

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie, met inhoudelijke reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

“subsidieregeling elektrische personenauto’s particulieren”

(Openbare internetconsultatie van 4 maart – 31 maart 2020)

DEEL 1: INTRODUCTIE

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een subsidieregeling voorbereid, voor de aanschaf of lease van een elektrische personenauto door particulieren. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Regeerakkoord en het Klimaatakkoord. In het Regeerakkoord is afgesproken dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe personenauto’s emissieloos zijn. Dit zal meestal elektrisch zijn, daarom gebruiken we die term. De doelstellingen van het Klimaatakkoord zijn o.a.:

- dat 100% van de nieuwverkopen van personenauto’s in 2030 elektrisch zijn;
- dat er een volwaardige markt van gebruikte elektrische auto’s voor particulieren is rond 2025.

Doel en doelgroep van de regeling

Het doel van deze regeling is om de keuze voor een elektrisch voertuig te stimuleren. Door de subsidie wordt het aanschaf-prijsverschil met een personenauto op fossiele brandstoffen verkleind. Aan de subsidie wordt de voorwaarde verbonden dat de auto drie (aankoop) of vier jaar (lease) op naam van de subsidieontvanger blijft staan, anders moet de subsidie naar rato worden terugbetaald.

De doelgroep van deze regeling is de particulier (m/v) die zich oriënteert op aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte personenauto uit de middenklasse (catalogusprijs/nieuwprijs van €12.000 tot €45.000).

De internetconsultatie

Als onderdeel van de voorbereiding van deze regeling heeft het ministerie een internetconsultatie gehouden via https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_elektrisch_rijden, van 4 t/m 31 maart 2020. In totaal zijn 380 reacties binnengekomen. Hiervan zijn er 314 openbaar en 66 niet openbaar. Hiervan betreft het in 54 gevallen een overheid, (branche)organisatie of bedrijf (zie bijlage) wat heeft gereageerd. Na afloop van deze consultatieperiode zijn alle reacties beoordeeld en is de regeling op enkele punten nog aangepast. Voor u ligt het verslag op hoofdlijnen van de internetconsultatie, waarin ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeeft wat er met de reacties is gedaan en motiveert waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn.

BELANGRIJK, VOORAF:

Ongeveer 12% van de reacties betrof een inhoudelijke vraag over hoe de regeling precies werkt in een bepaald geval (vaak de eigen situatie) en was daarmee geen specifieke oproep tot het wijzigen van de regeling. Vragen met betrekking tot individuele gevallen kunnen niet worden beantwoord in deze reactie. De definitieve subsidieregeling is op 4 juni 2020 gepubliceerd in de Staatscourant. Via de website van RVO (www.rvo.nl/sepp) is inmiddels meer informatie over het aanvraagproces en een helpdesk aanwezig voor individuele vragen over de definitieve regeling.

Korte samenvatting van de reacties

- Bijna de helft (43%) van de reacties betrof een verzoek om de regeling met terugwerkende kracht in werking te laten treden. Een aantal particulieren is al eerder tot koop of lease van een elektrische personenauto overgegaan en zou graag zien dat de subsidie met terugwerkende kracht ook op hun aankoop of leasebeslissing van toepassing gaat zijn;
- Ongeveer 12% van de reacties betrof een inhoudelijke (detail)vraag over hoe de regeling precies werkt en was daarmee geen oproep tot het wijzigen van de regeling;
- Een andere 10% van de indieners zag graag een uitbreiding van de scope van de regeling en naast de elektrische personenauto ook diverse andere elektrische voertuigcategorieën toegevoegd (o.a. motorfietsen, brommobielen (Light Electric Vehicles, LEV's) en deelauto's);
- Zo'n 6% van de indieners heeft een pleidooi gehouden om de catalogusprijzen aan te passen c.q. te laten vervallen;
- Tot slot zijn er ook diverse vraagtekens gesteld bij de duurzaamheid van elektrische auto's (o.a. gebruik en inwinning van schaarse metalen/grondstoffen in accu's, de opwekking van elektriciteit), de gevolgen voor het elektriciteitsnetwerk (o.a. overbelasting door vele opladen) en het nut en noodzaak van de regeling (met name subsidie voor de rijkeren), in totaal ca. 7% van de reacties;
- Het overige deel van de reacties was erg divers.

De consultatie heeft niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele punten in de begrippenlijst en toelichting verduidelijkt. Ook zijn enkele marginale omissies hersteld. Toegezegd is dat de regeling medio 2021 tussentijds wordt geëvalueerd.

DEEL 2: SAMENVATTING VAN DE INGEDIENDE REACTIES, MET EEN INHOUDELIJKE REACTIE VAN HET MINISTERIE

In dit deel geven we wat uitgebreider per thema/onderwerp de hoofdlijnen van de reacties weer, met telkens een inhoudelijke reactie van het ministerie.

Inhoudsopgave van dit DEEL 2

1.	Terugwerkende kracht / overgangsregeling.....	4
2.	Ingangsmoment van de subsidieregeling.....	5
3.	Subsidiebudget en -plafond.....	6
4.	Subsidiebedrag.....	6
4.1	Hoogte.....	6
4.2	Vormgeving.....	7
4.3	Uitbetalingswijze.....	7
4.4	Afbouw.....	8
4.5	Minimale bezitsduur.....	8
4.6	Belasting.....	9
5.	Cataloguswaarde.....	9
5.1	Berekeningswijze.....	9
5.2	Ophogen bovengrens bij nieuwe personenauto's.....	10
5.3	Ophogen bovengrens bij gebruikte personenauto's.....	10
5.4	Ophogen ondergrens.....	11
6	Rol van autobedrijven.....	11
7	Marktverstoring.....	12
7.1	Definitie van nieuwe personenauto.....	12
7.2	Stil komen liggen van de markt.....	13
7.3	Hogere marktprijzen.....	13
7.4	Vroegtijdige opzegging lopende leasecontracten.....	14
7.5	Misleidende advertentieprijs.....	14
7.6	Verbeteren doorstroming zakelijke markt naar particulieren.....	14
8	Alternatieven voor subsidie.....	14
8.1	Laadtegoed en/of laadpaal / korting op laden.....	15
8.2	Korting op parkeerkosten.....	15
8.3	BTW-vrijstelling.....	15
8.4	Vrijstelling motorrijtuigenbelasting behouden.....	16
8.5	Fietsstimulering.....	16
8.6	Aparte rijstroken voor elektrische auto's.....	16
9	Extra categorieën en doelgroepen.....	16
9.1	Motorfietsen.....	16
9.2	Overige lichte voertuigen.....	17
9.3	(Plug-in)hybride personenauto's (P)HEV.....	17
9.4	Bi-fuel / CNG auto's.....	18

9.5	Waterstof- en zonnecelauto's.....	18
9.6	Ombouw / retrofit voertuigen	19
9.7	Deelauto's.....	19
9.8	Bestel- en vrachtauto's.....	20
9.9	ZZP-ers en kleine zelfstandigen.....	20
10	Actieradius.....	20
10.1	Doel van een minimale actieradius-eis.....	20
10.2	Vindbaarheid en berekeningswijze actieradius	21
10.3	Toepassing methode bij nieuw en gebruikt	21
11	Keurmerk Private Lease	22
12	Batterijcheck en -garantie.....	22
13	Laadinfrastructuur en elektriciteitsnetwerk	23
14	Negatieve aspecten elektrisch rijden	24
14.1	(Arbeids)omstandigheden bij inwinning grondstoffen voor batterijen.....	24
14.2	Duurzame opwekking van energie	25
14.3	Duurzaamheid elektrische personenauto.....	25
14.4	Recycling van batterijen en grondstoffen	26
14.5	Brandgevaar elektrische auto's	26
14.6	Subsidie is alleen voor de rijkeren	27

1. Terugwerkende kracht / overgangsregeling

Iets minder dan de helft van de reacties in deze internetconsultatie betreft het verzoek om een overgangsregeling of terugwerkende kracht van de ingangsdatum van de subsidieregeling in te voeren. Indieners vinden het jammer dat zij het subsidiegeld mislopen. Diverse indieners voelen zich als early adaptors 'bestraft' voor hun eerder vertoonde goede gedrag om reeds een elektrische personenauto te hebben aangeschaft of zijn gaan leasen. Ook vindt een aantal indieners dat gelet op de situatie rondom de economische gevolgen van het Corona-virus een vorm van coulance of terugwerkende kracht op zijn plaats is.

Sommige indieners vragen daarnaast om niet het moment van het tekenen van het koop- of leasecontract aan te houden, maar de daadwerkelijke aflevering van de elektrische personenauto. Een deel van de indieners heeft de auto reeds in bestelling staan, maar verwacht dat de aflevering van hun voertuig na het publicatiemoment van de regeling komt te vallen.

Reactie IenW:

We vinden het natuurlijk erg goed dat veel particulieren reeds de overstap hebben gemaakt of binnenkort gaan maken naar een elektrische personenauto. We begrijpen deze emotie maar ieder moment wat wij kiezen maakt dat we ergens een grens moeten trekken welke voertuigen wel en welke niet onder deze regeling komen te vallen. We zullen daarom in ieder gekozen situatie met grensgevallen komen te zitten. Een grens, en discussie daarover, is helaas onvermijdelijk.

Een subsidie is in de basis bedoeld om nieuwe particulieren over de streep te trekken die juist nog niet gekozen hebben voor een elektrische personenauto en wel in de markt komen om voor een nieuwe of gebruikte andere auto te gaan kiezen. Vandaar het aangrijpingsmoment van het ondertekenen van de koop- of leaseovereenkomst en niet de datum waarop de auto daadwerkelijk wordt afgeleverd. Het kabinet heeft eerder aangegeven zich in te spannen de regeling zo snel als mogelijk in werking te laten treden.

Gelet op de voorgaand genoemde argumenten komt er geen overgangsregeling of terugwerkende kracht.

2. Ingangsmoment van de subsidieregeling

Uit de reacties op de internetconsultatie is op te maken dat niet alle indieners scherp hebben wanneer de subsidieregeling precies ingaat. Een aantal indieners meldt dat zij hun reeds bestelde elektrische personenauto's na 1 juli 2020 laten afleveren omdat zij denken daarmee alsnog in aanmerking te komen voor de subsidie. Ook wordt een aantal keer verzocht om in plaats van het ondertekeningmoment van het koop- of leasecontract de datum van eerste tenaamstelling aan te houden voor de inwerkingtreding van de subsidie. Hierbij wordt het vergelijk gemaakt met hoe het werkt bij het fiscale voordeel bij privégebruik van elektrische auto's van de zaak. Voor de berekening van de zogenaamde "bijtelling" bij privégebruik van deze auto's wordt gekeken naar de datum van de eerste toelating van het voertuig. Diverse indieners pleiten dan ook dat het van belang is om helder te communiceren vanaf welk moment particulieren een aanvraag kunnen doen.

Reactie IenW:

Sommige indieners en media verwarren de aankondiging van de conceptregeling voor de internetconsultatie met de formele publicatie van de definitieve regeling in de Staatscourant. Naar aanleiding van deze (verplichte) internetconsultatie, het advies van de Adviescommissie Toetsing Regeldruk¹ (ATR) en het advies van de Autoriteit Persoonsgegevens kon de conceptregeling nog worden aangepast. De regeling is inmiddels ingegaan bij de publicatie van de definitieve regeling in de Staatscourant op 4 juni 2020. Getekende contracten vanaf die publicatiedatum vallen onder de regeling en kunnen vanaf 1 juli 2020 worden ingediend bij RVO. Het loket van RVO om subsidie aan te vragen opent dan.

Het uitstellen van de aflevering van de auto tot na de publicatiedatum heeft geen effect op het verkrijgen van deze subsidie. Zoals bij paragraaf 1 al is toegelicht, kijken we naar de datum waarop het koopcontract c.q. de leaseovereenkomst is getekend. De reden hiervoor is tweeledig:

1. Het gaat primair om het moment waarop de beslissing wordt genomen om tot aanschaf of lease over te gaan van een elektrische auto.
2. Gelet op de lange levertijden willen we particulieren juist aan de voorkant het 'comfort' geven of zij wel of niet in aanmerking komen voor de subsidie en niet pas bij aflevering van hun auto. Als we dat laatste zouden doen, dan zou de consument juist lange tijd in onzekerheid kunnen komen te zitten of er nog subsidie is en zo ja, hoeveel hij precies krijgt. Juist die onzekerheid hebben we met de vormgeving van deze regeling willen voorkomen.

