Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van ....., nr. IENW/BSK-2026/181031, houdende regels ter stimulering van het laten demonteren van fossiele personenauto's en de aanschaf of lease van gebruikte elektrische personenauto's door natuurlijke personen met een laag inkomen of laag middeninkomen (Tijdelijke overstapsubsidieregeling gebruikte elektrische personenauto's [KetenID WGK 29477]

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3, aanhef en eerste lid, onderdelen b en f, 4, eerste en tweede lid, 4, eerste lid, en 5 van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanschaf: verkrijging van de eigendom als bedoeld in artikel 3:84, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek krachtens koop;
aanvrager: natuurlijke persoon die een subsidie aanvraagt op grond van deze regeling;
autobedrijf: autobedrijf met een erkenning bedrijfsvoorraad als bedoeld in artikel 2 van het Besluit erkenningen wegverkeer;
belastbaar loon: belastbaar loon als bedoeld in artikel 21, onderdeel d, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen en zoals opgenomen in de Basisregistratie Inkomen (BRI);
catalogusprijs: catalogusprijs als bedoeld in artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet;
demontagebedrijf: natuurlijke persoon of rechtspersoon met een door de Dienst Wegverkeer (RDW) verleende erkenning als bedoeld in artikel 8 van het Besluit erkenningen wegverkeer;
elektrische personenauto: personenauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, die vanaf de datum van eerste toelating volledig emissieloos is, met brandstofcode E (Elektrisch) of waterstof (W) en uitsluitend wordt aangedreven door een elektromotor;
emissieklasse: klasse van uitstoot van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes door een voertuig als bedoeld in artikel 1 van het Kentekenreglement;
fossiele personenauto: personenauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, aangedreven door een verbrandingsmotor die een fossiele brandstof gebruikt;
gebruikte elektrische personenauto: elektrische personenauto, niet zijnde een nieuwe elektrische personenauto;
kentekenregister: kentekenregister als bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994;

CONCEPT

Intern gebruik

koopovereenkomst: schriftelijke overeenkomst tot koop als bedoeld in artikel 7:1 van het Burgerlijk Wetboek;
lease: 'operational leasing', bedoeld in artikel 3.3 van het Besluit heffing omzetbelasting bij leasing;
lessee: natuurlijke persoon die een overeenkomst tot lease sluit met een lessor;
lessor: onderneming met het Keurmerk Private Lease, die een overeenkomst tot lease sluit met een lessee;
Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
natuurlijke persoon: persoon die niet handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf;
nieuwe elektrische personenauto: elektrische personenauto waarvan, blijkens vermelding in het kentekenregister, de datum eerste toelating, de datum eerste tenaamstelling en de datum waarop de personenauto voor het eerst op kenteken is geregistreerd, gelijk zijn;
tenaamstelling: tenaamstelling als bedoeld in artikel 48, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;
verzamelinkomen: verzamelinkomen als bedoeld in artikel 21, onderdeel c, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen en zoals opgenomen in de Basisregistratie Inkomen (BRI);
woonadres: woonadres als bedoeld in artikel 1.1, onder o, van de Wet basisregistratie personen.

Artikel 2. Doel van de subsidie

De verstrekking van subsidies op grond van deze regeling heeft als doel het laten demonteren van fossiele personenauto's met een emissieklasse van 0 tot en met 4, in samenhang met het stimuleren van de aanschaf of lease van gebruikte elektrische personenauto's door natuurlijke personen met een laag inkomen of laag middeninkomen.

Hoofdstuk 2. Subsidie laten demonteren fossiele personenauto's en aanschaf of lease gebruikte elektrische personenauto's

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

De Minister kan, gelet op het doel, bedoeld in artikel 2, op aanvraag van een natuurlijke persoon met een verzamelinkomen of belastbaar loon van minimaal € 13.300 en maximaal € 37.400 en met een woonadres in Nederland subsidie verstrekken voor:
a. het laten demonteren van een fossiele personenauto met een emissieklasse van 0 tot en met 4; en
b. de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto.

Artikel 4. Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2027: € 49.300.000.
2. De Minister stelt voor de jaren na 2027 jaarlijks het subsidieplafond vast.

Artikel 5. Hoogte subsidie

1. In 2027 bedraagt de subsidie:

Intern gebruik

a. € 6.000 voor een aanvrager met een verzamelinkomen of belastbaar loon van minimaal € 13.300 en maximaal € 28.800;
b. € 4.000 voor een aanvrager met een verzamelinkomen of belastbaar loon van minimaal € 28.800 en maximaal € 37.400.

2. De Minister stelt voor de jaren na 2027 de hoogte van de subsidie vast.

Artikel 6. Wijze van verdelen

1. De Minister verdeelt de beschikbare middelen op basis van de volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
2. Indien een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften als datum van ontvangst.
3. Indien de Minister op de dag dat het subsidieplafond is bereikt, meer dan één volledige aanvraag heeft ontvangen, stelt hij de onderlinge rangschikking vast door middel van loting.

Artikel 7. Aanvraag subsidieverlening

1. Een aanvraag om subsidie wordt ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel.
2. Een aanvraag om subsidie op grond van deze regeling kan worden ingediend in 2027 van [**PM]**, 09.00 uur tot en met [**PM]**, 12.00 uur.
3. De aanvraag om subsidie bevat in ieder geval:
   a. de naam, het woonadres en het burgerservicenummer van de aanvrager;
   b. het verzamelinkomen of belastbaar loon van de aanvrager, van het kalenderjaar twee jaar voorafgaand aan de aanvraag of, bij ontbreken hiervan, van het kalenderjaar drie jaar voorafgaand aan de aanvraag;
   c. het kenteken van de te demonteren fossiele personenauto;
   d. het kenteken van de gebruikte elektrische personenauto die naar verwachting door de aanvrager wordt aangeschaft of geleaset;
   e. het aantal personenauto's dat op naam staat van de aanvrager.
4. Na bekendmaking van het bereiken van het subsidieplafond, bedoeld in artikel 4, kan in afwijking van het tweede lid geen aanvraag meer worden ingediend.

Artikel 8. Voorwaarden

Een subsidie wordt verleend onder de voorwaarde dat:
a. de fossiele personenauto ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening op naam staat van de aanvrager en uiterlijk ten tijde van de aanvraag om subsidievaststelling is gedemonteerd bij een demontagebedrijf;
b. de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto door de aanvrager zal plaatsvinden op basis van een koopovereenkomst, gesloten met een autobedrijf, respectievelijk op basis van een schriftelijke overeenkomst tot lease, gesloten met een lessor;
c. de koopovereenkomst of de overeenkomst tot lease niet eerder is gesloten dan op de datum van publicatie van deze regeling;
d. het Keurmerk Private Lease van toepassing is op de overeenkomst tot lease;

Intern gebruik

e. de gebruikte elektrische personenauto niet eerder op naam heeft gestaan van de aanvrager of een persoon die op de datum van de aanvraag hetzelfde woonadres heeft als de aanvrager;
f. de catalogusprijs van de door de aanvrager aan te schaffen of te leasen gebruikte elektrische personenauto op de datum van eerste toelating niet lager is dan € 12.000 en niet hoger dan € 60.000; en
g. de door de aanvrager aan te schaffen of te leasen gebruikte elektrische personenauto vanaf de datum van eerste toelating uitsluitend is aangemerkt als een elektrische personenauto.

Artikel 9. Verzamelinkomen of belastbaar loon

De beoordeling of de aanvrager voldoet aan de inkomensgrens, bedoeld in artikel 3, en vaststelling van de hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 5, vindt plaats op basis van het uit de Basisregistratie Inkomen blijkende verzamelinkomen of belastbaar loon, voor het kalenderjaar twee jaar of, indien dit niet beschikbaar is drie jaar, voorafgaand aan de aanvraag tot subsidieverlening.

Artikel 10. Afwijzingsgronden

1. Een subsidieaanvraag wordt afgewezen, indien:
   a. een eerdere aanvraag van dezelfde aanvrager op grond van deze regeling is gehonoreerd;
   b. het verzamelinkomen of belastbaar loon lager is dan € 13.300 of hoger is dan € 37.400 blijkend uit het verzamelinkomen of belastbaar loon in 2025, voor aanvragen tot subsidieverlening ingediend in 2027;
   c. in afwijking van onderdeel b geen verzamelinkomen of belastbaar loon beschikbaar is voor het jaar 2025 en het verzamelinkomen of belastbaar loon lager is dan € 13.300 of hoger is dan € 37.400, blijkend uit het verzamelinkomen of belastbaar loon in 2024, voor aanvragen tot subsidieverlening ingediend in 2027;
   d. de te demonteren fossiele personenauto niet minstens gedurende één jaar direct voor de datum van publicatie van deze regeling op naam van de aanvrager heeft gestaan, hetgeen blijkt uit het kentekenregister;
   e. de te demonteren fossiele personenauto ten tijde van het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening niet op naam van de aanvrager heeft gestaan, hetgeen blijkt uit het kentekenregister;
   f. de aanvrager ten tijde van het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening meerdere personenauto's op zijn naam heeft staan.
2. De Minister kan afwijzend beslissen op een aanvraag om subsidie, indien de subsidieaanvraag niet voldoet aan deze regeling.

