

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Milieu en Wonen
Mevrouw S. van Veldhoven – van der Meer
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MvH/RvZ/IdB/bs/ATR0912/2020-U041

Uw referentie

T 070 310 86 66

E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Datum 26 maart 2020
Betreft Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren

Geachte mevrouw Van Veldhoven – van der Meer,

Op 4 maart 2020 is de voorgenomen Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) aangeboden voor toetsing.

Op grond van de regeling kunnen subsidies worden verstrekt aan particulieren voor de aanschaf of lease van een (nieuwe of gebruikte) elektrische personenauto. De subsidie geldt voor elektrische personenauto's met een (oorspronkelijke) cataloguswaarde van € 12.000 tot € 45.000 en een actieradius van minimaal 120 km.

De regeling treedt naar verwachting in werking met ingang van 1 juli 2020 en vervalt op 1 juli 2025. Voor 2020 en 2021 ontvangt de particulier (onder voorwaarden) € 4.000,- subsidie voor een nieuwe elektrische personenauto. Voor nieuwe personenauto's wordt dit bedrag per jaar afgebouwd naar een bedrag van € 2.550,- in 2025. De subsidie voor gebruikte auto's is beschikbaar in de periode 2020 tot en met 2024 en bedraagt €2.000,-. Per persoon kan één keer subsidie worden aangevraagd.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Particulieren zijn volgens de toelichting nog aarzelend met betrekking tot de aankoop van elektrische personenauto's, onder andere vanwege de hogere aanschafkosten ten opzichte van personenauto's die rijden op fossiele brandstoffen. Het doel van de regeling is om de

keuze voor een elektrische personenauto (tijdelijk) te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen. De toelichting vermeldt dat de inschatting is dat de aanschafsubsidieregeling ertoe leidt dat er circa 2.300 extra elektrische personenauto's in 2020, tot circa 46.000 extra elektrische personenauto's in 2025 op de weg komen ten opzichte van de situatie waarin er geen subsidieregeling zou zijn. Voor gebruikte elektrische personenauto's is dit effect van dezelfde orde van grootte. Cumulatief leidt de subsidieregeling volgens de toelichting tot een reductie tot 0,3 Mton CO₂ tot en met 2030.

Bredere doelstelling in het kader van het Klimaatakkoord is volledige zero-emissie nieuwverkoop in 2030 en een volwaardige tweedehandsmarkt voor particulieren rond 2025. In het kader van deze doelstellingen worden naast onderhavige regeling ook andere beleidsinstrumenten ingezet, waaronder subsidieregelingen voor elektrische bestelauto's en fiscale stimulering van elektrisch rijden.

Het college heeft geen opmerkingen ten aanzien van nut en noodzaak van het voorstel.

2. Minder belastende alternatieven

Het college constateert dat de voorgestelde subsidieregeling onderdeel vormt van een pakket van verschillende maatregelen die elektrisch rijden moeten stimuleren. Het college constateert verder dat in het voorstel aandacht bestaat voor een lastenluwe uitwerking. Zo loopt het proces tot aanvraag en vaststelling tot subsidie digitaal via het loket van RVO.nl.

Ten aanzien van de aanvullende voorwaarden voor gebruikte personenauto's vraagt het college aandacht voor het volgende. Vanuit de hogere risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik worden er voor de subsidie voor gebruikte personenauto's aanvullende voorwaarden gesteld. Zo kan er alleen subsidie worden verstrekt voor de aanschaf van een gebruikte personenauto die niet eerder op naam heeft gestaan van de aanvrager of een persoon die hetzelfde woonadres heeft als de aanvrager. Verder vermeldt het voorstel dat de koop van de personenauto dient te gaan via een autobedrijf met een RDW-erkenning bedrijfsvoorraad. Het college constateert dat voor deze voorwaarde geen (inhoudelijke) onderbouwing is gegeven. Het college merkt op dat deze voorwaarde kan zorgen voor extra kosten voor particulieren die een elektrische auto moeten aanschaffen ten opzichte van aanschaf via andere particuliere verkoopkanalen of aanschaf door verkoop tussen particulieren. Het bestaan van aanschaf via particuliere kanalen of tussen particulieren binnen de subsidieregeling kan volgens het college, mits deze aanschafroutes geen financiële nadelige effecten met zich meebrengen en ze handhaafbaar zijn, de effectiviteit van de regeling op het gebied van stimulering van verkoop van gebruikte elektrische personenauto's vergroten.

2.1 Het college 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.

3. Werkbaarheid

Het college constateert dat in het voorstel aandacht bestaat voor de werkbaarheid en uitvoerbaarheid ten aanzien van een subsidieaanvraag door particulieren. Ten aanzien van

moment van publicatie en de jaarlijkse subsidieplafonds ziet het college aanleiding voor meerdere aandachtspunten.