Een paar voorbeelden ter illustratie:

- A. Stel u heeft uw leasecontract of koopcontract getekend in december 2019 en uw elektrische personenauto wordt door de leasemaatschappij afgeleverd in augustus 2020. Dan heeft u geen recht op subsidie.
- B. Stel u tekent uw koop- of leasecontract van uw elektrische personenauto in maart 2020, vóór de publicatie van de definitieve regeling in de Staatscourant, en de auto wordt door de dealer januari 2021 afgeleverd. Dan heeft u geen recht op subsidie.
- C. Stel u tekent uw lease of koopcontract voor uw gebruikte elektrische personenauto direct nadat de publicatie van de definitieve regeling in de Staatscourant heeft plaatsgevonden, en de auto wordt door het (garage)bedrijf direct in juni 2020 afgeleverd. Dan heeft u recht op subsidie mits de auto verder aan alle andere voorwaarden voldoet. Het aanvragen van de subsidie kan naar verwachting pas vanaf 1 juli 2020 plaatsvinden.

¹ Gepubliceerd op <https://www.atr-regeldruk.nl/subsidieregeling-elektrische-personenautos-particulieren/>

3. Subsidiebudget en -plafond

Meerdere indieners, waaronder de NVDE, Rai, BOVAG, VNA (Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen) en VER (Vereniging Elektrische Rijders), hebben vragen gesteld over de jaarbudgetten en subsidieplafonds die in de conceptregeling nog open waren gelaten. Zij roepen allen op om duidelijkheid te verschaffen. Indieners en het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) adviseren om geen jaarlijkse subsidieplafonds ("schotten") op te nemen in de definitieve regeling. Dit omdat jaarbudgetten (rechts)onzekerheid met zich meebrengen voor potentiële kopers van een elektrische personenauto, of deze uitgeput zijn en zij daardoor geen subsidie meer ontvangen. Ook ontstaan er op deze manier geen onwenselijke "stop&go-effecten" die schokken in de markt teweegbrengen. De particulier, de autobedrijven en leasemaatschappijen moeten allemaal vertrouwen krijgen en houden in deze regeling. Potentieel bespaart het volgens de indieners ook nog aan administratiekosten voor RVO omdat er geen subsidies afgewezen en later weer heropend hoeven te worden.

Indieners en ATR adviseren daarom nadrukkelijk om de subsidie zo flexibel mogelijk beschikbaar te houden, zeker in de eerste jaren (2020-2021) waarin een elektrische auto nog altijd duurder is dan een personenauto met een brandstofmotor. In de navolgende jaren zal het verschil in aanschafprijs immers steeds kleiner worden, is de verwachting. Zij willen subsidiebudgetten naar voren kunnen halen respectievelijk subsidierestanten mee kunnen nemen naar volgende jaren. Dit om particulieren de eerste jaren in ieder geval maximale zekerheid te geven over de beschikbaarheid van de subsidie. Bovendien is het door de huidige ontwikkelingen rondom het Coronavirus nog moeilijk in te schatten hoe groot de bestedingsruimte van particulieren na de crisis zal zijn en of de productie van nieuwe auto's (gedeeltelijk) stilvalt.

Tot slot vragen enkele indieners aandacht voor de communicatie vanuit de overheid. Men vindt het belangrijk dat consumenten telkens actuele informatie kunnen verkrijgen hoeveel budget er nog beschikbaar is, wanneer het beschikbare budget op dreigt te raken.

Reactie IenW:

Het ministerie herkent de genoemde argumenten van het advies om geen jaarbudgetten te hanteren en erkent de onwenselijkheid van de als verstoring ervaren "stop&go-effecten". Toch heeft het ministerie zich te houden aan de geldende begrotingsregels. In het Klimaatakkoord <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatakkoord> zijn budgettaire afspraken gemaakt over deze subsidieregeling. Het is om die reden niet op voorhand mogelijk om één subsidieplafond voor de gehele looptijd te communiceren.

Bij voor- en najaarsnota kan het ministerie van IenW een verzoek indienen bij het ministerie van Financiën om subsidiegelden naar voren of naar achter te schuiven in de tijd, bijvoorbeeld in het geval dat de aanvragen zouden achterblijven op de verwachting. In de definitieve regeling zal dus met een jaarlijks subsidieplafond worden gewerkt inclusief systeem van (voorwaardelijke) doorschuif.

Het ministerie van IenW gaat uit van een automatische doorschuif van aanvragen naar het daarop volgende kalenderjaar als het jaarlijkse subsidieplafond is bereikt, mits hiervoor voldoende budget in het volgende kalenderjaar beschikbaar is.

Op de website bij RVO zal worden gezien of het mogelijk is een "barometer" of grafisch vergelijkbaar item opgenomen voor de actuele beschikbaarheid van het resterende subsidiebudget. Particulieren, autobedrijven en leasemaatschappijen kunnen dan deze website raadplegen om te zien in hoeverre er nog budget resteert. Wij adviseren particulieren om met autobedrijven en leasemaatschappijen een ontbindende voorwaarde op te nemen in de koop- en leaseovereenkomsten. Dit om te voorkomen dat in de periode dat wanneer het subsidieplafond is bereikt, de particulier niet meer onder koop respectievelijk lease uit kan.

4. Subsidiebedrag

Ten aanzien van het subsidiebedrag hebben we meerder vragen en opmerkingen ontvangen.

4.1 Hoogte

Het merendeel van de indieners vindt de hoogte van het bedrag toereikend. Een aantal indieners geeft aan dat het bedrag te laag is en verwijst hierbij naar de hoogte van het subsidiebedrag wat

eerder in het Ontwerp Klimaatakkoord is genoemd, wat in Duitsland aan aanschafsubsidie wordt toegezegd (maximaal €6.000,-) of wat in de Haagse subsidieregeling was opgenomen (€5.000,- nieuw en €3.000,- gebruikt). Ook zijn er suggesties gedaan om voor waterstof en zonnecel aangedreven auto's een hoger bedrag beschikbaar te stellen vanwege het innovatieve karakter van deze technieken. Een indiener bepleit om de subsidiebedragen voor gebruikt en nieuw gelijk te trekken naar €3.000,-. De particuliere markt wordt volgens hem namelijk grotendeels door gebruikte auto's ingevuld, vier op de vijf aangeschafte personenauto's is een occasion. Een hoge subsidiering voor de verkoop van nieuwe auto's heeft volgens deze indiener daarom weinig effect op de occasionmarkt.

Reactie IenW:

De hoogte van de subsidie is tot stand gekomen na overleg met de betrokken partijen uit het Klimaatakkoord. Daarbij is aandacht geschonken aan de verschillende kosten zoals de aanschaf, afschrijving, belastingen, elektriciteit, onderhoud en verzekering. Naar verwachting is hiermee een goed evenwicht gevonden tussen het bedrag dat nodig is om particulieren over de streep te trekken om de aanschaf van een elektrische auto te overwegen aan de ene kant, en de noodzaak om spaarzaam om te gaan met de beperkte beschikbare middelen aan de andere kant.

Duitsland heeft een ander stelsel van (auto)belastingen. Dat maakt vergelijken met de situatie en stimulering in Duitsland of andere landen niet eenduidig. De hoogte van deze bedragen is naar verwachting vergelijkbaar met een aantal andere Europese landen met soortgelijke regelingen.

Zie punt 9.5 waar we motiveren waarom we auto's met waterstof- en zonneceltechniek niet een hogere subsidiebedrag geven of een uitzondering maken voor de cataloguswaarde.

Het ministerie van IenW ziet dan ook geen redenen om het subsidiebedrag aan te passen.

4.2 Vormgeving

In de internetconsultatie zijn diverse reacties binnengekomen om de subsidie anders vorm te geven dan in de conceptregeling is voorgesteld. Zo zijn er onder andere twijfels of de huidige vormgeving voldoende bijdraagt aan de kwaliteit en capaciteit van het gesubsidieerde product. Er zijn aanbevelingen gedaan om het subsidiebedrag mede te laten afhangen van de actieradius of het aantal snelheidsboetes c.q. veroorzaakte ongevallen. Ook zitten er voorstellen bij om geen harde boven- of ondergrenzen voor de catalogusprijs (zie punt 5.2) aan te houden en het subsidiebedrag wat meer geleidelijk af te bouwen. Dit om te voorkomen dat luxe evenveel gesubsidieerd wordt als investeren in een voertuig met grotere actieradius. Per subsidie-euro wordt op die manier het maximale aantal kilometers met fossiele auto's vermeden en het subsidiegeld wordt gespendeerd aan de onrendabele top, namelijk de technologie die nodig is voor hoge actieradius (batterij, efficiëntie).

Reactie IenW:

In de vormgeving van de subsidieregeling is een balans gezocht. Aan de ene kant willen we natuurlijk graag een optimaal eindresultaat behalen met het overheidsgeld wat we investeren. Aan de andere kant willen we een regeling die niet te ingewikkeld wordt en waarvan de berekening voor de meeste aanvragers ook nog te begrijpen valt. De vormgeving van de regeling is nu door de eenvoud helder, begrijpelijk en werkbaar. Daarnaast speelt mee dat de regeling ook nog uitvoerbaar moet blijven voor de uitvoeringsorganisatie. Hoewel we sommige suggesties inhoudelijk gezien goed begrijpen, hebben we er toch voor gekozen om de regeling niet hierop aan te passen. Dit om de eenvoud, begrijpelijkheid en uitvoerbaarheid van de regeling te bewaken.

4.3 Uitbetalingswijze

Eén indiener vraagt zich af waarom er niet gekozen is voor een eenvoudigere opzet door de uitbetaling via de autodealer te laten verlopen. Een aantal andere indieners is niet duidelijk hoe de uitbetaling van de subsidie plaatsvindt. Ook is enkele leasemaatschappijen niet duidelijk hoe de registratie van de leasevoertuigen op naam van de subsidie-aanvrager kan komen. Ook zijn er vragen gesteld of de maandelijkse uitbetaling bij private lease individueel aangepast kan worden

aan de looptijd van de leaseovereenkomst en hoe de uitbetaling verloopt tijdens de 30 dagen wachtperiode bij diefstal.

Reactie IenW:

Uitbetaling via autodealers is onwenselijk uit het oogpunt van risicobeheersing. Bovendien zou dit Europeesrechtelijk gecompliceerder zijn vanwege potentiële staatssteunaspecten.

De wijze van uitbetaling van de subsidie is verschillend voor koop en lease. Bij koop wordt het bedrag in 1x uitbetaald aan de subsidie-ontvanger bij vaststelling van de subsidie. Dat is het moment waarop RVO heeft kunnen controleren dat de elektrische personenauto is afgeleverd en het kenteken van de auto op naam van de subsidie-ontvanger is geregistreerd in het kentekenregister bijgehouden door de RDW.

Bij lease wordt het bedrag in 48 maandelijkse termijnen uitbetaald aan de subsidie-ontvanger na vaststelling van de subsidie. Dat is het moment waarop RVO heeft kunnen controleren dat de elektrische personenauto is afgeleverd en de leasemaatschappij het kenteken van het voertuig ook op naam van de subsidie-ontvanger heeft geregistreerd. De bij het Keurmerk Private Lease aangesloten leasemaatschappijen zijn allen op de hoogte van deze subsidieverplichting en hebben aangegeven hieraan hun medewerking te geven. Het eigendom van het leasevoertuig en de verplichting voor het betalen van de motorrijtuigenbelasting en APK-plicht blijven hiermee bij de leasemaatschappij.

Het wordt niet mogelijk om de 48 maandelijkse termijnen aan te passen aan de individuele looptijd van het leasevoertuig. Dit maatwerk brengt onevenredig hoge uitvoeringskosten met zich mee. De subsidie-ontvanger zal daarom zelf een deel van de subsidie moeten reserveren als de looptijd van zijn contract langer doorloopt dan 48 maanden. Aangezien de subsidie niet meetelt in de financiële draagkracht berekening bij het aangaan van het private leasecontract, zou dit ook geen financiële problemen moeten opleveren bij gelijk blijvend inkomen.

De subsidiebetaling stopt zodra de tenaamstelling in het kentekenregister wijzigt. Bij de 30 dagen wachtperiode bij diefstal (of andere redenen) wordt het maandbedrag in principe dus doorbetaald en niet teruggevorderd, uiteraard mits de leasemaatschappij de tenaamstelling in die periode niet al eerder wijzigt.

4.4 Afbouw

Een aantal indieners vindt de afbouw van het subsidiebedrag in de loop der tijd te snel gaan. Goedkopere elektrische personenauto's zijn voorlopig nog slecht leverbaar. Er wordt gepleit om het subsidiebedrag langer hoger te houden.

Reactie IenW:

De subsidiebedragen bouwen in de loop van de tijd af omdat nieuwe elektrische auto's ook goedkoper worden. We monitoren deze marktprijzen. Indien er aanleiding is om de afbouw aan te passen, dan is dat mogelijk door de regeling op dat punt gaandeweg de looptijd aan te passen. Wat bij deze reacties verder mogelijk meespeelt, is dat niet alle indieners zich realiseren dat de hoogte van het subsidiebedrag niet afhangt wanneer de auto wordt afgeleverd maar dat het bedrag samenhangt met de datum waarop het koop- of leasecontract is getekend. Dus ongeacht de levertijd van de auto is bij subsidieverlening duidelijk wat de hoogte van het subsidiebedrag gaat zijn. De uitkering van de subsidie vindt plaats na vaststelling en dat kan inderdaad pas wanneer de auto is afgeleverd en op naam van de subsidie-ontvanger is geregistreerd in het kentekenregister.

