

AH 2328
2021Z00232

Antwoord van staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer
(Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de staatssecretaris van
Financiën (Fiscaliteit en Belastingdienst) (ontvangen 13 april 2021)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020-2021, nr. 1480

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht ‘Subsidieregeling Elektrische Personenauto’s Particulieren’ op de website van RVO.nl?¹

Antwoord 1

Ik ben bekend met de link die u meestuurt van de algemene website van RVO over de subsidieregeling Elektrische Personenauto’s Particulieren. Ik weet niet op welk bericht u precies doelt. RVO werkt de teksten op deze website regelmatig bij.

Vraag 2

Klopt het dat het jaarbudget voor het jaar 2021 1.108.000 euro is voor nieuwe elektrische personenauto’s?

Antwoord 2

Nee, zie mijn antwoord op vraag 5 en 7.

Vraag 3

Klopt het dat met dit bedrag 277 nieuwe elektrische personenauto’s fiscaal gestimuleerd worden? Zo nee, hoeveel auto’s wel?

Antwoord 3

Nee, zie mijn antwoord op vraag 5 en 7.

Vraag 4

Hoeveel aanvragen voor nieuwe elektrische personenauto’s heeft RVO op 4 januari 2021 ontvangen?

Antwoord 4

RVO heeft op 4 januari 2021 in totaal 312 aanvragen voor nieuwe elektrische personenauto’s ontvangen.

Vraag 5

¹ RVO, 5 januari 2021 (<https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/subsidieregeling-elektrische-personenautos-particulieren-sepp>)

Klopt het dat deze regeling bij opening op 4 januari 2021 ruimschoots overtekend is? Wat vindt u hiervan?

Vraag 7

Kunt u aangeven welk bedrag vorig jaar beschikbaar was voor het stimuleren van nieuwe elektrische personenauto's? Klopt het dat een groot deel van het budget van het jaar 2021 is gebruikt voor toekenning van de subsidie in 2020? Zo ja, hoe groot was dit bedrag? Hoeveel nieuwe auto's zijn er in 2020 fiscaal gestimuleerd?

Antwoord 5 en 7

Het totale jaarbudget voor nieuwe elektrische personenauto's bedraagt €14.400.000,- in 2021 (3.600 auto's) en € 10.000.000,- in 2020 (2.500 auto's). Nadat het budgetplafond van 2020 voor nieuwe EV's op 8 juli 2020 was bereikt (zie ook antwoorden op eerdere Kamervragen² hierover), konden op grond van de oude regeling aanvragen ten laste van het verplichtingenbudget van 2021 al worden ingediend. Deze aanvragen kwamen op de zogenaamde 'doorschuifstapel' ter uitbetaling in 2021. Het kabinet heeft op 16 oktober 2020 de regeling op dit punt gewijzigd en als gevolg daarvan is het doorschuiven van nieuwe aanvragen naar een volgend kalenderjaar per 29 oktober 2020 voortaan niet meer mogelijk zodra het jaarplafond in het betreffende kalenderjaar is bereikt³. Dit om elk jaar particulieren de mogelijkheid te bieden om in aanmerking te komen voor subsidie voor een nieuwe elektrische personenauto. Van de in totaal €14.400.000,- budget resteerde eind oktober 2020 aanvankelijk nog €1.108.000,-. De beoordeling van de op 4 januari 2021 ingediende aanvragen is inmiddels afgerond. Op 13 november 2020 is uw Kamer middels de beantwoording van de vragen van het schriftelijk overleg Duurzaam Vervoer⁴ geïnformeerd over het feit dat als gevolg hiervan het subsidiebudget voor 2021 voor particuliere nieuwe EV's snel bereikt zou worden.

Vraag 6

Klopt het dat het subsidiebedrag wordt toegekend op basis van loting? Zo ja, klopt het dat RVO 13 weken nodig heeft om deze loting en toewijzing van de subsidie uit te voeren? Kunt u toelichten waarom dit ruim drie maanden moet duren?

Antwoord 6

Nee. Bij deze subsidieregeling geldt dat wie het eerst komt, het eerst maalt. Het klopt wel dat indien er op de dag dat het subsidieplafond is bereikt er meer dan één volledige aanvraag is ontvangen, de onderlinge rangschikking wordt vastgesteld door middel van loting (dit is vastgelegd middels artikel 1.6

² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020Z13974&did=2020D41376>

³ M.u.v. latere vrijval van middelen na beoordeling door RVO (zie antwoord op vraag 6)

⁴ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z21592&did=2020D46025>

lid 3 van de subsidieregeling⁵). Dit is dus alleen het geval op de dag dat het plafond wordt bereikt. Dit leek aanvankelijk voor 4 januari 2021 het geval. Uit de beoordeling van de in begin januari ingediende aanvragen is inmiddels gebleken dat er nog beperkte vrijval van middelen is waardoor nieuwe aanvragen nog worden opgepakt. De maximale termijn die voor het beoordelen staat, bedraagt 13 weken, dit is een standaardtermijn volgens de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking. RVO streeft ernaar dit -zo mogelijk- sneller te doen, om aanvragers daarmee zo snel mogelijk zekerheid te kunnen bieden. RVO is bij de beoordeling echter ook afhankelijk van de snelheid waarmee aanvragers op eventuele informatieverzoeken van RVO reageren.