Artikel 11. Subsidievaststelling

1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie kan worden ingediend tot uiterlijk zes maanden na de datum van verlening van de subsidie.
2. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie bevat in ieder geval:
   a. de naam, het woonadres en het burgerservicenummer van de subsidieontvanger;
   b. het IBAN-nummer van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager;
   c. het kenteken van de fossiele brandstofauto die is gedemonteerd;

Intern gebruik

d. de naam en het adres van het demontagebedrijf waar de fossiele personenauto van de aanvrager is gedemonteerd;
e. het kenteken van de gebruikte elektrische personenauto die is vermeld in de koopovereenkomst of de overeenkomst tot lease;
f. de naam en het adres van het autobedrijf in het geval van een koopovereenkomst;
g. de naam en het adres van de lessor in het geval van een overeenkomst tot lease.

Artikel 12. Beslistermijn

1. De beschikking op een aanvraag wordt gegeven binnen 13 weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.
2. Indien de beschikking niet binnen 13 weken kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met diezelfde termijn worden verlengd.

Artikel 13. Betaling

1. Na vaststelling van de subsidie vindt de betaling van het subsidiebedrag plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.
2. Bij lease van een gebruikte elektrische personenauto wordt de subsidie na vaststelling betaald in maandelijkse termijnen van 1/48^{e} deel van het subsidiebedrag.

Artikel 14. Gewijzigde vaststelling en terugvordering

1. Indien niet is voldaan aan artikel 15, eerste lid, onderdelen e tot en met h, kan de Minister, onverminderd de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terug te vorderen.
2. In het geval van lease wordt het terug te vorderen bedrag bepaald door de subsidie te verminderen met 1/48e van het verstrekte subsidiebedrag vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onderdeel h.

Artikel 15. Verplichtingen subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger is verplicht:
   a. onverwijld schriftelijk melding te doen aan de Minister van wijziging van zijn gegevens die van belang zijn in verband met de subsidieverstrekking op grond van deze regeling;
   b. onverwijld schriftelijk melding te doen aan de Minister van de indiening bij de rechtbank van een verzoek tot het op hem van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, tot verlening van surseance van betaling aan hem of tot faillietverklaring van hem;
   c. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikkingen;
   d. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een door de Minister ter zake van de toepassing en de effecten van deze regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de Minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek;

Intern gebruik

e. de gebruikte elektrische personenauto die is genoemd in de koopovereenkomst of de overeenkomst tot lease op zijn naam te stellen in het kentekenregister;
f. in het geval van koop er zorg voor te dragen dat de gebruikte elektrische personenauto vanaf de datum van de tenaamstelling gedurende één jaar ononderbroken op zijn naam is gesteld in het kentekenregister;
g. gedurende één jaar te beschikken over de koopovereenkomst na de datum van tenaamstelling van de gebruikte elektrische personenauto op zijn naam;
h. in het geval van lease er zorg voor te dragen dat de gebruikte elektrische personenauto die is genoemd in de overeenkomst tot lease gedurende 48 maanden op zijn naam is gesteld;
i. op verzoek de koopovereenkomst of de offerte hiervan of de overeenkomst tot lease of de offerte hiervan, te overleggen;
j. de gebruikte elektrische personenauto die is aangeschaft met subsidie uitsluitend in te brengen in het privévermogen van de subsidieontvanger.

2. De subsidieontvanger doet onverwijld melding aan de Minister zodra aannemelijk is dat:
   a. de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet of niet tijdig zullen worden verricht; of,
   b. niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan.
3. De verplichtingen van het eerste lid, onderdelen f en h, gelden niet, indien de subsidieontvanger een andere gebruikte elektrische personenauto koopt of leaset die ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en deze andere auto gedurende de nog resterende termijn van de in het eerste lid, onderdeel f, genoemde en in onderdeel h bedoelde periode op zijn naam is gesteld. In dit geval wordt de vaststellingsbeschikking op verzoek van de subsidieontvanger, na verstrekking van het kenteken van deze andere auto, dienovereenkomstig gewijzigd.
4. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op de gewijzigde vaststellingsbeschikking, bedoeld in het derde lid.

Hoofdstuk 3. Gegevensverstrekking

Artikel 16. Gegevensverstrekking door de Belastingdienst

De Belastingdienst verstrekt aan de Minister gegevens uit de Basisregistratie Inkomen, waaruit het verzamelinkomen of belastbaar loon van de aanvrager blijkt.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Artikel 17. Evaluatie

De Minister publiceert uiterlijk 1 november 2027 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

Artikel 18. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Intern gebruik

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van [*PM*] en vervalt met ingang van [*PM*], met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn verleend.
2. Artikel 16 vervalt twee jaar na vaststelling van deze regeling.

Artikel 19. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke overstapsubsidieregeling gebruikte elektrische personenauto's.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

A.W.H. Bertram

Intern gebruik

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Op 20 april 2026 heeft het kabinet besloten een inruilregeling voor fossiele personenauto's mogelijk te maken. Met deze Tijdelijke overstapsubsidieregeling gebruikte elektrische personenauto's (OGEA) kunnen natuurlijke personen met een laag inkomen of een laag middeninkomen, nadat ze een fossiele personenauto (emissieklasse 0 t/m 4) laten demonteren, gesubsidieerd een gebruikte elektrische personenauto aanschaffen of leasen. Dit vermindert uitstoot van CO_2 en afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en verbetert de betaalbaarheid van mobiliteit, omdat elektrisch rijden in het gebruik goedkoper is dan rijden op fossiele brandstof. Het kabinet reserveert hiervoor € 52,4 miljoen.[1] De doelgroep wordt afgebakend op basis van inkomen.

2. Doel en hoofdlijnen van de regeling

2.1 Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf of lease van gebruikte elektrische personenauto's door natuurlijke personen met een laag inkomen of laag middeninkomen, en het tegelijkertijd door deze personen laten demonteren van hun fossiele personenauto's met emissieklasse 0 t/m 4, om de emissie van CO_2 en afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen en betaalbaarheid van mobiliteit voor deze doelgroep te verbeteren in het licht van stijgende brandstofprijzen.

2.2. Aanleiding: elektrificatie en stijgende kosten door hoge brandstofprijzen

Deze regeling is onderdeel van het kabinetsbrede maatregelenpakket Acties Weerbaarheid Energieschok.[2] Het jaar 2026 kenmerkt zich door hogere prijzen van fossiele brandstoffen aan de pomp. De geopolitieke spanningen in de wereld – zoals de onvoorspelbare situatie in het Midden-Oosten – hebben de brandstofprijzen structureel op een hoger niveau gebracht. Als het Europese emissiehandelssysteem ETS-2 in werking treedt in 2028, zal dit ook leiden tot hogere prijzen. Voor huishoudens die afhankelijk zijn van de auto komt de 'klap' van ETS-2 en de hogere brandstofprijzen hard aan, zeker als ze al een groot deel van hun besteedbaar inkomen aan mobiliteitskosten moeten uitgeven.

Elektrische personenauto's zijn goedkoper in gebruik dan fossiele personenauto's. Dit zorgt ervoor dat de maandelijkse kosten (en in veel gevallen ook de totale gebruikskosten) van een elektrische personenauto lager liggen dan van een vergelijkbare fossiele personenauto. Dit verschil in kosten neemt toe door de invoering van ETS-2 en de gestegen brandstofprijzen.

Wanneer men overstapt op een andere vorm van mobiliteit dan een fossiele personenauto, kan deze hogere brandstofprijs vermeden worden. Bij de overstap

[1] Kamerstukken II 2025/2026, 36933, nr. 1.
[2] Kamerstukken II 2025/2026, 36933, nr. 1.

Intern gebruik

naar een elektrische personenauto is vooral de aanschafprijs een obstakel voor de lagere- en lage middeninkomens, omdat die voor een gebruikte elektrische personenauto hoger is dan de aanschafprijs bij een vergelijkbare fossiele personenauto.

Deze subsidieregeling speelt in op deze aanschafdrempel door lage inkomens en lage middeninkomens toegang te bieden tot gebruikte elektrische personenauto's door middel van een subsidie die een deel van het verschil tussen de aanschafprijs van gebruikte elektrische auto's en vergelijkbare fossiele personenauto's overbrugt. De verschillen in aanschafprijzen zijn gebaseerd op modelmatige restwaarden in wagenparkmodelonderzoek. Voorwaarde voor deelname aan de regeling is demontage van een fossiele auto met emissieklasse 0 t/m 4 in bezit van de aanvrager. Hierdoor worden oudere, meer vervuilende brandstofauto's weggenomen uit het wagenpark. De gebruiker stapt over op een emissieloze auto. Deze verjonging c.q. vergroening van het wagenpark zorgt naast vermindering van de CO_2-uitstoot voor een lagere stikstofuitstoot en betere lokale luchtkwaliteit door de vermindering van emissies. De regeling wordt ook opengesteld voor lease van een gebruikte elektrische personenauto. Het subsidiebedrag wordt dan verspreid over de looptijd van de lease.

2.3. Hoofdlijnen

2.3.1 Aanvragers met een laag inkomen of laag middeninkomen

De regeling is gericht op aanvragers met een laag inkomen of laag middeninkomen met een oude fossiele auto. Deze inkomens zijn het meest kwetsbaar voor hoge brandstofprijzen; zij geven gemiddeld twee keer zoveel van hun inkomen uit aan brandstof ten opzichte van hogere inkomens. Met de overstap naar een elektrische auto (EV) wordt de kwetsbaarheid voor hoge brandstofprijzen verminderd.