4.5 Minimale bezitsduur

De VNA heeft verzocht om de minimale bezitsduur voor geleaste elektrische personenauto's, waarop subsidie wordt aangevraagd, in te korten van 4 jaar naar 3 jaar. Zeker voor gebruikte voertuigen is deze periode van 4 jaar volgens de VNA te lang. Leasemaatschappijen die elektrische personenauto's na zakelijke lease (meestal 5 jaar in verband met de bijtellingskorting voor de zakelijke rijder van maximaal 60 maanden) overwegen in te zetten, willen de voertuigen niet

langer dan de fabrieksgarantie (meestal 8 jaar) inzetten. 3 jaar zou om die reden beter aansluiten bij deze wens.

Reactie IenW:

Een voldoende langdurige bezitsperiode is een belangrijk uitgangspunt geweest in het Klimaatakkoord. Wat meespeelt in de overweging van het ministerie is dat de markt voor gebruikte private lease elektrische personenauto's zich nog in een pril stadium bevindt. Daarnaast hebben gebruikte leaseauto's (ex-lease auto's) vaak reeds een lange periode kunnen profiteren van fiscale stimuleringsregelingen. Het argument van de VNA, dat leasebedrijven voertuigen niet langer dan de fabrieksgarantie (meestal 8 jaar) inzetten, is bovendien niet dragend, omdat de meeste ex-lease auto's al meer dan 160.000 km hebben gereden en daarom sowieso niet langer kwalificeren voor fabrieksgarantie. Vier jaar sluit bovendien aan op de gemiddelde duur van leasecontracten². Alles overwegende achten wij een bezitsperiode van 4 jaar voor private lease passend. Dit punt zal wel worden meegenomen bij de tussentijdse monitoring van de regeling.

4.6 Belasting

Een aantal indieners vraagt in hoeverre er nog (inkomsten)belasting over het (maandelijkse) subsidiebedrag moet worden afgedragen.

Reactie IenW:

De uitgekeerde subsidie is netto. Er hoeft geen belasting meer te worden betaald over dit (maandelijkse) bedrag.

5. Cataloguswaarde

Ten aanzien van de cataloguswaarde hebben we meerder vragen en opmerkingen ontvangen. De berekeningswijze is niet altijd duidelijk. Daarnaast worden de boven- en ondergrenzen bestreden. Hieronder wordt op deze punten ingegaan.

5.1 Berekeningswijze

Er zijn meerder vragen binnengekomen hoe de catalogusprijs berekend dient te worden. Op basis van de definitie van "cataloguswaarde" en de toelichting in de conceptregeling wordt om verduidelijking gevraagd. Ook vraagt een aantal indieners specifiek hoe de catalogusprijs berekend wordt bij import van een elektrische personenauto uit het buitenland.

Reactie IenW:

Besloten is om in de definitieve regeling niet meer over cataloguswaarde maar over catalogusprijs te spreken. De wijze van berekening sluit aan bij de definitie die de Belastingdienst aanhoudt om de fiscale waarde van een auto te berekenen. De catalogusprijs is de officiële nieuwprijs van de personenauto die geldt op de datum dat het kenteken deel 1 is afgegeven. Deze prijs is inclusief:

- Btw;
- Bpm;
- Accessoires die door of namens de fabrikant of importeur zijn aangebracht voordat deel 1 van het kenteken is afgegeven.

In het kentekenregister bij de RDW is deze prijs opgenomen. Bij gebruikte personenauto's met een Nederlands kenteken is de oorspronkelijke catalogusprijs (meestal) opvraagbaar. Zie www.rdw.nl en toets het kenteken van de beoogde auto in bij de "kentekencheck". Onder het kopje "fiscaal" treft u de oorspronkelijke catalogusprijs aan.

² "Autoleasemarkt in cijfers 2018", Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen).

Bij import van een nieuwe of gebruikte personenauto uit het buitenland geldt nog steeds de bovenstaande berekening. Het betreft de oorspronkelijke catalogusprijs van de fabrikant of importeur in Nederland op de datum waarop het motorrijtuig voor het eerst in gebruik is genomen. Informatie over de verschillende prijzen én over de prijzen van extra opties, accessoires en bijzondere uitvoeringen zijn opvraagbaar bij de importeur, bij dealers of bij automobiellclubs.

5.2 Ophogen bovengrens bij nieuwe personenauto's

Een aantal indieners heeft aangegeven dat de bovengrens van de catalogusprijs van nieuwe personenauto's van €45.000,- verhoogd zou moeten worden naar €50.000,- tot wellicht € 60.000,-. Sommigen pleiten voor een zachtere bovengrens (afbouw) of zelfs voor het volledig loslaten van een bovengrens. De meest opgevoerde argumenten zijn:

- De actieradius van de beschikbare modellen tot €45.000,- is nog te klein.
- De binnenruimte van de beschikbare modellen tot €45.000,- is te klein.
- De 'harde' grens bij €45.000,- sluit enkele wenselijke opties of grotere accuversies uit bij populaire beschikbare modellen.
- De 'harde' grens bij €45.000,- wordt als oneerlijk ervaren. Iedere elektrische personenauto, ongeacht de prijs, is goed voor het milieu en zou volgens enkele indieners in deze regeling gestimuleerd moeten worden door de overheid.
- In de zakelijke markt wordt bij de korting op de fiscale bijtelling ook een bovengrens van €45.000,- gehanteerd voor duurdere elektrische auto's maar is deze bovengrens geen 'knock-out-criterium'. Zakelijke rijders krijgen bij auto's duurder van €45.000,- nog steeds korting over het 1^e deel tot €45.000,-. Voor het deel boven die grens vervalt alleen de korting.
- Waterstofauto's zijn (voorlopig nog) stukken duurder dan €45.000,- en vallen met deze grens vooralsnog buiten de regeling.

Reactie IenW:

Met deze regeling beogen wij de kleinere en compacte middenklasse elektrische personenauto's te stimuleren. Dit doen we techniekneutraal. Dat er vanzelfsprekend ook duurdere elektrische personenauto's dan €45.000,- op de markt beschikbaar zijn en wellicht komen is bekend. Ook is bij ons bekend dat er op dit moment nog geen waterstof elektrische auto's onder deze waarde op de markt zijn (zie punt 9.5). Om een grens te trekken hebben we gekeken naar de gemiddelde marktprijzen van compacte middenklasse elektrische voertuigen die nu op de markt zijn of in de nabije jaren op de markt worden verwacht. Op basis van die marktanalyse is de grens voor deze regeling bij maximaal €45.000,- gelegd. Als de markt hier aanleiding toe geeft, kan dit bedrag gedurende de looptijd van de regeling nog worden bijgesteld. Op basis van de huidige marktanalyse zien we hier nu geen aanleiding toe.

Een (lineaire) afbouw van het subsidiebedrag boven de € 45.000,- is in de voorbereiding overwogen. Dit zou per subsidieaanvraag een individuele berekening en vaststelling van het subsidiebedrag betekenen die de uitvoeringsorganisatie zou moeten beoordelen en goedkeuren. Dit zou de uitvoering van de regeling onnodig belasten en complexer maken. Zoals bij punt 4.2 al aangegeven begrijpen wij sommige suggesties inhoudelijk gezien, maar hebben we er toch voor gekozen om de regeling niet hierop aan te passen. Dit om de eenvoud, begrijpelijkheid en uitvoerbaarheid van de regeling te bewaken.

5.3 Ophogen bovengrens bij gebruikte personenauto's

Een aantal indieners heeft aangegeven dat de bovengrens van de oorspronkelijke catalogusprijs van €45.000,- verhoogd zou moeten worden of zelfs volledig zou moeten vervallen bij gebruikte personenauto's. Oorspronkelijk duurdere gebruikte elektrische auto's, die over een aantal jaar uit de zakelijke leasemarkt rollen, zouden nu niet in aanmerking komen voor de subsidieregeling. Indieners dragen aan dat hier het risico bestaat dat deze voertuigen anders zullen worden geëxporteerd. Als alternatief stellen sommige indieners daarom voor om niet met de oorspronkelijke catalogusprijs te werken maar met een verkoopwaarde.

Daarnaast is het volgens een indiener ook niet uitlegbaar. Afgevraagd wordt waarom bijvoorbeeld een half jaar oude Kia e-Niro wel in aanmerking zou komen voor subsidie maar een 5 jaar oude

Tesla Model S niet? Als suggestie geeft deze indiener mee om een minimale leeftijdsgrens in te voeren om te voorkomen dat relatief jonge en dure gebruikte elektrische personenauto's in aanmerking komen voor de subsidie.

Reactie IenW:

Het is ons bekend dat voor de regeling voorsnog de oorspronkelijk duurdere gebruikte elektrische modellen niet voor subsidie in aanmerking zullen komen. Wij hebben echter een bewuste afweging gemaakt om voorsnog niet met een verkoopwaarde te werken, maar met de oorspronkelijke catalogusprijs van een auto. Het risico van het werken met een verkoopwaarde is dat deze potentieel fraude in de hand kan werken. Gebruikte personenauto's kunnen in de koop- of leaseovereenkomst voor de waarde worden verkocht of verleast waarvoor subsidie te verkrijgen is. Het is niet of lastig te controleren of de verkoopwaarde op papier ook een reële marktwaarde van het voertuig is en of dat niet alsnog een deel buiten de officiële kanalen om betaald wordt. Door met een oorspronkelijke catalogusprijs te werken wordt dit risico op misbruik en oneigenlijk gebruik beperkt.

Daarnaast wordt beoogd om conform de afspraken in het Klimaatakkoord in de gebruikte markt eveneens alleen de kleinere en compacte middenklasse modellen te stimuleren. De luxere gebruikte modellen die nu uit de zakelijke lease komen (met name de Tesla Model S) hebben op dit moment bij start van de regeling een dermate hoge verkoopprijs waarbij deze auto's niet in het bereik van de doelgroep komen die met deze subsidie geholpen worden om de stap naar elektrisch rijden te zetten.

5.4 Ophogen ondergrens

Een indiener heeft verzocht om de ondergrens van de catalogusprijs van €12.000,- te verhogen naar €16.000,-. Een subsidie van €4.000,- op een nieuwe personenauto van €12.000,- is volgens deze indiener een dermate hoge bijdrage dat deze ondergrens (extreem) marktverstoring zou kunnen gaan werken op de jonge en opkomende markt van lichte, elektrische mobiliteit: stadsauto's in het L6e en L7e segment van ca. €6.000,- tot €8.000,-. Een dergelijk grote stimulering is volgens deze indiener ook niet nodig ten opzichte van het brandstof personenauto segment. De goedkoopste brandstof auto's zijn immers verkrijgbaar vanaf zo'n €12.000,-.

Reactie IenW

De minimale waarde van €12.000 komt voort uit de marktanalyse dat de goedkoopste personenauto (voertuigcategorie M1) met een verbrandingsmotor momenteel nieuw ca. €12.000,- kost. Daarnaast willen we het vaste subsidiebedrag van €4.000,- niet meer dan 1/3 van de nieuwwaarde laten zijn. We willen de drempel voor volwaardige personenauto's (categorie M1) zo laag mogelijk houden. Een hogere catalogusprijs zou daar niet bij passen. Het is overigens niet uitgesloten dat gedurende de looptijd van de regeling dit bedrag nog wordt bijgesteld. Op dit moment zien we hier geen aanleiding toe.

6 Rol van autobedrijven

Enkele indieners hebben hun vraagtekens geplaatst bij het verplichten van een aanschaf via een autobedrijf met een RDW-erkenning bedrijfsvoorraad. Dit sluit particuliere verkoop onderling uit en indieners kunnen niet zelf buiten Nederland een elektrische auto importeren en daarvoor subsidie aanvragen. Men vraagt zich af welk doel deze eis precies dient en in hoeverre dit niet marktverstoring werkt (zie ook punt 7.1).

Het college ATR adviseert om nader te onderbouwen waarom voor subsidies voor gebruikte elektrische auto's aanschaf via autobedrijven met RDW-erkenning moet plaatsvinden en daarbij expliciet in te gaan op eventuele gevolgen van deze voorwaarde voor de kosten en effectiviteit van de subsidieregeling.

