021 of 2022' vervangen door '2021, 2022 of 2023'.
30 augustus 2023	Wijziging van de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET, van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's en van de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (verhogen subsidieplafonds, wijzigen aanvraagperiodes en enige technische wijzigingen)	In artikel 1.1 van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's vervalt in de omschrijving van de begripsbepaling Algemene groepsvrijstellingsverordening de zinsnede ', die voor het laatst is gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2017/1084'.
30 november 2023	Wijziging van de regeling specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023-2030, de subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's en de subsidieregeling elektrische personenauto's in verband met het wijzigen van subsidieplafonds, wijziging van subsidiebedrag en enkele andere kleine wijzigingen	- In artikel 1.1. wordt in de alfabetische volgorde het volgende begrip ingevoegd: middelgrote onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening - Artikel 1.4 wordt als volgt gewijzigd: - In het eerste lid, onderdelen a en b, wordt '10 %' vervangen door '7 %'. - Onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende: 4. Het percentage, genoemd in het eerste lid, onder a en b, wordt met 3 procentpunten verhoogd voor

subsidie aan middelgrote ondernemingen.

3. In het vijfde lid (nieuw) wordt '2 procentpunten' vervangen door '5 procentpunten' en wordt 'het percentage genoemd in lid 1, onderdelen a en b,' vervangen door 'het percentage genoemd in het eerste lid, onder a en b,'.

- In artikel 1.5, vierde lid, wordt 'de jaren na 2023' vervangen door 'het jaar 2024' en vervalt 'voor aanvang van het kalenderjaar waarvoor het betreffende subsidieplafond wordt vastgesteld'.

- Artikel 1.8, eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdelen d en e vervallen.

2. Aan het slot van onderdeel b wordt de puntkomma vervangen door '; en'.

3. Aan het slot van onderdeel c wordt de puntkomma vervangen door een punt.

- Artikel 1.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden: 1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie kan worden ingediend tot uiterlijk 12 maanden na de datum van verlening van de subsidie.

2. Het derde lid komt te luiden: 3. De aanvrager kan in afwijking van het tweede lid, bij RVO een verzoek doen tot uitstel van maximaal 7 maanden van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien de levertijd van de bedrijfsauto of bedrijfsauto's, langer is dan de van toepassing zijnde periode, bedoeld in het eerste lid.

- In artikel 3.2 wordt '15 maart 2026' vervangen door '31 december 2024'.
-

17 april 2024	Wijziging van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's in verband met het vaststellen van het subsidieplafond voor 2024	• Artikel 1.5, vierde lid, komt te luiden: 4. Het subsidieplafond voor 2024 is € 30.000.000. • In artikel 1.8, eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende: d. in 2024 van 23 april 2024, 7.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur.
26 juli 2024	Wijziging van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's in verband met het verhogen van het subsidieplafond voor 2024	• In artikel 1.5, vierde lid, wordt '€ 30.000.000' vervangen door '€ 60.000.000'
2 augustus 2024	Wijziging van de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's in verband met het verhogen van het subsidieplafond voor 2024; herdruk	• In artikel 1.5, vierde lid, wordt '€ 30.000.000' vervangen door '€ 60.000.000'.

Bijlage 3. Overzicht gesproken belanghebbenden

- Techniek Nederland
- VNA
- VNO-NCW/MKB-Nederland
- BOVAG
- VERN
- Gemeente Amsterdam
- Koninklijke INretail
- Athlon Car Lease Nederland
- Flowers by F R I T S
- Evofenedex
- RAI Vereniging
- Leaseplan Nederland
- Gemeente Leiden
- Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
- RVO