De maximale inkomensgrenzen bij de start van de regeling, € 28.800 voor een laag inkomen en € 37.400 voor een laag middeninkomen, zijn gebaseerd op inkomens tot respectievelijk 100% en 130% van het wettelijk sociaal minimum (WSM) (gewogen jaarbedrag 2025; gewogen bruto maandbedrag januari en juli + 8% vakantietoeslag x 12 maanden). Deze inkomensgrenzen bepalen de uit te keren subsidiebedragen per auto van € 6.000 en € 4.000. De maximuminkomensgrenzen zijn afgerond op hele euro's in honderdtallen in het voordeel van de aanvrager. Het WSM wordt periodiek vastgesteld door het ministerie van SZW en zichtbaar gemaakt op de website van het UWV. De concrete inkomensgrenzen in de regeling worden na 2027 jaarlijks aangepast op basis van het WSM. Een grens van inkomen tot 130% van het WSM wordt vaak gebruikt in inkomensondersteunend beleid (o.a. met betrekking tot de definitie van energiearmoede). Daarmee is de regeling toegespitst op kwetsbare vervoersgebruikers, ofwel personen en huishoudens met een laag inkomen en laag middeninkomen, die aanzienlijke gevolgen ondervinden van hoge brandstofprijzen en van de prijseffecten van de opneming van broeikasgasemissies van wegvervoer, en die niet over de middelen beschikken om een EV te kopen.

Voor inkomen worden de begrippen verzamelinkomen of belastbaar loon gehanteerd. Dit zijn de gegevens over het inkomen die door de Belastingdienst uit

Intern gebruik

de Basisregistratie Inkomen (BRI) worden geleverd als aangifte inkomstenbelasting is gedaan of, indien geen aangifte is gedaan, is gebaseerd op de ontvangen uitkering, pensioen of loon uit loondienst. Het inkomen in de BRI is strikt gekoppeld aan één natuurlijk persoon. De BRI is een basisregistratie die andere overheidsorganisaties kunnen raadplegen voor de hoogte van inkomens. Deze BRI-gegevens levert de Belastingdienst aan uitvoerder Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO). Het gaat hierbij om het totaal van inkomens uit drie belastingboxen, minus eventuele aftrekposten. De Belastingdienst gebruikt dit bedrag als uitgangspunt voor het berekenen van inkomstenbelasting, toeslagen of sociale premies. In de BRI zijn niet van iedere aanvrager de meest recente inkomensgegevens beschikbaar. Om dit te mitigeren wordt voor deze subsidieregeling gebruik gemaakt van de inkomensgegevens van t-2 (kalenderjaar twee jaar voor het moment van aanvraag). In verreweg de meeste gevallen is voor t-2 een verzamelinkomen of belastbaar loon vanuit de BRI beschikbaar. Indien voor t-2 geen verzamelinkomen of belastbaar loon vanuit de BRI beschikbaar is, wordt gebruikt gemaakt van de inkomensgegevens van t-3 (kalenderjaar drie jaar voor het moment van aanvraag). Als ook deze niet beschikbaar zijn, komt een aanvrager niet in aanmerking voor de regeling.

Een minimum inkomensgrens van € 13.300 is opgenomen in de regeling. Dit minimuminkomen zal worden afgeleid uit wat het verzamelinkomen of belastbaar loon is in de situatie van een alleenstaande met het laagste verzamelinkomen of belastbaar loon (waarbij wordt gekeken naar zaken als bijstandsniveau en toeslagen, de minimuminkomensgrens is afgerond op hele euro’s in honderdtallen in het voordeel van de aanvrager). Hiermee wordt voorkomen dat een persoon gebruik kan maken van de regeling, maar tegelijkertijd onderdeel uitmaakt van een huishouden met een hoog inkomen. Als dit laatste het geval is, zal er logischerwijs geen recht op toeslagen e.d. zijn.
In Nederland kom je alleen in aanmerking voor een bijstandsuitkering als het gezinsinkomen en vermogen onder bepaalde grenzen ligt, daarom wordt in deze regeling gewerkt met een minimum inkomensgrens. Hierdoor kan indirect de gezinssituatie meegenomen worden en komen partners van personen met een hoger inkomen in de regel niet in aanmerking voor de regeling. De minimum inkomensgrens van € 13.300 is zodanig vastgesteld dat een alleenstaande op bijstandsniveau nog wel in aanmerking kan komen voor de regeling.

2.3.2 Demonteren fossiele personenauto

Om in aanmerking te komen voor subsidie zijn natuurlijke personen met een laag inkomen of laag middeninkomen verplicht hun fossiele personenauto met een emissieklasse van 0 tot en met 4 te laten demonteren bij een RDW erkend demontagebedrijf. Aanvragers hebben een kentekenbewijs en tenaamstellingscode nodig voor demontage. Mist het kentekenbewijs, dan kan een RDW erkend bedrijf ook een demontagecode aanvragen.
De te demonteren fossiele personenauto moet minstens al gedurende één jaar direct voor de datum van publicatie van deze subsidieregeling op naam van de aanvrager staan, alsmede op het moment van het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening. Deze voorwaarde is opgenomen om misbruik van de subsidie te voorkomen.

2.3.3 Aanschaf gebruikte elektrische personenauto’s

Intern gebruik

Er is alleen subsidie beschikbaar voor de aanschaf van gebruikte elektrische personenauto's met een oorspronkelijke cataloguswaarde van € 12.000 tot € 60.000. Daarmee wordt bij een objectief criterium aangesloten om de waarde van de auto te bepalen. Het is de nadrukkelijke wens om met deze regeling het middensegment te stimuleren voor natuurlijke personen met een laag inkomen of laag middeninkomen. Om te voorkomen dat de subsidie voor gebruikte elektrische personenauto's met een zeer lage aanschafprijs een substantieel groot deel van de aanschafprijs gesubsidieerd krijgen, is de ondergrens van € 12.000 voor de oorspronkelijke cataloguswaarde vastgesteld. Verder dient de aanschaf van de gebruikte elektrische personenauto te geschieden op basis van een koopovereenkomst via een RDW-erkend autobedrijf. Ook dient de gebruikte elektrische personenauto op naam van de subsidieaanvrager in het kentekenregister te staan op het moment dat de subsidie wordt vastgesteld.

2.3.4 Lease gebruikte elektrische personenauto's

Voor subsidie op de lease van gebruikte elektrische personenauto's gelden grotendeels dezelfde voorwaarden als voor de aanschaf van gebruikte elektrische personenauto's. Wel geldt de aanvullende voorwaarde dat het leasecontract is afgesloten met een leasemaatschappij die is aangesloten bij het Keurmerk Private Lease en dat het keurmerk ook op dat leasecontract van toepassing is.[3] Dit keurmerk is bedoeld om de natuurlijke persoon te beschermen bij het afsluiten van leasecontracten. Om te waarborgen dat er een betrouwbaar leasecontract is afgesloten waarbij er vertrouwen is dat iemand veilig en verantwoord een auto leaset is deze voorwaarde gesteld. De voorwaarden van dit keurmerk zijn bovendien in samenwerking met de Consumentenbond ontwikkeld. Een hoog percentage van alle leasemaatschappijen die actief zijn op de Nederlandse markt, zowel grote als kleine, is momenteel bij dit keurmerk aangesloten. Het keurmerk staat in principe voor alle leasemaatschappijen open en nieuwe toetreding is op korte termijn mogelijk. Net als voor aanschaf, geldt bij lease de voorwaarde dat de gebruikte elektrische personenauto op naam van de subsidieaanvrager in het kentekenregister dient te staan op het moment dat de subsidie wordt vastgesteld. Alle leasemaatschappijen die zijn aangesloten bij het keurmerk werken aan deze registratie mee.

3. Verhouding tot hoger recht

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieregeling betreft subsidie die zal worden verstrekt aan natuurlijke personen voor het laten slopen van fossiele personenauto's en de aanschaf of lease van gebruikte elektrische personenauto's. Dit is geen staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidie heeft wel een effect op autodealers, autofabrikanten en leasemaatschappijen omdat er meer elektrische personenauto's worden gekocht of geleased en voor autosloopbedrijven. Maar de door deze ondernemingen te ontvangen gelden komen rechtstreeks van de natuurlijke personen, zonder enige bemoeienis van de lidstaat bij de aankoopbeslissing. Dit effect is dus niet selectief naar bepaalde autodealers, autofabrikanten, leasemaatschappijen of autosloopbedrijven. Er is hier sprake van een louter

[3] www.keurmerkprivatelease.nl

Intern gebruik

secundair economisch effect dat inherent is aan een dergelijke regeling. Dit is niet te duiden als indirect voordeel, en dus niet als (indirecte) staatssteun. Daarmee is geen sprake van staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Privacy

Voor de goede uitvoering en controle van de regeling maakt RVO gebruik van de gegevens van de Dienst wegverkeer (hierna: RDW) en de Belastingdienst. Gelet op de verwerking van persoonsgegevens die daarmee gemoeid is, is een Data Protection Impact Assessment (DPIA) uitgevoerd.

Met betrekking tot de gegevens van de RDW betreft het hier voor een deel de openbare gegevens die voor eenieder in het kentekenregister beschikbaar zijn. Voor een ander deel vindt er een uitwisseling plaats tussen de gegevens van de RDW en RVO. Zo zal RVO bij de vaststelling van de subsidie in alle gevallen nagaan of de tenaamstelling van de subsidieontvanger overeenkomt met de tenaamstelling in het kentekenregister.

Zie artikelsgewijze toelichting bij artikel 15 voor een toelichting op de gegevensverstrekking door de Belastingdienst.