Reactie IenW

Wij hebben begrip voor de bezwaren tegen de eis van het autobedrijf met een RDW-erkenning bedrijfsvoorraad, maar volgens ons is het wel gerechtvaardigd en van doorslaggevend belang dat wij de eis behouden. Het doel van deze eis is namelijk om risico's op fraude en misbruik tegen te gaan en daartoe te voorkomen dat bestaande elektrische auto's eenvoudig tussen bevriende particulieren of familieleden verhandeld kunnen worden en daarmee een subsidie kan worden verkregen zonder dat het feitelijk gebruik van deze elektrische auto zal wijzigen (oneigenlijk gebruik van de regeling of misbruik). Door het autobedrijf met een RDW-erkende bedrijfsvoorraad als verplichting op te nemen, is de drempel hoger om de subsidie op deze wijze oneigenlijk te verkrijgen. Wij realiseren ons dat het nadeel is dat hiermee particuliere verkoop onderling en import uit het buitenland minder goed mogelijk is. Deze afweging hebben wij gewogen en het risico op het oneigenlijk gebruik en misbruik van de regeling hebben wij zwaarder laten wegen.

Er is namelijk een relevant restrisico met zogenaamde "katvangers". Fraude met katvangers is bekende en zeer hardnekkige problematiek. Katvangers zijn personen die louter in naam eigenaar of houder van een voertuig worden, met als doel om fraude te plegen en de werkelijke eigenaar of houder buiten bereik van de justitiële autoriteiten te houden. Hiermee strijken zij potentieel de subsidie op namens de werkelijke eigenaar, maar kan de subsidie niet tot nauwelijks teruggevorderd worden, omdat vele katvangers schulden hebben of geen vaste woon- of verblijfplaats hebben. De eis van het RDW-erkend autobedrijf vormt een extra drempel om fraude te plegen en de verwachting is ook dat autobedrijven minder snel mee willen werken hieraan dan particulieren onderling.

De wens om overheidsmiddelen adequaat te besteden met een zo beperkt mogelijke kans op fraude met overheidsgeld, hebben geleid tot onze afweging. De eis blijft om die redenen behouden.

7 Marktverstoring

7.1 Definitie van nieuwe personenauto

In de conceptregeling staat de volgende definitie voor een "nieuwe personenauto": *personenauto waarvan, blijkens vermelding in het kentekenregister, de datum eerste toelating, de datum eerste tenaamstelling en de datum waarop de personenauto voor het eerst op kenteken is geregistreerd, gelijk zijn.*

Indieners vragen zich af in hoeverre het een bewuste keuze is of voor een 'nieuwe personenauto' een eerste registratie in Nederland verplicht is. Diverse indieners hebben ons verzocht om nog eens kritisch naar deze definitie te kijken en deze gelijk te trekken met de definitie van 'nieuw' rondom de BPM-naheffing bij import. Dit omdat bij voertuigen zogenaamde "grijze import" (import van nieuwe auto's uit het buitenland buiten de reguliere importkanalen om) deze data niet altijd gelijk kunnen zijn. Een afwijking op de datum eerste kentekenregistratie zegt volgens indieners niets over de vraag of een auto nieuw is. Het is in de praktijk vaak mogelijk dat bij een nieuwe auto de datum van de kentekenregistratie afwijkt van de datum van de eerste tenaamstelling. Men ziet geen reden om deze voertuigen uit te sluiten als "nieuwe personenauto" van de subsidieregeling. Zeker gelet op de vele internationale handel en import & export.

Reactie IenW:

Een voertuig dat zijn eerste toelating en/of registratie niet in Nederland heeft gehad, is op grond van deze regeling geen nieuw voertuig. Wanneer een nieuwe personenauto uit het buitenland, buiten de reguliere importkanalen om, naar een keuringsstation van de RDW in Nederland wordt getransporteerd, dan is het nog steeds mogelijk om de genoemde drie data (eerste toelating, eerste tenaamstelling en eerste registratie) gelijk te krijgen. Dit voertuig moet dan nergens ter wereld enige vorm van voor- of deelregistratie hebben doorlopen en het zogenaamde CVO (certificaat van oorsprong) moet getoond worden.

Verder is ons bekend dat sommige autobedrijven nieuwe auto's bewust eerder op kenteken registreren nog voordat er een definitieve klant is. Dit kan omdat bijvoorbeeld bepaalde voertuigwet- en regelgeving gaat veranderen waardoor deze auto's in een restantvoorraad worden

geplaatst. Sommige importeurs werken met omzetbonussen voor hun autodealers waardoor zij bewust auto's op kenteken plaatsen zodat zij deze bonussen niet mislopen. Tot slot plaatsen autobedrijven soms bepaalde voertuigen aan het eind van het jaar op kenteken omdat er bepaalde (nadelige) wijzigingen in autobelastingen (bijvoorbeeld verhoging BPM of fiscale bijtelling) komen zodat zij deze voertuigen na de jaarwisseling met gunstigere voorwaarden nog kunnen verkopen. Deze voertuigen hebben dus vaak om voorgenoemde voorbeelden al een substantieel ander financieel voordeel. Als deze situaties optreden, dan is op basis van de vormgeving van deze subsidieregeling alleen subsidie voor een gebruikt voertuig mogelijk.

Wij zien om bovengenoemde punten geen reden om onze definitie van 'nieuw' aan te passen in de voorliggende subsidieregeling.

7.2 Stil komen liggen van de markt

Een aantal indieners heeft hun frustratie geuit dat de vroegtijdige communicatie en media-uitingen over deze regeling marktverstoring werken. Dit omdat de particulier tussen de geruchten in de media over de komst van een subsidieregeling (eind februari), de start van deze internetconsultatie (begin maart 2020) en de definitieve publicatie van de regeling geen elektrische personenauto is gaan kopen c.q. private leasen.

Reactie IenW

Om marktverstoring op dit punt zo veel als mogelijk te voorkomen, is de inzet geweest niet voortijdig te communiceren over de vormgeving van deze subsidieregeling. Bij de presentatie van het Klimaatakkoord in de zomer van 2019 is voor het eerst aangekondigd dat er een aanschafsubsidie voor particulieren uitgewerkt zou gaan worden. Deze periode is zo kort mogelijk geweest. Contracten van elektrische personenauto's die na publicatie van de regeling in de Staatscourant maar vóór openstelling van het loket, op 1 juli 2020, zijn getekend komen wel in aanmerking voor deze subsidieregeling, uiteraard mits zij voldoen aan de overige voorwaarden van de definitieve regeling.

7.3 Hogere marktprijzen

Een aantal reacties spreekt over marktverstoringen die de subsidieregeling tot gevolg zou kunnen hebben. Gevreesd wordt dat na ingang van de subsidieregeling de autobedrijven en leasemaatschappijen de aanschafprijzen / maandbedragen van zowel de nieuwe als de gebruikte elektrische (private lease) personenauto's verhogen. Dit omdat er nu subsidie op gegeven wordt. Hiermee komt de subsidie niet (volledig) ten goede aan de particulier. Gevraagd wordt of hier rekening mee is gehouden en hoe dit voorkomen wordt.

Reactie IenW

Binnen de Europese markt is het bij nieuwe personenauto's slechts beperkt mogelijk om catalogusprijzen vóór belastingen binnen de landen te laten afwijken. Bovendien is de onderlinge prijsconcurrentie tussen aanbieders en autobedrijven groot genoeg om prijsopdriving te voorkomen.

RVO monitort desalniettemin gedurende de looptijd van de regeling de internationale prijsontwikkelingen. Als daar vraagtekens bij ontstaan, wordt dit nader uitgezocht. Het aspect van prijsopdriving kan ook worden betrokken bij de tussentijdse evaluatie.

Bij leasevoertuigen is de onderlinge prijsconcurrentie tussen aanbieders groot genoeg om prijsopdriving te voorkomen. Bovendien wordt de subsidie rechtstreeks aan de particulier uit betaald, in plaats van de leasemaatschappij. Dit voorkomt dat leasemaatschappijen een deel van de subsidie kunnen afromen. Ook hier monitoren wij gedurende de looptijd van de regeling de prijsontwikkelingen. Als daar vraagtekens bij ontstaan, wordt ook dit nader uitgezocht.

7.4 Vroegtijdige opzegging lopende leasecontracten

Een aantal indieners geeft aan hun reeds gesloten leasecontract open te gaan breken en op die manier te proberen om alsnog voor subsidie in aanmerking te komen. Eén indiener bepleit zelfs dat dit aangemoedigd zou moeten worden door de overheid en dat dit positief zou zijn voor het milieu. Dit omdat de subsidie dan deels of geheel voor een model met groter bereik gebruikt zou kunnen worden. De teruggenomen leasemodellen kunnen onder de dan geldende subsidieregeling als vrijwel nieuwe occasions opnieuw geleased worden.

Reactie IenW:

De regeling (zie artikel 2.4.1) sluit uit dat de elektrische (lease)auto waarvoor subsidie wordt aangevraagd eerder op naam heeft gestaan van de aanvrager of een persoon die hetzelfde woonadres heeft als de aanvrager. Los van deze uitsluiting bevatten de meeste leasecontracten een aanzienlijke afkoopsom bij vroegtijdige beëindiging van de leaseovereenkomst. Bij vroegtijdig openbreken van het contract is het sowieso nog maar de vraag of die afkoopsom opweegt tegen de subsidie.

7.5 Misleidende advertentieprijsen

Een aantal indieners heeft gevraagd hoe autobedrijven en leasemaatschappijen de commerciële prijs van de elektrische personenauto mogen gaan adverteren. Zij vragen zich af in hoeverre hier wettelijke afspraken over zijn omdat in de praktijk bedrijven hier verschillend mee omgaan en klanten soms misleiden. Sommige bedrijven adverteren met (lease)prijzen zonder BTW en de kans is aanwezig dat bedrijven prijzen gaan adverteren waarin de subsidie reeds verrekend is. Zij vragen om duidelijkheid van de overheid en Bovag op dit punt.

Reactie IenW:

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) is toezichthouder op het gebied van de consumentenregelgeving. De ACM meldt dat de wet³ zegt dat onvermijdbare en voorzienbare kosten in de advertentieprijs moeten zijn opgenomen. Dat betekent alle kosten die een consument verplicht moet maken voordat hij met de auto weg kan rijden. Hierover zijn ook afspraken gemaakt met de autobranche.

7.6 Verbeteren doorstroming zakelijke markt naar particulieren

Een indiener heeft het voorstel gedaan om aanvullend op deze subsidieregeling het bijtellingsvoordeel voor elektrische zakelijke rijders in te korten van vijf naar drie jaar. Daarmee wordt volgens de indiener een snellere doorstroming van deze voertuigen naar de particuliere markt bevorderd. Bovendien voorkomt de overheid zo, i.c.m. de eerder benoemde hogere aanschafsubsidie voor de tweedehandsmarkt, dat deze elektrische auto's naar het buitenland verdwijnen.

Reactie IenW:

Het aanpassen van de fiscale bijtellingsregels valt buiten de scope van deze internetconsultatie. Deze subsidieregeling richt zich op particulieren, niet op zakelijke rijders.

8 Alternatieven voor subsidie

In de internetconsultatie zijn diverse alternatieven genoemd voor (of in combinatie met) de subsidie. Hieronder gaan wij in op de genoemde alternatieven en geven wij onze reactie.

³ Op grond daarvan doet de ACM onderzoek naar dit probleem. In de wet handhaving consumentenbescherming is opgenomen dat inbreuken van de Prijzenwet en de Wet oneerlijke handelspraktijken (artikel 6:193 e.v. BW) overtredingen zijn waartegen de ACM handhavend op kan treden.

8.1 Laadtegoed en/of laadpaal / korting op laden

Een pas met een laadtegoed (met korting) te verstrekken aan particulieren waarmee zij een x-aantal kilometers gratis kunnen laden of een tegemoetkoming in de aanlegkosten van een laadpaal aan huis.

Reactie IenW:

In het Klimaatakkoord is aangegeven dat onderzoek zou worden gedaan of het zinvol en mogelijk zou zijn om de consument te laten kiezen tussen laadtegoed, aankoopsubsidie of subsidie voor een laadpaal. In samenwerking met het Formule E-Team⁴ (een publiek-private samenwerking tussen bedrijven, de overheid en kennisinstellingen) zijn deze alternatieven onderzocht. Een laadtegoed bleek een te fraudegevoelig instrument en relatief duur in de uitvoering. Het bleek lastig om een goede en waterdichte controle in te richten, zodat er geen levendige handel in laadtegoed plaats zou gaan vinden of dat oneigenlijk gebruik van de laadpassen zou ontstaan om het laadtegoed in geld te verzilveren.

Wat betreft de subsidie op de aanleg van een laadpaal thuis is gekozen om deze niet apart als een optie aan te bieden. Het merendeel van de particulieren heeft thuis geen mogelijkheid om een laadpunt te realiseren. Daarnaast kunnen particulieren die een elektrische personenauto kopen of leasen het subsidiebedrag (deels) ook gebruiken om de kosten van een laadpunt thuis te dekken. Een aparte subsidie voor de aanleg van een laadpunt is dus niet nodig.