Vraag 8

Kunt u een overzicht geven van de beschikbare middelen per jaar per categorie (nieuw en gebruikt)?

Antwoord 8

Hieronder heb ik de in het verslag van een schriftelijk overleg over duurzaam vervoer⁶ opgenomen verplichtingenreeks op nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's nogmaals weergegeven voor de Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP).

(in mln euro's)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Particulier (nieuw)	11,0	16,0	20,0	22,0	39,0	44,0	152,0
Particulier (gebruikt)	8,0	15,0	20,0	30,0	27,0	0,0	100,0
Totaal subsidiebudget	19,0	31,0	40,0	52,0	66,0	44,0	252,0
Geraamde uitvoeringskosten	1,8	3,0	3,5	3,4	3,8	3,0	18,5
Totaal budget om uit te keren (nieuw)	10,0	14,4	18,3	20,5	36,8	41,0	141,0
Totaal budget om uit te keren (gebruikt)	7,2	13,5	18,3	28,0	25,5	0,0	92,5

Vraag 9

Kunt u bevestigen dat de beschikbare middelen aan subsidiebedrag voor zowel de nieuwe als tweedehands elektrische auto's als jaarbudget beschikbaar blijven en dat de schotten tussen de jaarbudgetten niet worden weggehaald? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Antwoord 9

Ja, zie mijn antwoord bij vraag 10.

Vraag 10

Kunt u bevestigen dat het niet opgebruikte deel van het budget voor tweedehands elektrische auto's niet wordt overgeheveld naar het budget voor nieuwe elektrische auto's? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u dit toelichten?

⁵ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0043600>

⁶ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z09979&did=2020D21619>

Antwoord 10

Ja. Ik kan bevestigen dat ik conform de op 13 november 2020 verzonden beantwoording van de vragen van het schriftelijk overleg Duurzaam Vervoer⁷ en de motie van het lid Postma over niet schuiven met budget van gebruikte naar nieuwe elektrische personenauto's⁸ niet voornemens ben om te schuiven met de totaalbudgetten tussen de subsidie voor gebruikte emissievrije voertuigen (100 mln) en de subsidie voor nieuwe emissievrije auto's (152 mln). Ook worden de schotten tussen de jaarbudgetten van de nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's niet weggehaald.

Het tot ontwikkeling brengen van een tweedehandsmarkt van elektrische personenauto's is voor mij een belangrijke bouwsteen van het Klimaatakkoord. Daarom vind ik het wenselijk de schotten tussen de totale budgetten te handhaven. Op het ogenblik wordt conform mijn eerdere toezegging⁹ de regeling geëvalueerd. Deze tussenevaluatie wordt aan de Tweede Kamer aangeboden.

Vraag 11

Deelt u de mening dat met het overtekenen van het beschikbare budget het bedrag per nieuw aangeschafte auto te ruim is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Nee die mening deel ik niet. Bij de totstandkoming van de subsidieregeling en het bepalen van de hoogte van de subsidiebedragen is uitvoerig overleg gevoerd met de sector en betrokken partijen uit het Klimaatakkoord. Ook is de vraag over de hoogte van het subsidiebedrag expliciet voorgelegd in de internetconsultatie van de subsidieregeling¹⁰. 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 in 2020 en 2021 nodig is om particulieren over de streep te trekken om de aanschaf of lease van een elektrische auto in het A, B en C-segment te overwegen aan de ene kant, en de noodzaak om spaarzaam om te gaan met de beperkte beschikbare middelen aan de andere kant. Daarnaast hebben meerdere automerken (o.a. MG, Nissan en Renault) bovenop het subsidiebedrag een aanvullende korting gegeven bij aanvang van de regeling (een financiële en dus geen fiscale maatregel) om consumenten over de streep te trekken.

Het subsidiebedrag per nieuwe auto ligt in Nederland met max €4.000,- overigens aan de lage kant vergeleken met landen als Frankrijk (max €7.000,-) en Duitsland (max €9.000,-).

⁷<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/11/13/beantwoording-vragen-schriftelijk-overleg-duurzaam-vervoer>

⁸<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z22216&did=2020D47235>

⁹<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020D41362>

¹⁰https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_elektrisch_rijden

Vraag 12

Deelt u de mening dat de subsidieregeling bedoeld is om de aanschaf van nieuwe elektrische personenauto's te stimuleren? Zo nee, wat is in uw beleving dan wel het doel van de subsidieregeling?