De subsidieaanvrager dient het burgerservicenummer (BSN) te vermelden bij de aanvraag. Gebruik van dit nummer is noodzakelijk om de identiteit van de subsidieaanvrager eenduidig vast te kunnen stellen en de juistheid van de persoonsgegevens te kunnen controleren. Daarnaast is het gebruik van het burgerservicenummer noodzakelijk omdat dit gebruikt wordt door de RDW, de Belastingdienst en RVO bij de hierboven beschreven onderlinge uitwisseling van gegevens.
RVO maakt gebruik van de persoonsgegevens van de aanvrager voor een goede uitvoering en controle van deze subsidieregeling. Met inachtneming van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zullen deze persoonsgegevens niet langer worden bewaard dan noodzakelijk is voor dit doel van de verwerking. De persoonsgegevens zijn onlosmakelijk verbonden met de overige gegevens die gebruikt worden in het kader van de subsidieaanvraag, -verlening en -vaststelling. Dit betekent dat ook de persoonsgegevens worden bewaard tot 10 jaar na afronding van de subsidieverlening. Indien de subsidieverlening voorts onderwerp is van een bezwaar- en beroepsprocedure, worden de betreffende persoonsgegevens bewaard tot 20 jaar na afhandeling van de procedure.

4. Verhouding tot nationale regelgeving

De regeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M. De Kaderwet subsidies I en M (artikel 3, eerste lid, onder b en f) geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling subsidies te verstrekken voor activiteiten die passen in het beleid inzake milieu en verkeer en vervoer. Deze wet vormt de wettelijke basis voor de onderhavige regeling.

Het is gebruikelijk dat subsidieregelingen naast de Kaderwet ook gebaseerd zijn op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: het Kaderbesluit). Voor deze subsidieregeling is dat echter niet het geval, vanwege de toepassing van de

Intern gebruik

voorschriften voor subsidieverstrekking van € 25.000 tot € 125.000, terwijl het te verstrekken subsidiebedrag lager is. In artikel 23, zesde lid, van het Kaderbesluit is bepaald dat indien de subsidie lager is dan € 25.000, bij de beschikking tot subsidieverstrekking 100% voorschot wordt verleend. Zoals beschreven in de risicoanalyse (zie paragraaf 5) is dit echter voor deze subsidieregeling vanwege de risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik ongewenst. Gelet op deze bijzondere situatie is de subsidieregeling daarom alleen gebaseerd op de Kaderwet. De uitzondering op de toepassing van de Aanwijzingen voor subsidieverstrekkingen heeft conform deze Aanwijzingen instemming verkregen van de Minister van Financiën.[4] Dit leidt ertoe dat de relevante bepalingen uit het Kaderbesluit nu in deze ministeriële regeling zijn opgenomen. Inhoudelijk is daarbij verder zoveel mogelijk bij de bepalingen van het Kaderbesluit aangesloten.

5. Gevolgen: regeldrukgevolgen en risicoanalyse

Het kabinet streeft ernaar de regeldruk voor burgers, bedrijven en professionals terug te dringen. Het is belangrijk deze lasten beperkt te houden. Gepoogd is om de administratieve lasten voor de aanvragen zo minimaal mogelijk te houden. Van de administratieve lasten kan een inschatting worden gemaakt.

De particulier doet een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO met DigID. De particulier ontvangt een verleningsbesluit van RVO. Als de fossiele auto gedemonteerd is en het kenteken van de EV op naam van de particulier geregistreerd staat in het RDW-kentekenregister, 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 EV. Als binnen deze periode de tenaamstelling wijzigt, moet de particulier RVO hiervan op de hoogte stellen. De verwachting is dat de particulier in totaal vier uur besteedt aan deze stappen.

Het indienen van de aanvraag voor OGEA is geregeld in eLoket. Voor de aanvraag zijn de volgende koppelingen noodzakelijk en worden deze, al of niet na toestemming, gebruikt.
Een particulier logt in met zijn DigID, waarna de aanvraag ingevuld kan worden. Naam, adres en woonplaats-gegevens worden automatisch ingevuld via de koppeling met de BRP.
Er is een koppeling met de Belastingdienst; na toestemming van de particulier wordt automatisch het toetsingsinkomen opgehaald.
De koppeling met de RDW checkt automatisch of de fossiele auto voldoet aan de voorwaarden van de regeling. Bij het vaststellen van de subsidie wordt de koppeling met de RDW gebruikt om te controleren of de EV op naam staat van de particulier, en of deze EV voldoet aan de voorwaarden gesteld in de regeling. Gemiddelde tijd per aanvraag voor RVO wordt geschat op 1 uur.

52,4 miljoen euro aan subsidiebudget biedt ruimte voor circa 10.000 aanvragen (afhankelijk van de daadwerkelijke verdeling van subsidieaanvragen tussen de inkomensgroepen). Dat betekent met vier uur die een particulier besteedt aan de aanvraag in totaal 40.000 uur aan totale tijd voor de aanvraag. Uitgaande van een standaarduurtarief voor burgers van €17 zoals vastgesteld in het handboek

[4] Zie brief Ministerie van Financiën d.d. 13 oktober 2026, kenmerk 2026-0000392763.

Intern gebruik

meting regeldrukkosten, komt dit uit op €680.000 in totaal. Dit is bijna 1,3% van het subsidiebudget. Deze regeldruklasten gelden alleen voor burgers die zelf besluiten subsidie aan te vragen. Er is geen sprake van een verplichting hiertoe.

In 2026 zijn er ruim 2 miljoen auto's uit emissieklasse 0 t/m 4. Het aantal voertuigen dat in aanmerking kan komen voor de inruilregeling omdat ze in het bezit zijn van de doelgroep was op 1 januari 2026 758.500 volgens het CBS. Dit is vergelijkbaar met het aantal voertuigen (circa 700.000) dat het rekenmodel SPARK aangeeft. Het rekenmodel SPARK wordt gebruikt om de omvang van het wagenpark in de toekomstige jaren in kaart te brengen en de effecten van de regeling te berekenen.

De risico's met betrekking tot misbruik of oneigenlijk gebruik van subsidies die worden verstrekt op grond van deze regeling zijn in kaart gebracht.

De Aanwijzingen voor subsidieverstrekkingen bevatten de voorschriften voor het onder ministeriële verantwoordelijkheid verstrekken van subsidies die in acht worden genomen bij het opstellen van subsidieregelingen[5]. Op grond van deze Aanwijzingen wordt een onderscheid gemaakt, afhankelijk van de hoogte van het subsidiebedrag. Het uitgangspunt bij subsidies van minder dan € 25.000 is dat een vast bedrag wordt verstrekt, een 100% voorschot en dat de subsidieontvanger achteraf in beginsel geen verantwoording hoeft af te leggen aan de subsidieverstrekker.
De subsidiebedragen die worden verstrekt op grond van deze regeling zijn allen onder de € 25.000. Hierop zouden dan ook de voornoemde uitgangspunten van toepassing zijn. Uit de risicoanalyse is echter gebleken dat dit tot onwenselijke resultaten zou kunnen leiden. Enerzijds heeft dit betrekking op redelijkheid richting de aanvrager. Het zou onwenselijk zijn wanneer een auto gedemonteerd wordt, maar een aanvrager vervolgens toch niet in aanmerking blijkt te komen voor het subsidiebedrag. Anderzijds is het vanuit het oogpunt van het voorkomen van misbruik en oneigenlijk gebruik onwenselijk om de subsidie al uit te keren voordat een koopovereenkomst gesloten is (een aanvrager ontvangt het bedrag maar koopt of leaset vervolgens geen gebruikte elektrische auto). Daarnaast is het in het belang van de koper of lessee van een gebruikte elektrische personenauto om op het moment van het sluiten van de overeenkomst duidelijkheid te hebben over het al dan niet verkrijgen van subsidie. Geen duidelijkheid zou een negatief effect kunnen hebben op de bereidheid tot aanschaf van een gebruikte elektrische personenauto waarvoor in beginsel subsidie kan worden verkregen. Hiermee zou afbreuk gedaan kunnen worden aan de beoogde effectiviteit van de regeling.
Om deze redenen is er, met instemming van het ministerie van Financiën (zie voetnoot 4), voor gekozen om af te wijken van de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking en in het onderhavige geval de voorschriften voor subsidieverstrekking van € 25.000 tot € 125.000 toe te passen.[6]

[5] Regeling van de Minister-President, Minister van Algemene Zaken, van 15 december 2009, nr. 3086451, houdende vaststelling van Aanwijzingen voor subsidieverstrekking (Stcrt. 2009, 20306).

[6] Op grond van Aanwijzing 6 van de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking is afwijking slechts toegestaan, indien in overleg met de Minister van Financiën wordt vastgesteld dat onverkorte toepassing daarvan uit een oogpunt van goede regelgeving of goed bestuur niet tot aanvaardbare resultaten zou leiden. Bij brief van 13 oktober 2026 (zie voetnoot 4) is door het Ministerie van Financiën hiervoor toestemming verleend.

Intern gebruik

Om bovenstaande redenen is het verlenen van een voorschot, hoewel mogelijk minder belastend voor de aanvrager, niet mogelijk gebleken. Gepoogd is een regeling te maken die zo eenvoudig mogelijk is met minimale complexiteit voor burger en uitvoerder. Zo wordt de aanvrager in het aanvraagproces ontzorgd door de koppelingen met de Belastingdienst en de RDW. De aanvrager hoeft dus niet zelf inkomensgegevens in te voeren bij de aanvraag. De aanvrager dient slechts het burgerservicenummer (BSN) en het kenteken van de op eigen naam gestelde (en te demonteren) fossiele personenauto te vermelden bij de aanvraag. Deze zijn noodzakelijk omdat ze gebruikt worden door de RDW, de Belastingdienst en RVO bij de onderlinge uitwisseling van gegevens. Op het moment van de aanvraag tot subsidieverlening heeft de aanvrager misschien al een specifieke gebruikte elektrische personenauto op het oog en beschikt hij of zij derhalve ook over de kentekengegevens van het voertuig. In dat geval kan de aanvrager deze gegevens al bij de aanvraag meesturen, zodat RVO alvast kan controleren of deze auto voldoet aan de voorwaarden. In het aanvraagproces heeft de aanvrager daardoor meer zekerheid. In ieder geval zal de aanvrager ten tijde van de aanvraag tot subsidievaststelling deze kentekengegevens dienen aan te leveren.

Vaststelling van de subsidie en uitbetaling vinden plaats op het moment dat de gebruikte elektrische auto daadwerkelijk te naam is gesteld op de naam van de subsidieaanvrager en als de fossiele personenauto is gedemonteerd.

Daarbij is het advies aan de natuurlijke persoon om bij het sluiten van de koopovereenkomst in het contract een ontbindende voorwaarde op te nemen dat van de koop c.q. lease afgezien kan worden als er geen subsidie wordt verkregen. De aanvrager heeft na verlening duidelijkheid over de aanspraak op de subsidie (aanvrager heeft het kenteken van de te kopen of leasen gebruikte elektrische personenauto opgegeven en duidelijk wordt of deze personenauto onder de subsidievoorwaarden valt). De vaststelling van de subsidie en de uitbetaling vinden vervolgens plaats op het moment dat de gebruikte elektrische personenauto daadwerkelijk te naam gesteld is op de naam van de subsidie-aanvrager en tevens zijn fossiele personenauto is gedemonteerd. Op deze manier is een juiste balans gevonden tussen de wens om subsidieontvangers in een vroeg stadium duidelijkheid te geven over de aanspraak op subsidie, maar tegelijkertijd de risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik zoveel mogelijk te verkleinen. Met deze maatregelen wordt het restrisico op misbruik en oneigenlijk gebruik aanvaardbaar geacht, op grond van de uitgevoerde risicoanalyse met betrekking tot deze subsidieregeling.

6. Uitvoering

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) krijgt van de minister van IenW het mandaat om deze regeling uit te voeren onder verantwoordelijkheid van de minister van IenW. In het verleden voerde RVO al de voormalige Subsidieregeling Elektrische Personenauto's (SEPP[7]) uit onder verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW. RVO beschikt door middel van een geautomatiseerde koppeling met de Belastingdienst over inkomensgegevens

[7] De Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) gold voor nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's. De regeling liep van 2020 tot 2025. Particulieren die een volledig elektrische personenauto kochten of private leaseten, konden de subsidie aanvragen tot en met 27 december 2024.

Intern gebruik

van een aanvrager (gegevens afkomstig van de Belastingdienst) en door middel van een geautomatiseerde koppeling met de RDW over voertuiggegevens behorende tot de aanvrager (gegevens afkomstig van de RDW).

7. Advies en consultatie

PM Internetconsultatie
De subsidieregeling heeft van [*datum tot en met datum*] open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn … reacties ontvangen waarvan … openbaar. De internetconsultatie heeft wel/geen aanleiding gegeven tot wijzigingen [*welke, waarom en waar zijn ze doorgevoerd?*]

PM Uitvoeringstoets RVO

PM Uitvoeringstoets Belastingdienst

PM Advies Adviescollege toetsing regeldruk

PM Privacy
Advies van de Autoriteit persoonsgegevens (AP)

8. Doenvermogentoets

Deze subsidieregeling speelt in op het verlagen van de aanschafdrempel van een gebruikte elektrische personenauto. Dit doordat de subsidie voor lage inkomens en lage middeninkomens een groot deel van het verschil tussen de aanschafprijs van gebruikte elektrische personenauto's en vergelijkbare fossiele personenauto's overbrugt. De regeling beoogt verder om de emissie van CO_2 en afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen en betaalbaarheid van mobiliteit voor deze doelgroep te verbeteren in het licht van stijgende brandstofprijzen.

Om te valideren of de regeling naar verwachting ook doenlijk is voor de aanvrager, is een doenvermogentoets uitgevoerd. De doenvermogentoets bestaat uit drie delen. Het eerste deel is een deskstudie op basis van de eerdere ervaringen met de SEPP-subsidieregeling. Het tweede deel bestaat uit semi-gestructureerde interviews met autoverkopers en aanvullende gesprekken met (ervarings)deskundigen zoals een sloopbedrijf, RDW, RVO, een gemeente en IenW. Het derde deel is een panelonderzoek (n=530) onder de doelgroep van personen met laag – en middeninkomens om de doenlijkheid van de verschillende stappen in de aanvraagprocedure in beeld te brengen en om hun intentie gebruik te gaan maken van de regeling te meten.

De doenvermogentoets laat zien dat de doenlijkheid van de subsidieregeling overwegend goed is te noemen. Deze regeling volgt de aanpak van de SEPP-subsidieregeling die ook goed beoordeeld werd door aanvragers[8]. Zo wordt de aanvrager net als bij de SEPP-subsidieregeling deels ontzorgd door koppeling van de aanvraag aan de RDW en in de huidige regeling ook aan de Belastingdienst. Ook is het desgewenst mogelijk de aanvraag op papier te doen. Bij deze nieuwe subsidieregeling moet de fossiele auto van de aanvrager voor sloop worden

[8] KPMG-Eindevaluatie SEPP 2020-2024, juli 2026. Eindevaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP).

Intern gebruik

aangeboden. Hiermee wordt de regeling wel ingewikkelder voor de aanvrager dan de SEPP-subsidieregeling. Daarnaast liet de toets zien dat het voorschieten van de subsidie door de aanvrager en ook de aanschafprijs van de gebruikte elektrische auto belangrijke financiële drempels vormen. Voor een deel van de doelgroep is de overstap naar een EV nog groot. Naast de aanschafprijs vormt vooral onzekerheid over de laadkosten een belangrijke drempel.

De inzichten uit de doenvermogentoets leiden op enkele punten tot aandachtspunten voor de regeling, maar zijn vooral relevant voor de uitvoering, de communicatie rond de regeling en voor de samenwerking met de sector. IenW bekijkt daarom naar aanleiding van de toets samen met de sector en RVO: (1) hoe de aanvrager zoveel mogelijk ontzorgd kan worden bij het ter sloop aanbieden van de huidige auto; (2) hoe de uitbetaling van de subsidie zo snel mogelijk kan plaatsvinden; en (3) of de sector bereid is een overbruggingskrediet aan te bieden of een aanbetaling te accepteren in afwachting van uitbetaling van de subsidie. Het is daarnaast zaak duidelijke, stapsgewijze ondersteuning bij de aanvraag aan te bieden en in te zetten op aanvullende communicatie rond laadtarieven, laadkosten t.o.v. fossiele brandstof en het gebruik van tankpassen.

9. Financiële gevolgen

De regeling zal leiden tot kostenreductie voor de weggebruikers die deelnemen aan de regeling. Gebruikers van de regeling hebben een laag of lager middeninkomen, en hebben in de uitgangssituatie gemiddeld gezien relatief hoge mobiliteitskosten, die hoger kunnen worden door de impact van ETS-2. Door het gebruik van de regeling wordt de overstap naar een gebruikte elektrische auto mogelijk, wat lagere maandelijkse kosten met zich meebrengt.

10. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze subsidieregeling treedt in werking met ingang van [PM]

De regeling geldt voor een periode van [PM] jaar en vervalt nadien. De regeling blijft wel van toepassing op de afwikkeling van subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. Uiterlijk 1 november 2027 wordt een (geanonimiseerd) verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en effecten van de subsidie in de praktijk (conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht).

Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1
In Hoofdstuk 1 zijn de algemene bepalingen opgenomen met betrekking tot de gedefinieerde begrippen en het doel van deze subsidieregeling.

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling. Enkele begripsbepalingen worden hieronder nader toegelicht.

Intern gebruik

De catalogusprijs van de gebruikte elektrische personenauto is een belangrijk begrip voor deze subsidieregeling, omdat deze prijs bepalend is voor de vraag of de aanschaf of lease van deze elektrische personenauto in aanmerking komt voor subsidie. Daarbij is aangesloten bij de fiscale wetgeving (artikel 3.20, vijfde lid, onderdeel b, van de Wet inkomstenbelasting 2001 en het daarin genoemde artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992). Het betreft de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte prijs welke naar zijn inzicht bij verkoop aan de uiteindelijke afnemer valt te berekenen, inclusief belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en omzetbelasting (btw). Aangezien deze regeling alleen bedoeld is voor gebruikte elektrische personenauto's is de cataloguswaarde ten tijde van het sluiten van de koop- of leaseovereenkomst altijd al bekend. De catalogusprijs is terug te vinden in het kentekenregister.

Voor de definitie van een elektrische personenauto, evenals voor de definities van gebruikte elektrische personenauto, nieuwe elektrische personenauto en fossiele personenauto, wordt voor de betekenis van het begrip personenauto aangesloten bij de definitie van personenauto uit artikel 1.1 van de Regeling voertuigen. Deze definitie luidt een 'voertuig op vier of meer wielen, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid of gehandicaptenvoertuig, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M_1'.[9] Alleen personenauto's die door een elektromotor worden aangedreven die volledig emissieloos is, gelden als elektrische auto's. Als brandstof voor deze motoren kan zowel elektriciteit (ook opgewekt met zonne-energie) als waterstof worden gebruikt. Voor elke auto staat in het kentekenregister de brandstofcode vermeld. Voor deze regeling komen alleen personenauto's in aanmerking die als brandstofcode uitsluitend Elektrisch (E) of waterstof (W) hebben, of beiden. Het gaat hierbij bovendien om elektrische personenauto's die al elektrisch zijn sinds de datum van eerste toelating. Personenauto's die nadien zijn omgebouwd tot elektrische personenauto's komen niet in aanmerking voor subsidie, aangezien op dit moment de ombouwkosten dermate hoog zijn dat hiermee niet de beoogde doelgroep wordt bereikt: natuurlijke personen die in de markt zijn voor een kleinere of compacte middenklasse auto.
Bij het begrip fossiele personenauto is aangegeven dat de personenauto dient te worden aangedreven door een verbrandingsmotor die een fossiele brandstof gebruikt. Daarmee wordt gedoeld op fossiele brandstoffen zoals benzine en diesel, ook indien deze brandstoffen in de regel al deels bestaan uit biobrandstoffen (bijvoorbeeld E10 of B7).

