

Reactie Louwman Group t.b.v. internetconsultatie subsidieregeling elektrisch vervoer

31 maart 2020

Louwman Group heeft met interesse kennisgenomen van de subsidieregeling elektrisch vervoer, die op 4 maart jl. is gepubliceerd door het ministerie van I&W. Als leverancier van zero emissie mobiliteit van de merken Toyota, Lexus, Mercedes, Peugeot, Smart, Mitsubishi, Mazda en Byton, maakt Louwman Group graag gebruik van de mogelijkheid om op de concept-subsidieregeling elektrisch vervoer te reageren.

Louwman Group is verheugd over de stimulering van de tweedehandsmarkt

Elektrisch rijden werd tot dusver voornamelijk zakelijk gestimuleerd, met MIA/VAMIL subsidies en bijtellingsinstrumenten. De stimulans voor particuliere rijders bestond enkel uit het MRB-voordeel, dat in de praktijk onvoldoende bleek om de hogere aanschafprijs van een elektrische auto te compenseren. Hierdoor bleef zero emissie rijden voor een grote groep Nederlanders buiten bereik. Louwman Group is daarom verheugd over de voorgenomen maatregelen om de particuliere markt voor elektrisch rijden te stimuleren. Wel hebben we een viertal suggesties voor het ministerie, welke hieronder zijn toegelicht.

Trek subsidie voor nieuwe en gebruikte auto's gelijk

Louwman Group adviseert het ministerie van I&W om de bedragen in de subsidieregeling gelijk te trekken voor nieuwe en gebruikte elektrische auto's. De particuliere markt wordt namelijk grotendeels door tweedehands auto's ingevuld, vier op de vijf aangeschafte personenauto's is tweedehands. De praktijk leert daarnaast dat deze particuliere markt vooral auto's uit het A- en B-segment koopt. Een hoge subsidiering voor de verkoop van nieuwe auto's heeft daarom weinig effect op de tweedehandsmarkt. Het beschikbare volume elektrische auto's in deze segmenten is de komende jaren bovendien nog beperkt en zal vanwege de hogere voordelen voornamelijk in de zakelijke markt verkocht worden. Het is daarom verstandig om de tweedehandsmarkt verder te stimuleren zodat elektrische auto's vanuit leasecontracten doorstromen naar de particuliere markt. Hiermee wordt tevens voorkomen dat deze auto's, nadat ze gedurende het leasecontract voor duizenden euro's zijn gesubsidieerd, naar het buitenland verdwijnen.

Louwman Group stelt dan ook voor om in 2020 en 2021 € 3.000 subsidie te verlenen voor zowel de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte elektrische personenauto, afbouwend naar € 1.500 in 2025 volgens onderstaand schema:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nieuw	€ 3.000	€ 3.000	€ 2.750	€ 2.250	€ 1.750	€ 1.500
Gebruikt	€ 3.000	€ 3.000	€ 2.750	€ 2.250	€ 1.750	€ 1.500

Overweeg een zachtere bovengrens cataloguswaarde

Louwman Group stelt voor om de subsidieregeling voor de particuliere markt meer in lijn te brengen met de zakelijke subsidiëring. De concept-subsidieregeling hanteert een strakke bandbreedte van auto's met een (oorspronkelijke) cataloguswaarde van € 12.000 tot € 45.000. Een zakelijke rijder betaalt echter 8% bijtelling over de eerste € 45.000 en 22% bijtelling over het gedeelte daarboven. De bovengrens van € 45.000 als maximale oorspronkelijke catalogusprijs om in aanmerking te komen voor de subsidie lijkt daarom oneerlijk t.o.v. de zakelijke markt. Waarom mag een particulier geen duurdere elektrische auto rijden, met een beetje hulp van de overheid, en een zakelijke rijder wel?

Voorgaand punt is nog belangrijker voor de tweedehandsmarkt. Elektrische auto's die nu of op korte termijn gebruikt op de markt komen, voornamelijk afkomstig uit de zakelijke markt, hebben vrijwel altijd een hogere oorspronkelijke catalogusprijs dan € 45.000. Wanneer deze groep auto's niet in aanmerking komt voor de subsidie, zullen ze alsnog naar het buitenland verdwijnen.

Uitzondering voor waterstofauto's

De concept-subsidieregeling hanteert een bandbreedte van auto's met een (oorspronkelijke) cataloguswaarde van € 12.000 tot € 45.000. Door deze bovengrens te hanteren sluit de voorgestelde subsidieregeling alle waterstofauto's voor de komende vijf jaar uit, nieuw én gebruikt. Er zijn immers geen waterstofauto's met een cataloguswaarde binnen de voorgestelde bandbreedte van de subsidie. Om toch het gebruik van waterstofauto's te stimuleren stelt Louwman Group daarom voor om de cap daarom los te laten, zoals dat ook in de zakelijke markt is gedaan met de bijtelling voor waterstofauto's.

Bevorder doorstroming naar particuliere markt door verkorting bijtellingsvoordeel

Aanvullend op deze subsidieregeling voor particulieren stelt Louwman Group voor om het bijtellingsvoordeel voor elektrische zakelijke rijders in te korten van vijf naar drie jaar. Hiermee wordt een snellere doorstroming 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.