Minimum invoeringstermijn

De regeling treedt volgens de toelichting naar verwachting in werking met ingang van 1 juli 2020. De toelichting vermeldt dat elektrische personenauto's die zijn gekocht of waarvoor een leasecontract is afgesloten na publicatie van de subsidieregeling in de Staatscourant in aanmerking komen voor subsidie omdat vanaf dat moment de regeling definitief bekend is en particulieren daarmee rekening kunnen houden met hun beslissing tot koop of lease. Het college constateert dat het voorstel wel expliciet aandacht besteedt aan de inwerkingtredingsdatum maar niet vermeldt wanneer de regeling zal worden gepubliceerd en of hierbij de minimum invoeringstermijn van twee maanden in acht wordt genomen. Dit acht het college in het kader van voldoende kennis- en voorbereidingstijd wel van belang.

3.1 Het college adviseert om in de regeling te vermelden op welke datum publicatie is voorzien en daarbij de minimum invoeringstermijn van twee maanden in acht te nemen.

Jaarlijkse subsidieplafonds

De toelichting vermeldt dat er jaarlijkse subsidieplafonds komen en dat de subsidiebedragen voor nieuwe elektrische personenauto's jaarlijks aflopen. Een verkennend onderzoek uit 2016 naar subsidieregelingen elektrische voertuigen voor particulieren vermeldt dat eerdere EV-subsidieregelingen ditzelfde systeem van jaarlijkse subsidieplafonds hanterden met jaarlijks aflopende subsidies.¹ Een risico hierbij is volgens het onderzoek dat het subsidieplafond wordt bereikt voor het einde van het jaar. Volgens het onderzoek rijst hierbij de vraag hoe in dat geval wordt omgegaan met potentiële kopers en of zij subsidie kunnen ontvangen als het plafond is overschreden. Ook is de vraag wat dan de hoogte van het subsidiebedrag gaat zijn.

Het college adviseert daarom om één subsidiebudget voor de periode 2020-2025 (zonder de jaarlijkse 'schotten') te hanteren. Eén subsidiebudget draagt op meerdere aspecten bij aan de werkbaarheid van de regeling. Door jaarlijks aflopende subsidiebedragen is het aantrekkelijker voor particulieren om in de eerste jaren gebruik te maken van de subsidieregeling. Jaarlijkse subsidiebudgetten hebben echter als risico dat subsidieaanvragen afgekeurd of ontmoedigd worden als het plafond voor dat jaar is bereikt. Eén subsidiebudget neemt dit risico en draagt zo bij aan versneld doelbereik. Verder merkt het college op dat het systeem van jaarlijkse subsidieplafonds naar verwachting meer registratie en communicatie tussen RvO en particulieren vergt, omdat bij overschrijding van plafonds bijgehouden en gecommuniceerd moet worden wie er in de opeenvolgende jaren in aanmerking komt voor subsidie en voor welk bedrag. Deze aspecten kunnen ten koste gaan van de duidelijkheid en (rechts)zekerheid voor particulieren. Eén subsidiebudget voor de gehele periode verschaft sneller zekerheid voor particulieren over de toekenning en hoogte van de subsidie en kan bijdragen aan lagere administratiekosten.

3.2 Het college adviseert om één plafond voor de periode 2020-2025 (zonder jaarlijkse 'schotten') te hanteren.

¹ "Aandachtspunten bij subsidieregelingen elektrische voertuigen voor particulieren", Onderzoek opgesteld in opdracht van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) door Decisio (2016).

4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel bevat een regeldrukparagraaf. De regeldruk voor de aanvragers van de subsidie bestaat volgens de toelichting onder andere uit het kennisnemen van de regeling. Een particulier kan zelf actief op zoek gaan naar informatie over subsidie of auto- of lease-bedrijven kunnen particulier informeren over de subsidiemogelijkheden. Het college constateert dat de toelichting geen kwantitatieve vermelding maakt van deze kennisnamekosten.

4.1 Het college adviseert om in de toelichting de kennisnamekosten voor (lease)bedrijven c.q. particulieren in beeld te brengen conform Rijksbrede methodiek.

De toelichting vermeldt dat na het tekenen van het contract voor koop of lease, de particulier een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO.nl doet. Een particulier zal de aanvraag met DigiD kunnen doen. De particulier ontvangt een verleningsbesluit van RVO.nl. Als de personenauto geleverd wordt en te naam is gesteld, volgt het verzoek tot vaststelling door de particulier. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de subsidie. Een belangrijke voorwaarde voor subsidie is de minimale bezitsduur van de personenauto. Als binnen deze periode de tenaamstelling wijzigt, moet de particulier RVO.nl hiervan op de hoogte stellen. De verwachting is dat een particulier in totaal vier uur besteedt aan deze stappen. In totaal is de regeldruk voor een individu daarmee € 60,-. Uitgaande van een subsidiebedrag van € 4.000,- tot € 2.000,- betekent dit een regeldruk van 1,5% tot 3%. Voor de duur van de gehele regeling worden ongeveer 46.000 aanvragen voor subsidie voor nieuwe personenauto's verwacht. Daarmee is de totale regeldruk van ongeveer € 2,76 miljoen voor de hele duur van de regeling.

Het college heeft geen verdere opmerkingen over deze regeldrukberekening.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van dit voorstel:

Vaststellen, nadat rekening is gehouden met de adviespunten.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in het definitieve voorstel wordt toegelicht op welke wijze u met ons advies rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris