

SUBSIDIEREGELING ELEKTRISCHE PERSONENAUTO'S PARTICULIEREN



RAI Vereniging is verheugd over het voornemen tot een subsidieregeling voor elektrische personenauto's voor particulieren. Deze maakt emissievrij rijden ook voor die doelgroep bereikbaarder, waarmee de balans tussen zakelijk en privé emissieloos rijden verbetert. Hierdoor moeten er meer emissievrije auto's op de weg komen, waarmee de regeling zou bijdragen aan de klimaatdoelstellingen van het kabinet. Bovendien draagt een betere verhouding tussen zakelijk en privégebruik bij aan het draagvlak voor emissieloos rijden. De regeling bevat veel positieve punten die RAI Vereniging hieronder benoemt. RAI Vereniging denkt echter wel dat de regeling op punten nog moeten worden aangepast om optimaal tot zijn recht te komen binnen de huidige nationale situatie. Wij doen in dit position paper dan ook een aantal suggesties ter verbetering.

Dit position paper is geschreven ten behoeve van de consultatie aangaande de subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren, 31 maart 2020

Positieve punten

Tot dusver wordt elektrisch rijden vooral zakelijk gestimuleerd met voordelen in mrb, bpm, MIA/VAMIL-subsidies en met name de bijtellingsvoordelen voor de leaserijder. De particulier heeft alleen het mrb-en bpm-voordeel. Dat is bij lange na niet voldoende om de hogere aanschafprijs van een elektrische auto te compenseren. 82% van de emissievrije auto's wordt dan ook nu zakelijk geregistreerd. De subsidieregeling voor particulieren kan bijdragen aan een betere balans tussen zakelijk en particulier, wat het draagvlak voor emissievrij rijden ten goede komt.

Om misbruik te voorkomen zijn in de regeling enkele 'checks and balances' ingebouwd. Zo kan de subsidie slechts worden verkregen bij aankoop of lease via een erkend bedrijf. Ook kan een particulier maar één keer een beroep doen op de regeling. Verder moet de auto enkele jaren in Nederland bij dezelfde eigenaar blijven. Als een particulier een (privé) leasecontract binnen vier jaar beëindigt, stopt de maandelijks uitbetaalde subsidie. Particulieren die binnen drie jaar hun gesubsidieerde elektrische auto verkopen, betalen naar rato de toegezegde subsidie terug of zetten dit restantbedrag in voor aanschaf van een nieuwe emissievrije auto. RAI Vereniging ziet de voorgestelde waarborgen als proportioneel en effectief.

Suggesties ter verbetering

Ingangsdatum

De aankondiging van de consultatie van de regeling heeft geleid tot een acute verkoopstop van elektrische voertuigen bij particulieren. Potentiële klanten stellen hun aankoopbeslissing uit in afwachting van een regeling. Met de komst van de coronacrisis neemt de aankoopbereidheid van het Nederlandse publiek snel en sterk af. Hierdoor vertraagt de groei van elektrische voertuigen in Nederland. Om de resterende aankoopanimo in de markt zo snel mogelijk te activeren, is het van belang dat de regeling zo snel mogelijk -en bij voorkeur met terugwerkende kracht- tot aan het publicatiemoment van de consultatie zal ingaan.



Zo kunnen er dit jaar nog significante aantallen elektrische auto's op de weg komen, en worden een kopersstaking en onwenselijke markteffecten voorkomen.

Hoogte bedrag en beschikbare jaarbudgetten

Het is van groot belang dat er snel duidelijkheid komt over het beschikbare jaarbudget voor 2020 en de daarop volgende jaren. Ook dringt RAI Vereniging aan op snelle duidelijkheid over het zogenaamd 'naar voren halen' van jaarbudgetten en 'de kraan' dus alvast open te zetten als blijkt dat dit nodig is omdat de bodem van een jaarbudget in zicht komt. Dit kan voorkomen dat er gaten vallen in de subsidieverstrekking, waarmee het vertrouwen van de consument in de regeling zou worden ondermijnd. Zeker bij aanvang van de regeling is dit van groot belang om de particulier vertrouwen te laten ontwikkelen in de regeling.

Mocht het beschikbare budget snel zijn uitgeput, dan kan dat tot zeer ongewenste situaties leiden. Particulieren die een auto bestellen, rekening houdend met een zeker bedrag aan subsidie, kunnen die subsidie pas aanvragen nadat zij het koop-/leasecontract hebben getekend. Als er dan geen subsidie meer blijkt te zijn, zijn zij zwaar gedupeerd. De koper neemt een te grote gok door een contract aan te gaan. De dealer kan dit risico niet van hem overnemen. Particulieren gaan dan ook zeer waarschijnlijk binnen de regeling geen elektrische auto kopen of leasen als zij geen zekerheid hebben rond de te ontvangen subsidie.

Actieradius

Het criterium van de actieradius van minimaal 120 km is onuitvoerbaar (de actieradius is niet met 100% zekerheid vooraf te bepalen), overbodig (er wordt al een minimumprijs van 12.000 euro gesteld én de voorwaarde van toelating volgens categorie M1). Daarnaast is de actieradius geen onderdeel van de Europese typegoedkeuring en het is daarom de vraag hoe juridisch haalbaar dit criterium zal blijken.

Cataloguswaarde

De overheid hanteert in de toelichting de term 'cataloguswaarde'. Ondanks de toelichting is nog niet geheel helder wat daarmee precies wordt bedoeld. De branche werkt met de termen 'catalogusprijs' en 'fiscale waarde'. Het is wenselijk dat duidelijk wordt gemaakt wat wordt bedoeld met 'cataloguswaarde', zodat particulieren en autobranche exact weten waaraan zij toe zijn. RAI Vereniging ziet overigens de fiscale waarde als de meest duidelijk keuze, omdat die waarde in alle prijslijsten is opgenomen.

NB: De 45.000 euro cap zou voor waterstofauto's niet van toepassing moeten zijn. Die auto's worden met de voorliggende regeling de facto uitgesloten omdat de cataloguswaarde altijd boven de € 50.000 ligt, terwijl ook deze voertuigen een belangrijke bijdrage leveren aan CO₂-reductie. In de bijtellingsregeling zijn waterstofauto's buiten de cap gehouden, hetzelfde zou moeten gelden voor particulieren.