Om te kunnen bepalen of een elektrische personenauto nieuw of gebruikt is wordt gekeken naar de tenaamstelling. Daartoe zijn begripsbepalingen opgenomen voor een nieuwe en een gebruikte elektrische personenauto. Een nieuwe elektrische auto is een elektrische auto waarvan blijkens de gegevens in het kentekenregister, de datum eerste toelating, datum eerste afgifte Nederland en datum tenaamstelling gelijk zijn. De datum eerste toelating is de datum die

[9] Dit is een voertuig als bedoeld in bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU 2007, L 263).

Intern gebruik

aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst is geregistreerd (waar ook ter wereld). De datum tenaamstelling is de datum waarop de (laatste) eigenaar of houder van het voertuig in het kentekenregister is geregistreerd. De datum eerste afgifte in Nederland is de datum die aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst in Nederland is geregistreerd. Deze gegevens zijn terug te vinden in het kentekenregister. Bij een nieuwe personenauto zijn al deze data gelijk. Vervolgens is een gebruikte elektrische personenauto een elektrische personenauto die niet nieuw is, dus een personenauto waarvan de genoemde data niet gelijk zijn.

Het begrip lease is niet in wet- of regelgeving gedefinieerd. Voor de toepassing van deze regeling is aangesloten bij het begrip dat wordt gebruikt door de Belastingdienst in het 'Besluit heffing omzetbelasting bij leasing' (Stcrt. 2023, 17200) voor de zogeheten 'operational leasing'. Dit is ook de leasevorm die doorgaans wordt gebruikt bij private lease en die tevens wordt gehanteerd door het Keurmerk Private Lease. Bij operational leasing blijft de leasemaatschappij eigenaar van de auto en betaalt de klant een vast bedrag per maand aan de leasemaatschappij voor het gebruik van de auto. Het gaat daarmee in feite om een vorm van verhuur.

Een RDW erkend demontagebedrijf is een natuurlijke persoon of rechtspersoon die exploitant is van een onderneming waar volgens het handelsregister bedrijfsmatig activiteiten met betrekking tot het demonteren van motorrijtuigen en aanhangwagens worden uitgevoerd en die hiervoor door de RDW is erkend.

Voor de begrippen verzamelinkomen en belastbaar loon is verwezen naar de definities zoals gehanteerd in artikel 21, onderdelen c en d, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen en zoals opgenomen in de Basisregistratie Inkomen (BRI). Het verzamelinkomen of belastbaar loon is opgenomen in de Basisregistratie inkomen (BRI).

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

De activiteiten waarvoor subsidie kan worden verleend dienen in samenhang te worden bekeken. Natuurlijke personen komen alleen voor subsidie in aanmerking indien zij niet alleen overgaan tot de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto, maar tevens hun fossiele personenauto met een emissieklasse van 0 tot en met 4 laten demonteren.

Artikel 4. Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt voor aanvragen ingediend in 2027 € 49.300.000. De subsidieplafonds voor de jaren na 2027 zullen in de Staatscourant worden bekendgemaakt.

Artikel 5. Hoogte subsidie

De hoogte van de te ontvangen subsidie hangt af van het verzamelinkomen of belastbaar loon van de aanvrager; voor lage inkomens geldt een hogere subsidie dan voor lage middeninkomens. In de regeling is de te ontvangen subsidie nu nog alleen vastgesteld voor aanvragen in 2027. De regeling zal worden aangevuld met de bedragen voor aanvragen in de navolgende jaren.

Intern gebruik

Artikel 6. Wijze van verdelen

Voor de verdeling van de middelen geldt 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt'. Dit artikel bevat daarnaast aanvullende regels voor de verdeling van de subsidie. Zo geldt als datum van ontvangst van een aanvraag, de datum waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften, in die zin dat sprake is van een volledige aanvraag. De onderlinge rangschikking van aanvragen die de Minister ontvangt op de dag waarop het subsidieplafond (zie artikel 4) wordt bereikt, wordt vastgesteld door middel van loting. Deze twee bepalingen zijn conform artikel 8, derde lid, onderdelen a en b, van het Kaderbesluit.

Artikel 7. Aanvraag subsidieverlening

Uit artikel 3, aanhef en artikel 14, eerste lid, onderdeel i, volgt dat aanvragen alleen kunnen worden ingediend door natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een bedrijf of beroep. Ondernemers kunnen daarmee geen subsidie aanvragen op grond van deze regeling. Daarvoor zijn andere regelingen of fiscale maatregelen beschikbaar. Het benodigde formulier voor de aanvraag is te vinden op [PM **www.rvo.nl/....]** De aanvraag kan worden ingediend met behulp van DigiD.
In het tweede lid staat de openstellingsperiode in 2027 waarop een aanvraag om subsidie bij de Minister kan worden ingediend. Indien voor deze desbetreffende periode het subsidieplafond is bereikt, hetgeen bekend wordt gemaakt op de website van RVO, kunnen geen aanvragen om subsidie meer worden ingediend (zie vierde lid).
In het derde lid staan de gegevens die een aanvrager in ieder geval bij zijn aanvraag moet aanleveren. Dit betreft in de eerste plaats de naam en het woonadres van de aanvrager, maar tevens zijn of haar burgerservicenummer (BSN). Het burgerservicenummer is belangrijk ter identificatie van de subsidieaanvrager en de communicatie tussen RVO, RDW en de Belastingdienst. Tijdens het invullen van het digitale aanvraagformulier wordt het verzamelinkomen of belastbaar loon van de aanvrager aan de hand van het ingevulde BSN via een koppeling automatisch opgehaald uit de Basisregistratie Inkomen van de Belastingdienst. Dan wordt ook automatisch gecontroleerd of het inkomen van de aanvrager voldoet aan de eisen van de regeling en wordt vastgesteld voor welk subsidiebedrag de aanvrager in aanmerking komt op basis van zijn inkomen. Omdat het verzamelinkomen of belastbaar loon automatisch wordt opgehaald, hoeft de aanvrager dus niet zelf dit gegeven in te voeren bij de aanvraag. Ook dient de aanvrager het kenteken van de op eigen naam gestelde en te demonteren fossiele personenauto te vermelden.
Op het moment van de aanvraag tot subsidieverlening heeft de aanvrager misschien al een specifieke gebruikte elektrische personenauto op het oog en beschikt hij derhalve ook over de kentekengegevens van het voertuig. In dat geval kan de aanvrager deze gegevens al bij de aanvraag meesturen. RVO kan dan alvast controleren of de gebruikte elektrische auto voldoet aan de voorwaarden zoals catalogusprijs, of het daadwerkelijk een gebruikte auto betreft en of de auto elektrisch is. Op het moment van vaststellen heeft de aanvrager daardoor meer zekerheid dat de aan te schaffen auto aan de voorwaarden voldoet. In ieder geval zal de aanvrager ten tijde van de aanvraag tot subsidievaststelling deze gegevens dienen aan te leveren (zie artikel 11, tweede lid, onderdeel e). Als het kenteken pas bekend is bij de vaststellingsaanvraag, is

Intern gebruik

het nadeel dat RVO pas op dat moment kan controleren of de auto aan de voorwaarden voldoet, terwijl de aanschaf dan al heeft plaatsgevonden.
Alleen aanvragers die maximaal één auto op naam hebben staan (en geen elektrische auto op naam hebben staan, overeenkomstig de voorwaarden voor de te demonteren fossiele personenauto die emissieklasse 0 t/m 4 moet zijn), komen in aanmerking voor de regeling. Zo wordt voorkomen dat een aanvrager al gebruik kan maken van de lagere gebruikerskosten van een elektrische auto, en tevens subsidie aanvraagt. Meerdere auto's op naam komt vooral voor bij de hogere inkomensklassen. Daarmee bereikt de regeling de doelgroep waarvoor zij is bedoeld.
Indien gedurende het jaar het desbetreffende subsidieplafond is bereikt, wordt dit op de website van RVO bekendgemaakt. Vanaf dat moment kan ingevolge het vierde lid geen aanvraag om subsidie meer worden ingediend.

Artikel 8. Voorwaarden

In dit artikel zijn de voorwaarden opgenomen waaronder een subsidie wordt verleend.
In onderdeel a staat de verplichting dat de aanvrager zijn op naam gestelde fossiele personenauto dient te demonteren bij een door de RDW erkend demontagebedrijf. Deze verplichting is het eerste deel van het soort activiteiten waarvoor deze subsidieregeling is vastgesteld.
In onderdelen b tot en met g staat het tweede deel van het soort activiteiten waarvoor deze subsidieregeling is vastgesteld, gericht op de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto.
Om te kunnen vaststellen dat daadwerkelijk een gebruikte elektrische personenauto is aangeschaft, dient de koop vastgelegd te zijn in een koopovereenkomst. In artikel 1 is een koopovereenkomst gedefinieerd als een schriftelijke koopovereenkomst. In het geval RVO hiernaar vraagt, moet de aanvrager de koopovereenkomst (en/of de offerte hiervan) kunnen overleggen (zie ook artikel 15, eerste lid, onderdeel i). Verder is het van belang dat de auto ook op naam is gesteld van degene die de subsidie heeft aangevraagd. Uit oogpunt van het voorkomen van misbruik en oneigenlijk gebruik is voorts bepaald dat de aanschaf van een gebruikte personenauto plaats dient te vinden bij een autobedrijf met een erkenning bedrijfsvoorraad (zie begrip autobedrijf in artikel 1 van de regeling).
In geval van lease van een gebruikte elektrische personenauto dient dit te zijn vastgelegd in een leaseovereenkomst. De naam van de aanvrager dient ook de naam te zijn die in de leaseovereenkomst is vermeld. Voor lease geldt specifiek de voorwaarde dat het leasecontract is afgesloten met een leasemaatschappij die is aangesloten bij het Keurmerk Private Lease en dat het keurmerk ook op dat leasecontract van toepassing is.[10] Dit keurmerk is bedoeld om de natuurlijke persoon te beschermen bij het afsluiten van leasecontracten. Om te waarborgen dat er een leasecontract is afgesloten waarbij er vertrouwen is dat iemand veilig en (financieel) verantwoord een auto leaset is deze voorwaarde gesteld. De voorwaarden van dit keurmerk zijn in samenwerking met de Consumentenbond ontwikkeld. Een hoog percentage van alle leasemaatschappijen, zowel grote als kleine, die actief zijn op de Nederlandse markt zijn bij dit keurmerk aangesloten. Het keurmerk staat in principe voor alle leasemaatschappijen open. Net als voor aanschaf, geldt bij lease de voorwaarde dat de auto op naam van de

[10] www.keurmerkprivatelease.nl.

Intern gebruik

subsidieaanvrager in het kentekenregister dient te staan. Alle leasemaatschappijen die zijn aangesloten bij het keurmerk zijn bereid aan deze registratie mee te werken in geval van een subsidieaanvraag.
In onderdeel e is de voorwaarde opgenomen dat de gebruikte elektrische personenauto niet eerder op naam van de aanvrager heeft gestaan of op naam van een persoon die op de datum van aanvraag hetzelfde woonadres heeft als de aanvrager. Hiermee voorkomen we dat aanvragers de gebruikte elektrische personenauto aan zichzelf of aan het eigen huishouden doorverkopen.
De regeling is gericht op de aanschaf of lease van gebruikte elektrische personenauto's uit het goedkopere tot en met het middensegment. Om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen, mag ingevolge onderdeel f de oorspronkelijke cataloguswaarde van de gebruikte elektrische personenauto op de datum van eerste toelating niet minder dan € 12.000 en niet meer dan € 60.000 bedragen. Om te bepalen of de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto in aanmerking komt voor de subsidie wordt gekeken naar de oorspronkelijke catalogusprijs van de personenauto. Het is dus toegestaan om een gebruikte elektrische personenauto aan te schaffen met een actuele verkoopprijs dat lager is dan € 12.000. De catalogusprijs is altijd te raadplegen via het kentekenregister van RDW.
Ten slotte wordt in onderdeel g als voorwaarde gesteld dat gebruikte elektrische personenauto's al elektrisch dienen te zijn sinds de datum van eerste toelating. Personenauto's die nadien zijn omgebouwd tot elektrische personenauto's komen niet in aanmerking voor subsidie aangezien op dit moment de ombouwkosten dermate hoog zijn dat hiermee niet de beoogde doelgroep wordt bereikt: natuurlijke persoon die in de markt is voor een kleinere of compacte middenklasse auto.

Artikel 9. Verzamelinkomen of belastbaar loon

In artikel 3 zijn de inkomensgrenzen vastgesteld om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen en in artikel 5 is een verdere onderverdeling van deze inkomensgrenzen aangegeven, naar gelang de aanvrager een laag inkomen of een laag middeninkomen heeft, bepalend voor de hoogte van de te ontvangen subsidie. Voor de beoordeling of de aanvrager voldoet aan de inkomensgrenzen, wordt gebruikt gemaakt van het in de BRI opgenomen verzamelinkomen of belastbaar loon van het kalenderjaar twee (t-2) of drie jaar (t-3) voorafgaand aan het moment van aanvraag tot subsidieverlening. In verreweg de meeste gevallen is voor t-2 een verzamelinkomen of belastbaar loon vanuit de BRI beschikbaar. Indien voor t-2 geen verzamelinkomen of belastbaar loon vanuit de BRI beschikbaar is, wordt gebruikt gemaakt van de inkomensgegevens van t-3. Indien ook deze niet beschikbaar zijn, komt een aanvrager niet in aanmerking voor de regeling. In de toelichting bij artikel 10, eerste lid, onderdelen b en c, is hierop nader ingegaan.

Artikel 10. Afwijzingsgronden

In het eerste lid van dit artikel staan de afwijzingsgronden die ertoe leiden dat de subsidieaanvraag wordt afgewezen.

Ingevolge onderdeel a wordt een aanvraag afgewezen indien de aanvrager al eerder op grond van deze regeling subsidie heeft ontvangen voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto.

Intern gebruik

Onderdelen b en c zijn bedoeld om vast te kunnen stellen of de aanvrager voldoet aan de inkomensgrenzen van minimaal € 13.300 en maximaal € 37.400, om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van de begrippen verzamelinkomen of belastbaar loon. Rekening houdend met uitvoeringsvraagstukken wordt t-2 als peiljaar als meest redelijk uitgangspunt voor de aanvrager gehanteerd. Het is niet mogelijk de laatste definitieve aanslag op te vragen bij de Belastingdienst vanuit de BRI. De meeste inkomensafhankelijke regelingen gaan daarom uit van een verzamelinkomen of belastbaar loon van t-2, inhoudende twee jaar vóór het moment van indiening van de aanvraag tot subsidieverlening. In de grote meerderheid van de gevallen is dan het verzamelinkomen of belastbaar loon beschikbaar. Dit uitgangspunt is verwerkt in onderdeel b. Blijkt uit het verzamelinkomen of belastbaar loon, vanuit de BRI beschikbaar voor het kalenderjaar twee jaar vóór indiening van de aanvraag tot subsidieverlening, dat het inkomen van de aanvrager niet past binnen de gestelde inkomensgrens, wordt de subsidieaanvraag afgewezen.
Indien in de BRI geen verzamelinkomen of belastbaar loon beschikbaar is volgens het in onderdeel b gestelde vereiste van t-2, kan voor die gevallen nog het verzamelinkomen of belastbaar loon van t-3 worden gebruikt, hetgeen is verwerkt in onderdeel c.
Samenvattend, voor vaststelling van het verzamelinkomen of belastbaar loon is het inkomen van het jaar t-2 of t-3, zoals opgenomen in de BRI, doorslaggevend en niet het inkomen ten tijde van de aanvraag tot subsidieverlening.

Onderdelen d en e bevatten afwijzingsgronden gerelateerd aan de te demonteren fossiele personenauto. De fossiele personenauto dient minstens gedurende één jaar voor de datum van publicatie op naam van de aanvrager te staan, anders wordt de aanvraag afgewezen. Ook dient de te demonteren fossiele personenauto op het moment van indiening van de aanvraag tot subsidieverlening op naam van de aanvrager te staan. De tenaamstelling zal moeten blijken uit het kentekenregister. Deze afwijzingsgrond dient zoveel als mogelijk te verzekeren dat de aan te schaffen of te leasen gebruikte elektrische personenauto door de aanvrager ook daadwerkelijk wordt gebruikt ter vervanging zijn gedemonteerde fossiele personenauto.
De in onderdeel e opgenomen afwijzingsgrond is erop gericht te voorkomen dat auto’s gekocht worden met het doel om te laten demonteren zonder dat de aanvrager daarvoor afhankelijk was van de auto (met bijbehorende hoge brandstofprijzen). Ook wordt hiermee voorkomen dat oudere auto’s in familiaire kring worden doorgeschoven naar de persoon met een lager inkomen of lager middeninkomen zodat mensen die buiten de doelgroep vallen, niet indirect alsnog gebruik kunnen maken van de regeling.

De in onderdeel f opgenomen afwijzingsgrond zorgt eveneens dat de aan te schaffen of te leasen gebruikte elektrische personenauto daadwerkelijk wordt ingezet als vervanging van de te demonteren en op naam van de aanvrager staande fossiele personenauto. Door alleen aanvragers in aanmerking te laten komen die maar één personenauto op naam hebben staan, wordt de doelmatigheid van de regeling verhoogd.

Op grond van het tweede lid kan de minister een aanvraag afwijzen als de aanvraag niet voldoet aan de regeling. Hiervan is bijvoorbeeld sprake indien de aanvrager zich niet houdt aan de in artikel 8 gestelde voorwaarden.

Intern gebruik

Artikel 11. Subsidievaststelling

Dit artikel regelt het aanvraagproces voor de subsidievaststelling. De aanvraag tot subsidievaststelling voor gebruikte elektrische personenauto's kan tot uiterlijk zes maanden na de datum van verlening van de subsidie plaatsvinden (eerste lid).
Om te kunnen vaststellen dat de fossiele personenauto daadwerkelijk is gedemonteerd, dient de subsidieontvanger bij de aanvraag tot subsidievaststelling het kenteken van deze personenauto over te leggen. Tevens dient de naam en het adres van het RDW erkend demontagebedrijf te worden aangegeven, waar de fossiele personenauto van de aanvrager is gedemonteerd.
Om te kunnen vaststellen dat daadwerkelijk een gebruikte elektrische personenauto is gekocht of geleaset, dient de koop of lease te zijn vastgelegd in een koop- of leaseovereenkomst. Ook het in de koop- of lease-overeenkomst opgenomen kenteken van de gebruikte elektrische personenauto dient bij de aanvraag tot subsidievaststelling te worden aangegeven. Via een koppeling met de RDW wordt automatisch gecontroleerd of het betreffende fossiele voertuig is gedemonteerd en of de gebruikte elektrische personenauto op naam is gesteld. In het geval hiernaar wordt gevraagd, moet de aanvrager de koop- of leaseovereenkomst kunnen overleggen en/of de offertes van deze overeenkomsten (zie ook artikel 15, eerste lid, onderdeel i).