8.2 Korting op parkeerkosten

Een aantal indieners heeft de suggestie gegeven om korting te geven op parkeerkosten in plaats van of naast de subsidie.

Reactie IenW:

Gemeenten gaan in Nederland over de hoogte van de parkeertarieven, niet het Rijk. Gemeenten mogen tot op heden geen onderscheid maken in de hoogte van het parkeertarief ten opzichte van de uitstoot van een voertuig. In het Regeerakkoord Rutte III is daarom overeengekomen dat gemeenten wel de bevoegdheid gaan krijgen tot het hanteren van lagere parkeertarieven voor elektrische voertuigen. Het vormt onderdeel van een breed en uitgebalanceerd maatregelenpakket uit het Klimaatakkoord. Voor de zogenaamde "differentiatie van parkeertarieven" is er conform het Regeerakkoord een wetswijziging van de Gemeentewet in voorbereiding (zie: https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_gemeentewet_differentiatie_parkeertarieven).

Ten tijde van schrijven van dit verslag is de verwachting dat de concept wetswijziging op korte termijn ter definitieve besluitvorming aan de Kamer wordt voorgelegd. Na vaststelling van de wet is het uiteindelijk aan de gemeenten of zij ook daadwerkelijk lagere parkeertarieven voor elektrische voertuigen invoeren.

8.3 BTW-vrijstelling

In de internetconsultatie is een aantal keren genoemd om particulieren in plaats van de subsidie net als in Noorwegen een vrijstelling op de verschuldigde belasting toegevoegde waarde (BTW) te geven. Dit voor zowel de auto als eventueel voor een laadpaal. Hierdoor zou er geen moeilijke tijdrovende regeling met subsidie aanvragen nodig meer zijn waarvoor extra ambtenaren moeten worden ingezet.

Reactie IenW:

Het is op grond van Europese regelgeving niet mogelijk om als lidstaat eenzijdig te kiezen voor een BTW-vrijstelling. Alleen als dit collectief door alle lidstaten wordt besloten kan dit aangepast worden. Noorwegen subsidieert onder andere elektrische auto's met een BTW-vrijstelling, maar Noorwegen is geen lid van de EU en kan daarom eigen keuzes maken over BTW-vrijstellingen.

⁴ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/informatie-over-elektrisch-rijden/formule-e-team>

8.4 Vrijstelling motorrijtuigenbelasting behouden

Een aantal indieners heeft verzocht om de vrijstelling motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische personenauto's te behouden.

Reactie IenW:

In het Belastingplan 2020 zijn afspraken gemaakt over de MRB voor elektrische auto's. Tot en met 2024 zijn de elektrische personenauto's vrijgesteld van MRB. In 2025 gaan ze 25% van het tarief betalen. Vanaf 2026 vervalt vooralsnog de vrijstelling en betalen ook elektrische auto's het volledige MRB-tarief.

Afgesproken is om de fiscale stimulering van elektrische personenauto's jaarlijks te monitoren. Elk jaar, op Prinsjesdag, wordt er een Belastingplan als wetsvoorstel gepubliceerd. Per belastingplan kunnen bovenstaande tarieven in de toekomst nog wijzigen (in het Klimaatakkoord is dit ook wel "hand aan de kraan" genoemd).

8.5 Fietsstimulering

Enkele indieners wijzen erop dat het geld beter aan de fiets kan worden besteed, omdat dat volgens de indieners beter is in het kader van klimaatdoelstellingen.

Reactie IenW:

Het stimuleren van elektrische mobiliteit sluit het stimuleren van het fietsgebruik niet uit. Het kabinet zet zich in voor een sterker fietsbeleid. De fiets is de afgelopen jaren een volwaardig vervoermiddel geworden. Dat is belangrijk omdat de mobiliteit in Nederland is toegenomen, zowel in steden als tussen steden. Fietsen heeft daarnaast allerlei voordelen. Het draagt bij aan een beter milieu, is goed voor de gezondheid en vermindert files.

De Rijksoverheid wil Nederland fietsvriendelijker maken. Dat is goed voor de gezondheid van mensen en voor het milieu. Het kabinet stelt zichzelf dan ook tot doel om deze regeerperiode 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen, eventueel in combinatie met het openbaar vervoer. In het regeerakkoord staat dat er € 100 miljoen beschikbaar is voor de aanleg en/of aanpassingen van snelfietsroutes en fietsenstallingen. In het Klimaatakkoord van juni 2019 heeft de overheid beloofd nog eens € 75 miljoen extra te reserveren voor fietsenstallingen en slimme oplossingen voor extra fietsparkeerplekken.

8.6 Aparte rijstroken voor elektrische auto's

Eén indiener heeft de suggestie gegeven om aparte rijstroken beschikbaar te stellen voor 100% elektrische voertuigen en op die manier de overstap naar elektrisch vervoer te stimuleren.

Reactie IenW:

Op Rijkswegen is dat momenteel niet realistisch om in te voeren, er is te weinig capaciteit en ruimte. Ook de handhaafbaarheid van oneigenlijk gebruik van die stroken door andere voertuigen is niet kansrijk. Op lokaal niveau worden er naast subsidieregelingen parallel ook andere wegen bewandeld om een versnelling van de gang naar nul-emissie te krijgen. Dat gebeurt via middelgrote zero-emissie zones in 30 à 40 grotere gemeenten zoals in het Klimaatakkoord is afgesproken.

9 Extra categorieën en doelgroepen

In de internetconsultatie zijn meerdere oproepen/verzoeken gekomen om de regeling uit te breiden met extra categorieën voertuigen en/of doelgroepen. Per genoemde categorie volgt hieronder een reactie.

9.1 Motorfietsen

Er is meerdere malen het verzoek gedaan om ook elektrische motoren te subsidiëren. Diverse indieners vragen zich af waarom de regeling niet van toepassing is op elektrische motoren.

Motoren nemen minder ruimte in beslag op de weg (minder files, minder asfalt, minder stikstof voor de aanleg, minder parkeerbeslag), elektrische motoren maken minder lawaai en het is een relatief kleine groep (dus verhoudingsgewijs weinig extra kosten voor de overheid). Indieners geven aan dat er elektrische motoren binnen de gestelde bedragen en actieradius beschikbaar zijn, maar dat deze vooralsnog relatief duur in aanschaf zijn, net als elektrische personenauto's. Als het doel is om CO2 te reduceren dan zou ook deze categorie toegevoegd moeten worden aan de regeling.

Reactie IenW:

We vinden het goed dat veel particulieren een elektrische motor overwegen. We begrijpen de teleurstelling dat motorfietsen niet onder de regeling vallen. Deze regeling sluit echter aan bij de in het Klimaatakkoord gemaakte keuzes. Gekozen is de kleinere en compacte middenklasse elektrische personenauto's tussen de €12.000,- en €45.000,- te stimuleren.

9.2 Overige lichte voertuigen

Een aantal indieners en fabrikanten heeft verzocht om ook elektrische brommobielen categorie L6e, (Enclosed Narrow) Light Electric Vehicles (EN)LEV met categorie L5e (driewielers) en L7e (vierwielers), bromfietsen en scooters te subsidiëren met deze regeling. Voor de aanschaf van deze categorieën bestaan momenteel nog geen subsidies terwijl ook hier het prijsverschil tussen voertuigen met een verbrandingsmotor en een elektrische aangedreven variant aanzienlijk is. Er wordt aangegeven dat voor de doelgroepen die gebruik maken van deze andere voertuigen eveneens een prijsverschil te groot is om over te gaan op een schone elektrische variant. Ook deze voertuigen dragen bij aan een beter milieu door minder CO2-uitstoot. Sommigen dragen tevens bij aan de file- en parkeerproblematiek omdat zij minder ruimte in beslag nemen en door hun relatief lage gewicht zijn ze verkeersveiliger voor fietsers en voetganger en verbruiken over het algemeen minder energie dan de gemiddelde personenauto.

Reactie IenW:

We vinden het goed als particulieren andere (lichte) elektrische voertuigen dan de elektrische personenauto overwegen. We begrijpen de teleurstelling dat deze niet onder deze regeling vallen. Deze regeling sluit echter aan bij de in het Klimaatakkoord gemaakte keuzes. Gekozen is de kleinere en compacte middenklasse elektrische personenauto's tussen de €12.000,- en €45.000,- te stimuleren.

9.3 (Plug-in)hybride personenauto's (P)HEV

In de consultatie heeft een aantal indieners de oproep gedaan om ook de (plug-in)hybride personenauto's, de (P)HEV mee te nemen in de regeling. Zij vragen zich af waarom deze auto's zijn uitgesloten. De subsidie was een gouden kans geweest om een deel van deze auto's op de Nederlandse markt te houden. In de ogen van de indieners vormt de (P)HEV een prima overgangstechniek om de consument aan elektrisch rijden te laten wennen. Een particulier heeft immers belang om de plug-in auto's zoveel als mogelijk elektrisch te rijden als de actieradius van de PHEV redelijk is. Daarnaast kunnen deze voertuigen ook aanhangwagens en caravans trekken. Anderen zien de hybride (stads)auto (HEV) zonder laadstekker als een ultieme tussenstap. Die auto's zijn vaak zuiniger dan auto's met alleen een verbrandingsmotor. Omdat zij niet met een stekker opgeladen hoeven te worden zijn er ook minder investeringen in het elektriciteitsnetwerk noodzakelijk en hoeven indieners niet massaal te zoeken naar laadvoorzieningen.

Reactie IenW:

(Plug-in) hybride auto's zijn auto's die (deels) kunnen rijden op elektriciteit en op fossiele brandstoffen. Deze auto's rijden gemiddeld zuiniger dan auto's die alleen op fossiele brandstoffen rijden, maar stoten nog steeds CO2 uit. Hiermee zijn ze op de lange termijn geen oplossing voor het klimaatprobleem. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuwe personenauto's die op de markt komen emissieloos zijn. Daarom zet de overheid de subsidie alleen in op 100% elektrische personenauto's.

Dit betekent overigens niet dat het Rijk helemaal niets doet voor de PHEV's. Zo gelden er voor PHEV's nog fiscale voordelen in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en in de motorrijtuigenbelasting (MRB): de helft van het tarief voor de MRB van een personenauto met een CO₂-uitstoot tussen de 0 en 50 gram per kilometer. Dit half tarief in de MRB wordt verlengd tot en met 2024. In 2025 wordt dit half tarief omgezet in een driekwarttarief. Ook hebben PHEV's een korting op het BPM-tarief voor een personenauto met een CO₂-uitstoot tussen de 0 en 50 gram per kilometer.

9.4 Bi-fuel / CNG auto's

In de consultatie heeft een aantal indieners de oproep gedaan om ook de personenauto's met verbrandingsmotor op bi-fuel (LNG, Biodiesel, etc) en CNG mee te nemen in de regeling. Zij vragen zich af waarom deze auto's zijn uitgesloten en verwijzen daarbij naar een studie van het Duitse ADAC waarin CNG van alle brandstoffen het meest milieuvriendelijk is bestempeld.

Reactie IenW:

De voorgestelde personenauto's rijden op fossiele brandstoffen en stoten daarmee nog steeds CO₂ uit. Hiermee zijn ze op de lange termijn geen oplossing voor het klimaatprobleem. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuwe personenauto's die op de markt komen emissieloos zijn. Daarom zet de overheid de subsidie alleen in op 100% elektrische personenauto's.

Er circuleren veel verschillende studies waarin de CO₂-uitstoot van elektrische personenauto's vergeleken wordt met die van personenauto's met een verbrandingsmotor. Afhankelijk welke aannames er in de studies worden gedaan en welke zaken precies worden meegenomen, verschillen de uitkomsten van de onderzoeken. Het maakt nogal uit of de hele levenscyclus van de auto's wordt gevolgd en gekeken wordt naar hoeveel CO₂ daarbij vrijkomt (zie ook punt 14.3). Een goede levenscyclusanalyse (LCA) omvat de productie van de auto's, de productie en vervoer van de brandstoffen, het gebruik tijdens het rijden en tot slot ook de CO₂ die wordt uitgestoten bij het onderhoud, het afbreken en het recyclen van de auto's.

In het genoemde ADAC-rapport wordt geen rekening gehouden met de CO₂-uitstoot die gemoeid is bij het boren, het oppompen, transporteren en/of raffineren van gas en olie (well-to-wheel). Aardgas (CNG) is een klimaatvriendelijke brandstof als je ermee rijdt, maar het probleem zit bij de ontginning. Aardgas bestaat namelijk voor 80 tot 90% uit methaan en dat is een broeikasgas met een sterker negatief effect dan CO₂. Bij het boren, transporteren en verwerken van aardgas lekt altijd een deel weg.

9.5 Waterstof- en zonnecelauto's

In de consultatie heeft een aantal indieners de oproep gedaan om ook de waterstof en zonnecel aangedreven personenauto's mee te nemen in de regeling. Zij vragen zich af waarom deze auto's zijn uitgesloten. Juist omdat op deze manier ook een stimulans geboden kan worden voor deze innovaties om haast te maken met het betaalbaar maken voor de consument. De voorgestelde regeling treft deze voertuigen onevenredig hard en heeft een negatief effect op de ambitie om – emissievrij vervoer te stimuleren. Men pleit om net als bij de zakelijke bijtellingsregeling waterstof- en zonnecelauto's buiten de catalogusprijs begrenzing te houden. Ook zijn er suggesties gedaan om deze auto's een hoger subsidiebedrag te geven en/of geen bovengrens te hanteren voor de catalogusprijs (zie punt 4.1, 5.2 en 5.3).

Reactie IenW:

De regeling is techniekneutraal vormgegeven. De definitie van een elektrische personenauto betreft een personenauto die volledig emissieloos is, dus zonder uitstoot van CO₂, en uitsluitend wordt aangedreven door een elektromotor. Waterstof- en zonnecelauto's vallen dus gewoon onder deze definitie. Deze voertuigen zetten waterstof respectievelijk zonlicht om in elektriciteit waar vervolgens een elektromotor voor de aandrijving zorgt. Deze voertuigen zijn op basis van hun techniek dus niet uitgesloten in de regeling. Wel is het zo dat de catalogusprijs van deze voertuigen in de meeste gevallen op dit moment nog boven de €45.000,- nieuwwaarde uitkomt

(met uitzondering van de aangekondigde Sono Sion, een auto met zonnecellen en een voorlopige richtprijs ca. €26.000,-).

De uitzonderingen in de MIA en in de zakelijke bijtellingsregeling richten zich op een andere doelgroep: de zakelijke rijder c.q. ondernemer. Voor de meeste particulieren (onze doelgroep) ligt de aanschafprijs van een dergelijk innovatief voertuig op dit moment dermate ver boven hun budget dat een subsidie van €4.000,- (nieuw) respectievelijk €2.000,- (gebruikt) het verschil niet gaat maken om een dergelijke auto privé te overwegen. Hier spelen andere overwegingen om tot een dergelijke koop c.q. lease over te gaan. Gezien de beperkte middelen heeft het kabinet keuzes moeten maken. Gekozen is compacte middenklasse elektrische personenauto's met een catalogusprijs tussen de €12.000,- en €45.000,- te stimuleren en de subsidiebedragen voor particulieren die deze innovatieve voertuigen overwegen niet verder te verhogen.

Het Rijk stimuleert langs andere regelingen wel dergelijke nieuwe innovaties. Zakelijk vindt er wel extra (fiscale) stimulering van deze voertuigen plaats (MIA en bijtellingsvoordelen) ten opzichte van batterij elektrische personenauto's. Ook rolt het Rijk de komende jaren een netwerk van waterstoftankstations uit. Het is de verwachting dat waterstof en zonnecel aangedreven personenauto's op termijn voordeliger worden.

9.6 Ombouw / retrofit voertuigen

Een aantal indieners en bedrijven heeft verzocht om de subsidieregeling uit te breiden voor ombouw / retrofit van bestaande personenauto's met een verbrandingsmotor naar een volledig elektrische aandrijving. Naast de winst in beperking van schadelijke uitstoot, levert dit besparing op in het gebruik van grondstoffen en energie bij de bouw van nieuwe auto's. Ook zou het een extra stimulans kunnen geven aan eigenaren van oldtimers, zodat ook die behouden kunnen worden en toch zonder uitstoot gaan rondrijden.

Reactie IenW:

Het ministerie staat positief tegenover de ombouw van bestaande personenauto's met een verbrandingsmotor naar auto's met een volledig elektrische aandrijving. Deze regeling sluit echter aan bij de in het Klimaatakkoord gemaakte keuzes. Het ombouwen van een voertuig naar volledig elektrisch wordt niet toegevoegd aan de regeling.

9.7 Deelauto's

Een aantal indieners heeft de wens uitgesproken om de subsidieregeling ook open te stellen voor (energie- en mobiliteit) coöperaties, stichtingen en verenigingen die elektrische deelauto-projecten uitvoeren. Het toevoegen van deze doelgroepen kan elektrisch rijden voor iedereen toegankelijk maken en tegelijkertijd het aantal benodigde auto's beperken. Immers, wanneer de leden van de coöperatie ieder als individu een subsidie zouden aanvragen, zou de subsidiepot sneller leeg zijn en wordt de subsidie minder effectief besteed.

Er zijn vormen waarbij de auto in eigendom van een particulier is, die deze deelt met zijn burens. Er zijn ook vormen waarbij het eigendom van de auto bij een deelcollectief ligt, zoals het plaatselijk belang in een dorp, of een energiecoöperatie. Bij dit soort collectieven gaat het om particulier gebruik. Gesteld wordt dat wanneer er een subsidie beschikbaar komt voor elektrische auto's in particulier eigendom maar niet voor coöperatief eigendom dat dit betekent dat collectief eigendom minder aantrekkelijk wordt. Het zou daarom een wenselijke stimulans zijn om de regeling voor deze doelgroepen uit te breiden.

Ook is er een indiener die de suggestie heeft gedaan de subsidie te verstrekken op een deelauto-abonnement voor particulieren. Dit om particuliere automobilisten tegemoet te komen die wel elektrisch zouden willen rijden maar waarvoor de aanschaf of lease van een elektrische personenauto nog te kostbaar is.

Reactie IenW:

Op dit moment is de regeling alleen beschikbaar voor particulieren (natuurlijke personen). Bedrijven, stichtingen, (energie- en mobiliteit)coöperaties en verenigingen vallen buiten de

regeling. We onderschrijven de wens om dit te regelen en onderzoeken daarom de mogelijkheden om hieraan tegemoet te komen. Dit is zo ook afgesproken in het Klimaatakkoord. De suggestie om een deelauto-abonnement ook te subsidiëren nemen we eveneens mee in dat onderzoek.

9.8 Bestel- en vrachtauto's

Een aantal indieners heeft de wens uitgesproken om haast te maken met de aangekondigde separate stimuleringsregeling voor elektrische bestelauto's en vrachtauto's.

Reactie IenW:

Het ministerie werkt momenteel samen met de logistieke sector een aparte stimuleringsregeling uit voor zero-emissie (bedrijfs-)voertuigen voor logistieke doeleinden. Dit volgens afspraak uit het Klimaatakkoord. Dit programma zal uiterlijk 1 januari 2021 in werking treden of zoveel eerder als mogelijk. De internetconsultatie van die conceptregelingen volgt nog.

9.9 ZZP-ers en kleine zelfstandigen

Een aantal indieners heeft de wens uitgesproken om naast particulieren deze regeling ook mogelijk te maken voor kleine zelfstandigen en ZZP-ers.

Reactie IenW:

Voor zakelijke doelgroepen (klein of groot) zijn er andere stimuleringsregelingen om elektrische te gaan rijden. Denk hierbij aan de Milieu Investerings Aftrek (MIA) en de korting op de bijtelling bij privégebruik van een elektrische auto van de zaak. Wij beogen bewust geen stapeling in de stimulering te creëren. Om die reden is deze regeling uitsluitend voor natuurlijke personen ingericht. Een ZZP-er die in de hoedanigheid als particulier en ten behoeve van privé gebruik een elektrische personenauto vanuit zijn privé vermogen aanschaf of least, komt overigens wel in aanmerking voor deze subsidieregeling.

10 Actieradius

Meerdere indieners hebben vragen gesteld over de minimale actieradius van 120 km die als eis in de conceptregeling is opgenomen. Een aantal indieners zet vraagtekens bij het doel deze eis en roept op om deze eis volledig te laten vervallen of te verlagen. Anderen vinden de gestelde actieradius van 120 km weinig ambitieus en verzoeken deze waarde zelfs te verhogen. Ook zijn er vragen gekomen waar de actieradius is te achterhalen. Verder is onduidelijkheid over welke waarde zij moeten hanteren bij voertuigen waarbij zowel een NEDC als WLTP gemeten waarde beschikbaar is. Hieronder gaan wij puntsgewijs in op de gestelde vragen.

10.1 Doel van een minimale actieradius-eis

De subsidieregeling zoals die nu ter consultatie voorligt, vereist dat de actieradius van de elektrische personenauto minimaal 120 km dient te bedragen. Enkele elektrische (stads)auto's zoals bijvoorbeeld van het automerk Smart voldoen hier niet in alle gevallen aan. Enkele indieners vragen zich af wat het doel van deze eis is. Volgens hen kan het succes van de regeling worden vergroot indien deze eis komt te vervallen. Er wordt immers al een eis gesteld aan de voertuigcategorie die "M1" moet zijn én er is een minimale aanschafwaarde opgenomen. Het wegvallen van de minimum actieradius doet naar hun idee geen enkele afbreuk aan de regeling en biedt in het A-segment (kleine stadsauto's), waarin met name de particulier geïnteresseerd is weer een level playing field. Zij stellen voor de particulier zelf te laten beoordelen hoeveel actieradius voor hem of haar noodzakelijk is bij de aankoopkeuze maar niet op voorhand enkele elektrische modellen die momenteel op de markt zijn uit te sluiten.

Reactie IenW:

De minimale actieradius van 120 km is als eis behouden in de subsidieregeling. Het doel hiervan is om alleen elektrische personenauto's in aanmerking te laten komen die een volwaardig alternatief

vormen voor een volwaardige compacte middenklasse personenauto met een verbrandingsmotor, inclusief stadsauto. Met 'volwaardig' is bedoeld dat een auto een reële minimale afstand kan afleggen zodat in de praktijk deze auto niet na iedere rit al opgeladen hoeft te worden. In overleg met de sector (Formule E-Team) is eerder geconcludeerd dat een waarde van minimaal 120 km reëel is.

10.2 Vindbaarheid en berekeningswijze actieradius

Een minimale actieradius voor een elektrische personenauto is volgens enkele indieners lastig vast te stellen. Hiervoor bestaan verschillende meetmethodes zoals de zogenaamde "The Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure" (WLTP) en voorheen de "The New European Driving Cycle" (NEDC).

Een ander probleempunt wat is opgevoerd, is de berekening van de actieradius bij de WLTP die duidelijk anders gaat dan bij de NEDC. In het NEDC-systeem beschikt een fabrikant voor zijn productie over een Europese typegoedkeuring (ETG) met één waarde voor de actieradius voor een hele voertuigfamilie (allerlei verschillende varianten van één model-type combinatie, al dan niet voorzien van opties). In het WLTP-regime kan dat niet meer. In plaats daarvan wordt voor de ETG van een WLTP merk-model-uitvoering een actieradius-range afgegeven, met een minimum- en een maximumwaarde. Dit maakt het voor fabrikanten van automodellen die op de grens van de 120 km actieradius zitten nu lastig om consumenten vooraf duidelijkheid te geven of de auto voldoet aan deze eis of niet. Als voorbeeld: de Smart Fortwo EQ kent een WLTP bandbreedte van 115-130 km actieradius binnen de WLTP. Het vaststellen van een minimale actieradius van 120 kilometer is volgens sommige indieners daarom lastig uitvoerbaar en tevens arbitrair. De actieradius is geen onderdeel van de Europese typegoedkeuring en daarom stellen zij de vraag hoe juridisch haalbaar dit criterium zal blijken.

Reactie IenW:

Van gebruikte elektrische personenauto's is in de meeste gevallen de actieradius opgenomen in het openbare deel van het kentekenregister bij de RDW. Particulieren en autobedrijven kunnen deze waarde eenvoudig opzoeken via de "kentekencheck" op de website van de RDW www.rdw.nl door het kenteken van het gebruikte voertuig in te voeren. Daar waar twijfels zijn over de juistheid van deze waarde of wanneer de waarde in het kentekenregister ontbreekt is de informatie opvraagbaar bij de importeur.

Bij nieuwe voertuigen is de (bandbreedte) van de actieradius bij de importeur bekend en staat deze ook in de technische lijst van een verkoopbrochure. Het autobedrijf c.q. importeur zou ons inziens prima in staat moeten zijn om een goede inschatting te geven wat de actieradius van het nieuw te bestellen voertuig gaat zijn. Daar waar in het geschetste voorbeeld een voertuig met de bandbreedte in de buurt van de minimale actieradius-eis komt, is het in onze ogen haalbaar om aan te geven welke uitvoering respectievelijk welke opties van het voertuig tot een lagere actieradius leiden en de auto qua actieradius in het 'grensgebied' komt.

10.3 Toepassing methode bij nieuw en gebruikt

Een aantal indieners geeft aan dat zij niet precies weten welke methode zij dienen aan te houden voor het bepalen van de actieradius. Sommige elektrische personenauto's worden niet meer nieuw geleverd en hebben daardoor nooit een gemeten waarde op basis van de WLTP-methode gehad. Zij vragen welke methode zij in welk geval moeten aanhouden.

