

Bunnik, 30 maart 2020

VNA-reactie op de consultatie van de  
Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

Goedendag,

De VNA maakt graag gebruik van de gelegenheid om input te leveren voor deze subsidieregeling. De VNA en de ministeries hebben een gelijk doel: van de regeling een succes maken zodat de consument snel het elektrisch rijden kan omarmen.

De VNA geeft hiermee een aantal zaken in overweging en vertrouwt erop dat u ons zult weten te vinden als een nadere toelichting gewenst is.

Met vriendelijke groet,

Renate Hemerik,  
voorzitter

## Input voor de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

### 1. Discriminatie tussen koop en private lease (nieuw en gebruikt)

De subsidieregeling is een uitstekende kans om EV te stimuleren. Gezien de initiële investering en het vermijden van risico's & rompslomp zal naar verwachting private lease een uitstekende propositie zijn. Er is o.i. geen steekhoudend argument om onderscheid te maken tussen 'koop' en 'lease' in de perioden waarop de auto aaneengesloten op naam moet staan van de aanvragende consument.

- a. Door bij private lease te eisen dat de auto 4 jaar aaneengesloten op naam van de aanvragende consument moet staan wordt de drempel (te?) groot voor de consument die wellicht én voor het eerst gebruik gaat maken van private lease én voor het eerst EV gaat rijden. We roepen op om de drempels laag te houden!
- b. Als drie jaar geldt voor koop, zou dat ook moeten gelden voor lease. Sterker nog bij koop is drie jaar erg kort gezien het feit dat de regeling ook nieuwe auto's betreft en daar zullen herhalingsaankopen gestimuleerd moeten worden om zo de markt voor jong-gebruikte EV's op gang te brengen.
- c. In zijn brief van 23 september adviseert de voorzitter van het Formule E-Team aan de minister een bezitsduur van 3 jaar als voorwaarde voor de subsidie te hanteren: *"Een koper van elektrische occasion steekt z'n nek uit en wil wellicht sneller een nieuwe (elektrische) auto kopen."*

### 2. De verplichte 4 jaar bij private lease gebruikt (zie tabel 1)

Houdt de EV 8 jaar in Nederland, zoals steeds de bedoeling was: 5 jaar zakelijk plus 3 jaar particulier!

Er bestaat nog geen markt voor lease van occasions. Er is nog geen 'gebruikelijke' leaseperiode voor EV-occasionlease. Zakelijk niet, laat staan voor private lease. Vier jaar is ècht (een jaar) te lang.

*Argumentatie:*

- a. Het Klimaatakkoord bevat een actie om de haalbaarheid van deze nog niet bestaande markt te onderzoeken – daar wil de VNA mee aan de slag. De subsidieregeling is in potentie een belangrijke aanjager.
- b. De EV die bij dezelfde leasemaatschappij al een zakelijk leasecontract heeft gereden is de belangrijkste doelgroep van deze regeling.
- c. Immers, de kans dat een leasemaatschappij het complete exploitatie- en restwaarderisico afdekt van een auto die hij niet kent is minimaal. De integriteit van de auto en diens onderdelen (batterij!) kan niet voldoende worden ingeschat - denk aan grote schades, teruggedraaide tellerstanden e.d. - om daar financiële risico's op in te nemen. De VNA concludeert dat gebruikte import-EV's niet zullen worden

geleast onder het keurmerk<sup>1</sup>.

- d. De bijtelling is het krachtigste fiscale stuur-instrument. En heeft een maximumtermijn van 60 maanden. Na de eerste 60 maanden geldt het dan geldende kortingstarief op het oorspronkelijke forfait en de dan geldende cap. Gedurende die 60 maanden blijft de EV in de zakelijke markt.
- e. Tabel 2 laat zien dat zakelijk gebruik van oudere EV's steeds minder interessant wordt. Dat biedt kansen voor private lease!
- f. Hoe ouder de auto hoe meer kans op onderhoudskosten. Belangrijk voor de occasion is daarom de garantietermijn. Die is bij EV's maximaal 8 jaar (of een bepaald maximum aan kilometers, maar dat nu terzijde.)
- g. De 4-jaars-eis betekent dat de leasemaatschappij de ex-lease-EV in totaal 9 jaar in de boeken heeft staan. Negen jaar het exploitatie- en restwaarde moet lopen. Zonder enige statistiek om het risico op te baseren. Het laatste jaar zelfs buiten de fabrieksgarantie.
- h. De leasemaatschappij zal ofwel dat risico niet willen (of van zijn aandeelhouders / financiers dat niet mogen) nemen ofwel een forse opslag op de leaseprijs moeten zetten om de risico's van dat laatste jaar mee te dekken – weg subsidievoordeel!
- i. Omdat bij koop van de ex-lease EV wèl binnen de garantieperiode gebleven kan worden, is sprake van oneerlijke concurrentie tussen de twee gebruiksvormen.
- j. Als de lease-optie van SEPP door die vier jaar-eis mislukt, verlaten er na de fiscale periode van 60 maanden onnodig veel EV's het land. Immers, in het buitenland is er voldoende vraag naar.

### 3. De Plug-in Hybride (PHEV)

De VNA betreurt het zeer dat de semi-elektrische auto niet is meegenomen in deze regeling. In 2020 komen er tussen de 18.000 en 28.000 zakelijke gebruikte PHEV's op de tweedehandsmarkt. Subsidie was een gouden kans geweest om een deel van deze auto's op de Nederlandse markt te houden.

De PHEV vormt een prima overgangstechniek – *best of both worlds* – om de consument aan elektrisch rijden te laten wennen. Dit geluid wil de VNA in een consumentencampagne laten horen en trekt daar momenteel in de werkgroep Communicatie van het FET hard aan.

### 4. Blijven zitten met een ex-lease EV zonder subsidie

Private leasecontracten hebben een hogere ratio 'voortijdige beëindiging' dan zakelijke leasecontracten. Een wijziging van de persoonlijke situatie van een particulier leidt al snel tot een tussentijds einde van het leasecontract. Kijk naar de huidige coronacrisis, die veel (ondernemers)gezinnen dwingt om acuut in kosten te snijden.

---

<sup>1</sup> Het keurmerk eist *full operational lease*, dus inclusief onderhoud, schade, vervangend vervoer en pechhulp.

In dat geval kan de leasemaatschappij blijven zitten met een relatief dure EV die hij alleen nog maar als ‘gebruikt’ van subsidie kan laten genieten bij een andere consument. Het ware beter geweest om de subsidie op de EV zelf te laten rusten dan op de consument. Dan had de leasemaatschappij kunnen zorgen dat deze nieuwe EV minimaal 3 of 4 jaar door ‘een consument’ wordt gebruikt.

## 5. De definitie van ‘nieuw’ en ‘gebruikt’

### *Nieuw*

Dringend verzoek om de definitie van ‘nieuw’ te hanteren zoals de Belastingdienst dat voor de BPM doet.

De datum eerste kentekenregistratie is niet relevant en moet geschrapt worden uit de definitie. Als er een eerdere kentekenregistratie is geweest in het buitenland, dan zal de DET per definitie afwijken van de eerste tenaamstelling. Of moet de DET in Nederland geplaatst zijn? Dat zou niet eerlijk zijn.

Een afwijking op de datum eerste kentekenregistratie zegt echter niets over de vraag of een auto nieuw is. Het is mogelijk dat bij een nieuwe auto de datum van de kentekenregistratie afwijkt van de datum van de eerste tenaamstelling, dat is in de praktijk vaak het geval. Er is geen reden om deze voertuigen uit te sluiten van de subsidieregeling.

### *Gebruikt*

De definitie van een gebruikte auto vindt de VNA en we veel te simplistisch. In de artikelsgewijze toelichting van artikel 1.1, eind pagina 18, begin pagina 19, wordt ingegaan op wat een gebruikte auto is. Dat is een auto waarvan de datum eerste tenaamstelling *niet* gelijk is aan de datum tenaamstelling. Volg ook hier de spelregels die voor de BPM op import worden gehanteerd!

## 6. Jaarbudget

Voorkom dat de regeling ergens in een jaar stilgezet moet worden omdat er dat jaar geen budget meer is. Haal zo nodig budget uit de laatste jaren naar voren, maar stop de inzet van elektrische auto's bij particulieren niet!

En communiceer deze afspraak, zodat particulieren noch leasemaatschappijen terughoudend hoeven te zijn.

## 7. Catalogusprijs

Zorg dat de definitie van ‘catalogusprijs’ overeenkomt met wat in de markt gebruikelijk is: namelijk de prijs die bij de RDW op de OVI-site staat. Deze is ook leidend voor de fiscale bijtelling.

## 8. Actieradius

Verzocht wordt om aan te geven volgens welke meet-methodiek de actieradius moet gelden: NEDC, WLTP.

## 9. Diefstal

Bij diefstal van een auto wacht de verzekeringsmaatschappij 30 dagen of de auto niet wordt teruggevonden. Pas na verstrijken van die 30 dagen wordt het leasecontract ontbonden per de diefstaldatum. Het is niet duidelijk of de subsidie die praktijk volgt. Wat gebeurt er gedurende de 30 kalenderdagen wachtperiode met de subsidie?

## 10. Diverse *errors and omissions*

*Artikel 2.3.6. en 2.4.6*

"1/36e deel" moet worden gewijzigd in "1/48e deel"

In de toelichting ontbreekt overigens een toelichting op artikelen 2.3.6 en 2.4.6.

In de artikelgewijze toelichting op 2.3.6. staat dat een auto op naam van de lessee gezet kan worden door een technische hulpreregistratie bij de RDW. Dat is niet correct: de tenaamstelling geschiedt in het kentekenregister. |

## 11. Hoe het werkwoord *leasen* moet worden vervoegd

Tot slot adviseert de VNA om het werkwoord *leasen* in de overheidscommunicatie zo eenvoudig mogelijk te vervoegen (witte spelling). Dat draagt bij aan een snelle acceptatie van deze gebruiksvorm.

*ik lease*

*jij lease*

*de auto is geleast*

*de geleaste auto*

## Bijlagen

tabel 1. SEPP: hoe lang op naam houden van de RDW-registratie?

	Koop	Private lease
Nieuw	3 jaar	4 jaar
Gebruikt	3 jaar	4 jaar

tabel 2. bijtelling 0 gr/km CO<sub>2</sub>-uitstoot

Jaar	Forfait	Korting	Per saldo in jaar van inzet	dat is in 2020 (na 1 <sup>e</sup> 60 mnd)	dat is in 2021 (na 1 <sup>e</sup> 60 mnd)	dat is in 2022 (na 1e 60 mnd)
2013	25%	25%	25%-25%=0%	25%-14%=11%**	25%-10%=15%***	25%-6%=19%***
2014	25%	21%	25%-21%=4%	25%-14%=11%**	25%-10%=15%***	25%-6%=19%***
2015	25%	21%	25%-21%=4%	25%-14%=11%**	25%-10%=15%***	25%-6%=19%***
2016	25%	21%	25%-21%=4%		25%-10%=15%***	25%-6%=19%***
2017	22%	18%	22%-18%=4%			22%-6%=16%***
2018	22%	18%	22%-18%=4%			
2019	22%	18%*	22%-18%=4%			
2020	22%	14%**	22%-14%=8%			
2021	22%	10%***	22%-10%=12%			
2022	22%	6%***	22%-6%=16%			

\* cap voor niet-waterstof € 50.000

\*\* cap voor niet-waterstof € 45.000

\*\*\* cap voor niet-waterstof € 40.000