Antwoord 12

Ja, ik deel die mening. De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) heeft conform de afspraken in het Klimaatakkoord tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrische personenauto's in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, teneinde de emissie van CO2 te verminderen. Het gaat hierbij dus niet alleen om de nieuwe elektrische personenauto's maar ook om de gebruikte.

Vraag 13

Deelt u de mening dat uitbreiding van het elektrische wagenpark door nieuwverkoop te stimuleren nodig is om het aanbod gebruikte elektrische auto's uit te breiden zodat deze beschikbaar komen voor mensen met een minder grote beurs? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Ja, ik deel die mening. Om de huidige markt van betaalbare gebruikte elektrische auto's te laten groeien is nodig dat het aanbod nieuwe elektrische voertuigen toeneemt.

Vraag 14

Kunt u toelichten waarom u nieuwe elektrische personenauto's blijft overstimuleren met een subsidiebedrag van 4000 euro waardoor er maar 277 auto's in aanmerking komen voor een subsidie en deze pot ook binnen een dag is opgesoupeerd?

Antwoord 14

Ik heb geen aanleiding om te veronderstellen dat hier sprake van is, zie mijn eerdere antwoord op vraag 5 en 7.

Vraag 15

Kent u het begrip 'hand aan de kraan', dat bedoeld is om niet te veel of te weinig uit te geven om een bepaald doel tijdig te realiseren?

Antwoord 15

Ja, ik ben bekend met de "hand aan de kraan" systematiek¹¹.

Vraag 16

Kunt u toelichten waarom het principe van 'hand aan de kraan' niet toegepast wordt op de subsidieregeling voor de aanschaf van nieuwe elektrische auto's?

¹¹https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z20083&did=2019D41931

Antwoord 16

Eén van de uitgangspunten van ‘hand aan de kraan’ bij het uitvoeren van het in het Klimaatakkoord afgesproken ingroeipad is financiële beheersing. De budgetten van de particuliere subsidieregeling (nieuw en gebruikt) zijn jaarlijks begrensd (“op is op”).

Vraag 17

Deelt u de mening dat met ‘de hand aan de kraan’ en een halvering van het subsidiebudget (van 4000 naar 2000 euro) meer nieuwe elektrische auto’s fiscaal gestimuleerd hadden kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

Nee, die mening deel ik niet, want een halvering van het subsidiebedrag in 2020 en 2021 voor nieuwe EV’s van €4.000,- naar €2.000,- wil niet zeggen dat de vraag naar subsidie evenredig zou zijn gebleven met hetgeen we nu bij €4.000,- hebben gezien. Daarnaast hebben meerdere automerken (o.a. MG, Nissan en Renault) bovenop het subsidiebedrag een aanvullende korting gegeven bij aanvang van de regeling (een financiële en dus geen fiscale maatregel) om consumenten over de streep te trekken. Als het subsidiebedrag vanuit de overheid te hoog was geweest, had dit geen toegevoegde waarde gehad. Ook is het de vraag of de regeling dan nog effectief is of dat vooral free riders (particulieren die toch al een elektrische auto wilden kopen) nog van de regeling gebruik gaan maken.

Verder is het zo dat in de huidige regeling reeds is voorzien in de verwachte kostendaling van nieuwe elektrische personenauto’s. Het subsidiebedrag voor nieuwe elektrische personenauto’s neemt in verband met de voorspelde kostendaling van batterijen gedurende de looptijd van de regeling af (zie tabel hieronder). RVO monitort de verkoopprijzen van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto’s. Als deze kostendaling harder of minder hard gaat kunnen de subsidiebedragen met een wijziging van de regeling worden bijgesteld.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Subsidiebedrag nieuw	€ 4.000,00	€ 4.000,00	€ 3.700,00	€ 3.350,00	€ 2.950,00	€ 2.550,00
Subsidiebedrag gebruikt	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00

Op het ogenblik wordt, zoals in het antwoord op vraag 10 aangegeven, de regeling tussentijds geëvalueerd. Dit gebeurt in samenwerking met het Formule E-team. Daarbij zal ook naar het subsidiebedrag per auto worden gekeken. De evaluatie zal vóór de zomer aan de Kamer worden aangeboden.

Vraag 18

Bent u bereid om de subsidieregeling voor de aankoop van nieuwe elektrische personenauto's vanaf 1 januari 2022 te wijzigen en het subsidiebedrag minimaal te halveren of substantieel te verlagen, zodat er meer mensen gebruik kunnen maken van deze regeling waardoor er meer nieuwe auto's op de markt komen en daarmee het aanbod van het gebruikte wagenpark op termijn vergroot wordt?

Antwoord 18

Ik zie vooralsnog geen aanleiding voor het verlagen van het subsidiebedrag per auto omdat dit naar verwachting ten koste zal gaan van de effectiviteit van de regeling. Zie hiervoor mijn eerdere antwoord op vraag 17. Ik zal uw Kamer informeren over de resultaten van de geplande tussentijdse evaluatie.