Reactie IenW:

Zoals in de definities van de regeling is opgenomen moet de actieradius van een elektrische personenauto gemeten zijn op grond van de WLTP-methode. Indien er geen gegevens over de actieradius op grond van de WLTP beschikbaar zijn, dient de NEDC-methode aangehouden te worden. Gekeken moet worden naar het moment van datum eerste toelating. Had het voertuig op het moment van zijn eerste toelating een NEDC-waarde, dan is die leidend. Had het voertuig al een WLTP-waarde dan is de WLTP-waarde van toepassing. Op dit punt is de regeling verduidelijkt.

11 Keurmerk Private Lease

SmiLease en de BOVAG hebben ons verzocht om de eis van het Keurmerk Private Lease niet verplicht te laten zijn c.q. volledig te laten vervallen. Dit omdat zij aangeven dat er een aantal aanbieders zijn die betere voorwaarden en service zouden leveren zonder het keurmerk. Het keurmerk leidt naar mening van een indiener tot onnodige bureaucratie en inefficiëntie. Ook zou de eis van het keurmerk strijdig zijn met het verlenen van subsidie bij koop. Bij koop wordt immers geen enkele eis gesteld aan de wijze van financiering, de indiener vraagt zich af waarom dit bij lease dan wel wordt gedaan.

Reactie IenW:

Het ministerie vindt het belangrijk dat burgers bij het aangaan van een private leasecontract, wat een financiële verplichting is, goed worden beschermd. Zoals in de toelichting aan gegeven is, is het begrip lease niet in wet- of regelgeving gedefinieerd. Voor de toepassing van deze regeling is aangesloten bij het begrip dat wordt gebruikt door de Belastingdienst in de beleidsregel Omzetbelasting, leasing⁵ voor de zogeheten 'operational lease'. Dit is ook de leasevorm die doorgaans wordt gebruikt bij private lease en die tevens wordt gehanteerd door het Keurmerk Private Lease.

Het beschermt de consument door de BKR-toets en de draagkrachtnorm onder andere tegen onverantwoorde verplichtingen, dus minder kans op overkreditering en schuldenproblematiek. Verder bevat het keurmerk o.a. minimale voorwaarden rondom bedenktijd, contractbeëindiging en geschillen.

Tevens staat het ieder leasebedrijf, dat aan de eisen van het keurmerk voldoet, vrij om toe te treden. Deelname is financieel laagdrempelig. Voor kleine autobedrijven die geen eigen back-office kunnen faciliteren, maar wel de frontoffice willen zijn, biedt Care4Lease, een onderdeel van BOVEMIJ in beginsel de mogelijkheid om dit te verzorgen. Het gebruik van het keurmerk is ons inziens daarom ook juridisch te rechtvaardigen.

12 Batterijcheck en -garantie

Een aantal indieners heeft verzocht om een verplichte (uniforme) batterijcheck en een aanbod voor verlengde batterij garantie z.s.m. onderdeel te laten uitmaken van deze subsidieregeling voor gebruikte elektrische personenauto's. Naast de aanschafprijs is volgens de indieners de onzekerheid over de levensduur van de batterij voor veel mensen een drempel om een gebruikte elektrische personenauto te kopen. De consument krijgt met een batterijcheck en -garantie zekerheid over de conditie en garantie van de batterij van de auto. Indieners geven aan dat er helaas op dit moment nog veel verschillen bestaan tussen automerken en bovendien niet alle automerken toegang geven tot deze informatie om dit goed te kunnen meten. Zij vragen hoe dit geborgd gaat worden en pleiten dat de uniforme batterijcheck zo snel mogelijk wordt aangeboden.

Reactie IenW:

Net als deze sectorpartijen vindt het kabinet de afspraken uit het Klimaatakkoord over een spoedige uniforme batterijcheck en -garantie heel belangrijk. Uiteindelijk moeten alle batterijen op dezelfde wijze eenduidig kunnen worden uitgelezen. Dit in het belang van de consument, het eventuele onderhoud en in het belang van een volwassen markt voor gebruikte elektrische auto's.

Een verplichte koppeling aan deze regeling zien wij nu niet als kansrijk. Zoals aangegeven in de brief⁶ aan de Tweede Kamer van 4 maart jl. is - zowel voor nieuwe als gebruikte elektrische auto's - de capaciteit van de batterij een belangrijk deel van de aankoopbeslissing. Daarom is de fabrieksgarantie op de accu bij veel aanbieders inmiddels 8 jaar. Voor gebruikte auto's valt de batterij onder de normale BOVAG-garantie, die kopers tegen meerprijs eventueel ook elders kunnen verlengen. Met de BOVAG is afgesproken dat zij werken aan een uniforme batterijcheck

⁵ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2007-24-p15-SC79120.html>

⁶ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z04250&did=2020D08810

waarbij we streven deze dit jaar nog in te voeren. Dit zodat iedereen bij de aanschaf zekerheid heeft over de conditie van de batterij. Daarnaast wordt dit vraagstuk ook in Europees verband aangekaart.

13 Laadinfrastructuur en elektriciteitsnetwerk

Een aantal indieners heeft zorgen geuit over het aantal laadpunten in Nederland en de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. Zij vragen zich af in hoeverre het netwerk deze belasting wel aan kan, of er voldoende laadpunten zijn en of deze ook in de openbare ruimte allemaal passen. Ook zetten zij hun vraagtekens bij de beschikbare hoeveelheid (groene) elektriciteit die momenteel wordt geproduceerd.

Een aantal brancheverenigingen pleit er voor dat de groei van het aantal laadpalen gelijk op moet blijven lopen met de groei van het elektrisch vervoer. Dit zodat laadinfrastructuur geen drempel vormt om emissieloos te gaan rijden. Zij hechten daarom groot belang aan een goede uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Specifiek pleiten zij voor behoud van de tijdelijke verlaging van de energiebelasting op elektriciteit, geleverd via openbare laadpalen met een zelfstandige aansluiting. Deze (tijdelijke) maatregel loopt per 1 januari 2020 af maar draagt wel positief bij aan het rendabel maken van openbare laadvoorzieningen. De aanlegkosten zijn hoog en niet alle laadpunten worden evenveel gebruikt.

Reactie IenW:

Het ministerie onderkent de noodzaak om de komende jaren voldoende laadpunten te realiseren en te zorgen dat het elektriciteitsnetwerk hierop voldoende voorbereid is.

De afspraken van het Klimaatakkoord zorgen voor grote veranderingen in ons energiesysteem. De uitrol van elektrisch vervoer is slechts één van de oorzaken van de toename van het elektriciteitsverbruik. Accu's van elektrische auto's bieden daarnaast óók nieuwe mogelijkheden om vraag en aanbod te stabiliseren. Netbeheerders hebben een belangrijke verantwoordelijkheid om het energiesysteem op deze nieuwe toekomst voor te bereiden.

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur⁷ (NAL) werken zij samen met de regionale overheden om de toekomstige energiebehoefte voor elektrisch rijden in kaart te brengen. Netbeheerders krijgen hierdoor zicht op de impact en kunnen het elektriciteitsnet op tijd aanpassen. De NAL is tegelijk met het Klimaatakkoord gepubliceerd in juni 2019. De ambitie uit het Regeerakkoord om uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn, is vertaald naar een wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenauto's. Dat komt overeen met een laadbehoefte van 7.100 gigawattuur (GWh). Hiervoor zijn naar huidige inschatting 1,7 miljoen laadpunten voor nodig.

In de Kamerbrief "Stand van zaken Uitvoering Klimaatakkoord Mobiliteit" van 17 april 2020⁸ heeft het kabinet de voortgang omschreven over de NAL. Daarin is onder andere vermeld dat er zes samenwerkingsovereenkomsten met decentrale overheden en netbeheerders op korte termijn worden ondertekend. Deze samenwerkingsregio's gaan zich inzetten op het gebied van het beleid en de uitrol van laadinfrastructuur voor alle typen voertuigen. Dus niet alleen voor personenauto's, maar ook onder andere voor logistiek gebruik.

De wens van de sector over het verlengen van de verlaagde energiebelasting op elektriciteit, geleverd via openbare laadpalen met een zelfstandige aansluiting, is bekend. Hierover lopen al aparte acties vanuit het ministerie van IenW in samenwerking met het ministerie van Financiën om te onderzoeken of dit met 2 jaar kan worden verlengd. De sector wordt nog apart geïnformeerd wat hiervan de uitkomsten zijn.

⁷ <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit/documenten/publicaties/2019/06/28/achtergrondnotitie-mobiliteit-laadinfrastructuur>

⁸ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z06960&did=2020D14848

14 Negatieve aspecten elektrisch rijden

Tijdens de internetconsultatie hebben enkele indieners hun zorgen geuit over de milieubelasting van het stimuleren van elektrische voertuigen. Zij zetten onder andere hun twijfels bij de (arbeids)omstandigheden die spelen bij de inwinning van grondstoffen voor batterijen. Ook plaatsen zij vraagtekens bij de duurzaamheid van (batterijen van) elektrische auto's in relatie tot auto's met een verbrandingsmotor, mede in combinatie met de opwekking van elektriciteit die nog niet 100% hernieuwbaar is en batterijen die nauwelijks gerecycled worden. In de navolgende paragrafen geeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reactie op deze punten.

14.1 (Arbeids)omstandigheden bij inwinning grondstoffen voor batterijen

Een aantal indieners maakt zich zorgen over de (arbeids)omstandigheden bij winning van grondstoffen voor batterijen. Zo verwijzen zij bijvoorbeeld naar de onderzoeken van Amnesty International over vermeende kinderarbeid in mijnen in Congo, vervuiling van nabijgelegen rivieren en drinkwater. Inwinning van bepaalde grondstoffen, zoals kobalt, zorgen volgens de indieners tot een groot risico van de wereldwijde energietransitie, maar ook van de mensenrechten. Zij vragen zich af in hoeverre de overheid deze voertuigen moet stimuleren gelet op deze omstandigheden.

Reactie IenW:

De Nederlandse overheid onderkent de zorgen die er op dit gebied spelen en wil haar ogen hiervoor ook niet sluiten. Integendeel, zij voert actief beleid op deze aandachtspunten. Dit beleid is onder andere uitvoerig beschreven in de brief⁹ aan de Tweede Kamer over de "Strategische aanpak batterijen" van 28 januari 2020. In deze brief geven wij samen met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en Economische Zaken en Klimaat een toelichting op de ontwikkelingen rond batterijen in de samenleving. Dat gaat breder dan alleen de batterijen die benodigd zijn voor elektrische personenauto's. Op grond daarvan heeft de Nederlandse overheid ook een agenda en een nationale strategische aanpak vormgegeven. Deze aanpak is erop gericht om de toename van het gebruik van batterijen in de samenleving - in transport, energieopslag en consumentenproducten - verantwoord te laten verlopen. Inzameling, duurzame en verantwoorde winning en hergebruik van grondstoffen zijn hierbij ook expliciete thema's.

Voor de meest gebruikte batterijen in o.a. elektrische voertuigen zijn nu nog metalen nodig, zoals lithium, nikkel en kobalt. Deze metalen worden gewonnen in mijnen. Voor het metaal kobalt vindt meer dan de helft van de winning op het moment plaats in de Democratische Republiek Congo (DRC). Daar gebeurt het overgrote gedeelte van de productie in geïndustrialiseerde mijnen en Amnesty International schat in dat op het ogenblik 20% met de hand wordt gedolven in kleinere mijnen. Dit kan gepaard gaan met slechte omstandigheden. Dit geldt voor zowel de batterijen van een elektrische auto als ook voor die van laptops, mobiele telefoons of andere producten met een batterij of accu.

Multilaterale organisaties voeren ook beleid op deze aandachtspunten. De OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas schrijft voor dat een bedrijf zijn uiterste best moet doen om inzicht te krijgen in de risico's (onder andere mensenrechten en kinderarbeid) verbonden aan zijn handelsketen (zie onder andere: <https://www.oecd.org/corporate/mne/mining.htm>). Steeds meer autofabrikanten zetten zich hiervoor in. Zo heeft Tesla aangegeven meer aandacht te hebben voor de herkomst van metalen, door o.a. overeenkomsten met mijnbouwbedrijven te sluiten. Volkswagen en Ford hebben recent aangekondigd gebruik te maken van blockchain-techniek om de herkomst van hun kobalt te kunnen traceren. Ook wordt al een paar jaar flink geïnvesteerd in batterijen die minder of geen gebruik maken van deze essentiële metalen. Grote autobedrijven als Volvo, Daimler, BMW, Volkswagen, Toyota hebben zich ook verenigd in Drive Sustainability om samen te werken aan meer verantwoorde mijnbouw en ketens.

⁹ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888

Naast de toepassing in elektrische voertuigen, zijn andere toepassingen waarin kobalt wordt gebruikt, Ook in deze sectoren worden maatregelen genomen om tot meer duurzame winning te komen:

- Voor productie van hoogwaardige metaallegeringen voor gebruik in onder andere de luchtvaart en de medische sector
- Als pigment voor de productie van onder andere cosmetica, glas en keramiek
- Als katalysator bij het proces om olie te ontzwavelen. Door gebruik van kobalt is met name bij diesel, kerosine en scheepsdiesel de zwaveluitstoot flink lager.

Voor meer informatie verwijzen wij tevens naar de brief¹⁰ aan de Tweede Kamer over de “Strategische aanpak batterijen” van 28 januari 2020.

14.2 Duurzame opwekking van energie

Enkele indieners wijzen erop dat het voor de subsidieregeling gereserveerde geld ook ingezet had kunnen worden voor duurzame energieopwekking. Zij plaatsen hun vraagtekens bij de energiezuinigheid en duurzaamheid van batterijen. Ook wijzen zij op de huidige productie van energie die nog verre van CO₂-neutraal is.

Reactie IenW:

De afspraken uit het Klimaatakkoord, waaronder deze subsidieregeling, en de afspraken uit het Energieakkoord versterken elkaar. De Energietransitie is in volle gang, onder andere sinds het energieakkoord¹¹ uit 2013. Nederland werkt aan duurzame, betrouwbare en beschikbare energie die voor iedereen betaalbaar is. De Rijksoverheid wil dat in 2020 14% van alle gebruikte energie in Nederland uit duurzame bronnen komt en in 2030 minimaal 27%. In 2050 moet de energievoorziening bijna helemaal duurzaam zijn. Een overgang naar een duurzame energievoorziening is van groot belang, voor het tegengaan van klimaatverandering. Ook spelen afnemende beschikbaarheid van fossiele brandstoffen en de afhankelijkheid van internationale energieleveranciers een rol. Elektrische auto's zullen door de energietransitie in toenemende mate gebruik maken van duurzame energie.

Wat betreft energiezuinigheid en duurzaamheid van batterijen: het vraagstuk van duurzaamheid en recycling van batterijen is geadresseerd in de brief¹² “Strategische aanpak batterijen” van 28 januari 2020. Wat betreft energiezuinigheid sluit ik graag aan bij opmerkingen over de energietransitie welke is ingezet door het Energieakkoord. Bij energie transport is altijd een vorm van energieverlies, maar dat geldt voor elektriciteit in zijn algemeenheid, ongeacht de oorspronkelijke bron van energie (fossiel of duurzaam). Echter, daaraan voeg ik graag toe dat elektromotoren een veel hoger rendement (circa 90%) kennen dan conventionele motor (circa 35%). Een elektrische auto is vanuit dat perspectief ook veel energiezuiniger. Volgens onderzoek van TNO¹³ zorgt een elektrische auto die volledig op groene stroom rijdt voor gemiddeld 70% minder CO₂-uitstoot dan een vergelijkbare auto op benzine. Rijdt men de elektrische auto op grijze stroom, dan is de CO₂-uitstoot bij gebruik van de elektrische auto nog altijd 30% minder dan bij gebruik van een conventionele auto. Vaak wordt vergeten dat de delving van grondstoffen (aardolie en –gas), de productie en het transport van fossiele brandstoffen ook energieverliezen en CO₂-uitstoot met zich meebrengt.

14.3 Duurzaamheid elektrische personenauto

Een aantal indieners betwijfelt de duurzaamheid van de productie en/of het rijden van een elektrische auto. Zij halen diverse onderzoeken aan waaruit zou blijken dat de productie en/of het

¹⁰ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888

¹¹ <https://www.ser.nl/nl/thema/energie-en-duurzaamheid/energieakkoord>

¹² https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888

¹³ <https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/mobiliteit-logistiek/roadmaps/sustainable-traffic-and-transport/sustainable-mobility-and-logistics/de-transitie-naar-co2-neutrale-mobiliteit-in-2050/energie-en-milieu-aspecten-van-elektrische-voertuigen/>

rijden van een elektrische auto's nog verre van CO₂-neutraal zouden zijn. Zij vinden het om die reden niet verstandig om te investeren in de transitie naar elektrische voertuigen.

Reactie IenW:

Het ministerie erkent dat een elektrische personenauto (nog) niet 100% klimaatneutraal is. Bij de opwekking van elektriciteit en het produceren van de personenauto komen schadelijke stoffen vrij (zie 11.2). Echter, in veel studies die circuleren worden verouderde aannames over bijvoorbeeld productie gehanteerd of wordt niet de volledige "levenscyclusanalyse" toegepast. Bij dit soort analyses kijken onderzoekers naar elk onderdeel van de energieketen, zoals de energie die de productie van de auto kost, de batterij, de brandstoffen (benzine, diesel of gas). Maar niet altijd kijken zij ook waar onderweg energie verloren gaat, zoals bijvoorbeeld bij het transport van elektriciteit van centrale naar laadpunt en in het laadsysteem van de e-auto.

Recente (maart/april 2020) onderzoeken met complete levenscyclusanalyses van Transport & Environment¹⁴ (T&E) en de Radboud Universiteit i.s.m. de universiteiten van Cambridge en Exeter¹⁵ tonen aan dat een elektrische auto die vandaag ergens een showroom in Europa verlaat, gedurende zijn leven gemiddeld een derde van de CO₂ zal uitstoten van een vergelijkbare benzine- of dieselversie. Voor 95% van alle wereldwijd gereden kilometers zou elektrificatie nu al een gunstig effect hebben op de CO₂-uitstoot.

14.4 Recycling van batterijen en grondstoffen

Een aantal indieners wijst op het belang van recycling van batterijen en grondstoffen.

Reactie I&W:

Recycling is een aandachtspunt waar actief beleid op wordt gevoerd. Dit beleid is onder andere uitvoerig beschreven in de brief¹⁶ aan de Tweede Kamer over de "Strategische aanpak batterijen" van 28 januari 2020. Voor meer informatie verwijzen we u graag naar deze brief met bijlagen.

14.5 Brandgevaar elektrische auto's

Een aantal indieners heeft zijn zorgen geuit over het vermeende brandgevaar van elektrische auto's al dan niet in combinatie met het parkeren (en laden) van deze voertuigen in parkeergarages onder woningen. Zij verwijzen naar diverse media-uitingen waaruit zou blijken dat deze auto's brandgevaarlijker zijn dan auto's met een verbrandingsmotor. Zij vragen zich om die reden af in hoeverre het verstandig is dat de overheid elektrische voertuigen verder stimuleert.

Reactie IenW:

De brandveiligheid van elektrische voertuigen, ook in relatie tot parkeergarages, heeft de aandacht van de overheid. Allereerst wil het ministerie van IenW benadrukken dat elektrische auto's moeten voldoen aan de toelatingseisen en veiligheidseisen vanuit de Verenigde Naties en de Europese Unie. Fabrikanten van elektrische en hybride-elektrische voertuigen besteden veel aandacht aan de (brand)veiligheid van hun voertuigen en ze testen deze daar vóór productie uitvoerig op. Ook na de productie bewaken ze dat zorgvuldig. De onafhankelijke veiligheidsexpertorganisatie DEKRA en de Duitse universiteit van Göttingen kwamen begin 2020 op basis van crashtesten en brandtesten tot de conclusie dat elektrische auto's minstens zo veilig zijn als conventionele brandstofauto's. Zelfs bij zware ongevallen ontstond in geen enkele van de geteste auto's door de botsing brand. Het risico op een brand bij elektrische auto's is volgens hen zeer gering.¹⁷ Ten

¹⁴ <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA.pdf>

¹⁵ <https://www.nature.com/articles/s41893-020-0488-7>

¹⁶ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888

¹⁷ Feuerwehr Magazin, 'Wie gefährdet sind Feuerwehrleute nach Unfällen von Elektro-Pkw?', 7 januari 2020, <https://www.feuerwehrmagazin.de/wissen/wie-gefaehrdet-sind-feuerwehrleute-nach-unfaellen-von-elektro-pkw-95470>, <https://www.vroom.be/nl/dossier/autosalon-brussel-2020/duitse-brandweer-test-brandgevaar-elektrische-auto-s-22714> en antwoord op vragen van de leden Beckerman en Laçin (SP) over brandgevaar in parkeergarages en onder woningen, Tweede Kamer, 24 maart 2020, 2020D11508

aanzien van parkeergarages wordt in een recent onderzoeksrapport van het Noorse onderzoeksbureau RISE op basis van statistische analyse van data en literatuuronderzoek geconcludeerd dat het opladen van een elektrisch aangedreven personenauto in een parkeergarage niet leidt tot een grotere kans op brand.¹⁸

Desondanks kunnen net als bij brandstofvoertuigen technische fouten of ongevallen leiden tot brand. Uit informatie van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) blijkt dat branden bij elektrische voertuigen anders zijn qua duur, verloop en bestrijdbaarheid. De veiligheidsregio's zijn over het algemeen bekend met de risico's bij de bestrijding van ongelukken met elektrische voertuigen. Landelijk wordt hierover informatie ontwikkeld, onder meer door IFV. De onderzoeken van het IFV bieden praktische handvatten voor brandweermensen voor o.a. het blussen van moderne (elektrische) voertuigen. Het ministerie van IenW acht het belangrijk om de kennis over veiligheid van elektrische voertuigen te vergroten. Het ministerie van IenW heeft daarom opdracht gegeven om de 'Factsheet veiligheid elektrisch vervoer' uit 2014 te actualiseren. Deze komt in de loop van 2020 beschikbaar.

14.6 Subsidie is alleen voor de rijkere

Enkele indieners maken zich zorgen dat de subsidie alleen terecht komt bij vermogende of rijke mensen en dat er niet om wordt gekeken naar de 'gewone man'.

Reactie IenW:

We realiseren ons dat niet alle mensen in staat zullen zijn om zich een auto te kunnen veroorloven, laat staan een elektrische. Hoe meer elektrische personenauto's we versneld in Nederland op de weg krijgen, hoe eerder het Nederlandse wagenpark 'vergroend' wordt. Uiteindelijk komen er daardoor ook goedkopere en meer betaalbare gebruikte elektrische auto's in de occasionmarkt. Verder merken we graag op dat de regeling nadrukkelijk bedoeld is voor particulieren die een (compacte) middenklasse personenauto's met een catalogusprijs tussen €12.000 en €45.000 overwegen. Relatief duurdere en exclusieve elektrische auto's komen expliciet niet in aanmerking voor deze regeling.

De regeling richt zich bovendien ook op gebruikte elektrische personenauto's. Deze mogen oorspronkelijk niet duurder zijn dan €45.000,- maar zijn vanwege de leeftijd, kilometers en daarmee afschrijving al goedkoper dan dat deze nieuw hebben gekost. Particulieren met een beperkter budget, die een gebruikte elektrische auto willen aanschaffen of leasen, kunnen ook gebruik maken van de regeling (mits aan de voorwaarden wordt voldaan). Tot slot merken wij op dat de regeling bedoeld is om een deel van de meerprijs ten opzichte van fossiele auto's te compenseren.

¹⁸ Brandt, A.W., Glansberg, K. (2019), *Lading av elbil i parkeringsgarasje*, RISE-rapport 2019:123, 2019

Bijlage: overzicht van organisaties die openbaar gereageerd hebben

	Bedrijfsnaam (openbaar)
1	Nissan
2	Feenstra
3	Broekhuis Schagen
4	Svala Auto BV
5	Tim-en-co
6	Stichting Vakkennis Mobiliteit
7	Broekhuis Enschede
8	Hensgens Nieuwstadt BV.
9	Squad Mobility
10	Ofof.nl
11	Meanderhof
12	EV Coöperatie U.A.
13	Beuker Mode
14	DUEC
15	Casa Molina
16	Kairos Green Development Group BV
17	Labyrint Flevoland
18	Autobedrijf Ouwerkerk
19	ScratchRepair Krimpen
20	Akkermans Consulting & Investments BV
21	SmiLease B.V.
22	GewoonDuurzaamAdvies
23	Motorhuis
24	Renault Nederland NV
25	ParaTodos
26	Family Office Mennega
27	Driftking BV
28	Emmens Medema
29	Electric Motoring BV
30	Louwman Group
31	Adviescollege toetsing regeldruk
32	Mobiliteit Samen

33	VNA (Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen)
34	Koraal
35	RAI Vereniging
36	Motorrijdersactiegroep
37	Mercedes-Benz Cars Nederland B.V.
38	Carver Europe B.V.
39	Provincie Zuid-Holland
40	BOVAG
41	H2 Platform
42	Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE)
43	NOVE
44	Vereniging Elektrische Rijders (VER)
45	Vereniging DOET
46	Auto Bleeker BV