Artikel 12. Beslistermijn

De beschikking tot subsidieverlening en -vaststelling worden conform de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking gegeven binnen 13 weken na datum van ontvangst van de aanvraag. RVO heeft het aanvraagproces zoveel mogelijk geautomatiseerd en streeft ernaar de subsidieverlening en -vaststelling sneller dan binnen 13 weken af te ronden.

Artikel 13. Betaling

Een lessee betaalt maandelijks voor de lease van een gebruikte elektrische personenauto. Om die reden wordt in geval van lease van de gebruikte elektrische personenauto maandelijks een gedeelte van het subsidiebedrag aan de aanvrager betaald. Het subsidiebedrag wordt uitsluitend overgemaakt naar een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.
Omdat overeenkomsten tot lease in de regel voor de duur van vier jaar worden aangegaan, is het uitgangspunt dat de subsidie in deze gevallen maandelijks wordt verstrekt op basis van een duur van die overeenkomst van 4 jaar, hetgeen neerkomt op 48 maanden. Wordt de overeenkomst tot lease tussentijds beëindigd, en staat de gebruikte elektrische personenauto niet meer op naam van de subsidieontvanger, dan wordt niet meer voldaan aan de verplichting genoemd in artikel 15, onderdeel h, en wordt de subsidie stopgezet. In dat geval zal RVO ook binnen twee maanden stoppen met uitbetalen.

In het geval van aanschaf van een gebruikte elektrische personenauto geschiedt de betaling op grond van artikel 4:87 van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken nadat de beschikking tot subsidievaststelling op de voorgeschreven wijze is bekend gemaakt, tenzij de beschikking een later tijdstip vermeld. De betaling van het subsidiebedrag vindt in één keer plaats. RVO streeft ernaar om

Intern gebruik

binnen zes weken de vaststelling af te handelen en het subsidiebedrag over te maken.

Artikel 15. Verplichtingen subsidieontvanger

Onderdeel van de in het eerste lid opgenomen verplichtingen is onder meer de in onderdeel a opgenomen verplichting tot het melden van gewijzigde gegevens met betrekking tot de aanvrager. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om de wijziging van het woonadres of een (tussentijdse) verkoop van de met subsidie aangeschafte gebruikte elektrische personenauto of beëindiging van het leasecontract. Dergelijke wijzigingen van omstandigheden kunnen van belang zijn voor een efficiënte uitvoering en juiste toepassing van de regeling (bijvoorbeeld het kunnen beschikken over actuele NAW-gegevens) of het al dan niet aanspraak kunnen maken op het subsidiebedrag.
In het eerste lid, onderdeel b, is de verplichting opgenomen om onverwijld mededeling te doen van een verzoek tot het op hem van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijk personen, tot verlening van surseance van betaling aan hem of tot faillietverklaring.
De subsidieontvanger dient tevens ingevolge het eerste lid, onderdeel d, mee te werken aan het evalueren van de subsidieregeling. Hierbij dient gebruik te worden gemaakt van persoonsgegevens (NAW-gegevens, inkomensgegevens, subsidie ontvangen ja/nee). Verwerking van deze persoonsgegevens is noodzakelijk met het oog op het behartigen van de gerechtvaardigde belangen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel f, van de AVG. Bij het openbaar maken van de evaluatie van de subsidieregeling worden geen persoonsgegevens openbaar gemaakt. Verslaglegging vindt volledig geanonimiseerd plaats.
De subsidieontvanger moet de aangeschafte elektrische personenauto tot één jaar na de datum van de tenaamstelling op zijn naam geregistreerd houden en hiertoe ook gedurende deze periode te kunnen beschikken over de koopovereenkomst (eerste lid, onderdelen e, f en g). Als uit de informatie uit het kentekenregister blijkt dat de tenaamstelling van het kenteken binnen één jaar is gewijzigd, kan de Minister besluiten om de subsidie naar rato terug te moeten betalen. Voor een periode van één jaar instandhouding bij aanschaf is gekozen om een goede balans te kunnen bewerkstelligen voor uitvoeringslast voor de uitvoerder en kans op fraude en oneigenlijk gebruik enerzijds en redelijkheid voor de ontvanger van de subsidie anderzijds.
Evenals bij koop dient de aanvrager ook bij lease de gebruikte elektrische personenauto gedurende een vaste periode op zijn naam te laten staan. In geval van lease is deze periode 48 maanden, gerelateerd aan de gangbare leasetermijn (eerste lid, onderdeel h). Voor een periode van 48 maanden instandhouding in het geval van lease is gekozen omdat dit aansluit bij de duur van gangbare leasecontracten. Uitvoeringslast voor de uitvoerder en kans op fraude en oneigenlijk gebruik neemt af bij lease doordat het subsidiebedrag in maandelijkse termijnen wordt uitbetaald en dit bedrag door de uitvoerder tijdig kan worden stopgezet als de gebruikte elektrische auto niet meer op naam van de aanvrager staat.
Het eerste lid, onderdeel j, stelt de eis dat de subsidieontvanger de gebruikte elektrische personenauto onderbrengt in zijn privévermogen. Deze voorwaarde is opgenomen omdat de subsidie uitsluitend bedoeld is voor natuurlijke personen, niet handelend vanuit beroep of bedrijf.

Intern gebruik

Naast de in het eerste lid, onderdeel a, genoemde verplichting, dient de subsidieontvanger ook onverwijld de Minister te melden wanneer aannemelijk is dat de demontage of de koop of lease niet of niet tijdig zal worden gerealiseerd, of dat aannemelijk is dat hij niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal kunnen voldoen.

Bij koop en lease geldt dat de subsidie is gekoppeld aan de in het eerste lid, onderdelen f en h, genoemde verplichting tot tenaamstelling voor ten minste de in deze onderdelen genoemde perioden. Wordt hieraan niet voldaan, stopt ook de subsidieverstrekking. Op grond van het derde lid geldt een uitzondering voor het geval de subsidieontvanger een andere personenauto koopt of leaset die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient deze andere personenauto echter wel de resterende termijn op naam van de subsidieontvanger te blijven staan.

Artikel 16. Gegevensverstrekking door de Belastingdienst

Voor de uitvoering van deze regeling zijn gegevens benodigd van de Belastingdienst. De gegevensverwerkingen door de Minister vinden plaats op grond van artikel 6, eerste lid, aanhef en onder e, van de Algemene verordening gegevensbescherming (hierna: AVG): de vervulling van een taak van algemeen belang. De taak van algemeen belang is gelegen in de bevoegdheid subsidie te kunnen verstrekken en de verantwoordelijkheid voor het doelmatig besteden van financiële middelen. Bij dit laatste hoort ook dat controles plaatsvinden om misbruik te voorkomen. De gegevensverwerkingen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling van de identiteit van de aanvrager, de communicatie met de aanvrager in het kader van deze subsidie, de beoordeling van de aanvraag voor het verstrekken van de subsidie, de vaststelling van de subsidie, en andere subsidie gerelateerde zaken vindt in eerste instantie plaats op grond van de vereisten die in de regeling zijn opgenomen en aanvullend op grond van de Algemene wet bestuursrecht en de Kaderwet subsidies I en M.

De gegevensverstrekking door de Belastingdienst voor de uitvoering van de subsidie is gerelateerd aan de hierboven beschreven taak van algemeen belang. De gegevens van de Belastingdienst zijn noodzakelijk om te kunnen verifiëren of het verzamelinkomen of belastbaar loon van de aanvrager juist is (feitelijk wordt het verzamelinkomen of belastbaar loon aan de hand van het ingevulde BSN via een koppeling automatisch opgehaald uit de Basisregistratie Inkomen van de Belastingdienst). De verstrekking door de Belastingdienst beperkt zich tot informatie uit de Basisregistratie Inkomen op basis waarvan deze door de aanvrager aangeleverde informatie kan worden geverifieerd. Hiermee valt deze verwerking binnen de grenzen van de principes doelbinding en proportionaliteit. Artikel 67 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen verbiedt de bekendmaking van fiscale gegevens voor enig ander doel dan de uitvoering van de belastingwet. Deze strikte fiscale geheimhoudingsplicht kan worden doorbroken, indien een wettelijk voorschrift daartoe verplicht en voorziet in een specifieke grondslag. Die grondslag moet worden geregeld bij wet in formele zin. Gelet op de bijzonder acute situatie die zich voordoet, waarbij deze regeling onderdeel uitmaakt van de Acties Weerbaarheid Energieschok (Noodpakket energie, mobiliteit en economie | Tweede Kamer der Staten-Generaal), en waarvoor deze tijdelijke subsidieregeling steun verleent aan huishoudens met lage inkomens, wordt bij wege van uitzondering afgeweken en

Intern gebruik

zal binnen twee jaar een grondslag worden geboden bij algemene maatregel van bestuur. De door artikel 16 van deze subsidieregeling geboden grondslag geldt dan ook als een tijdelijke verstrekkingsgrondslag, daarop vooruitlopend. Dat met betrekking tot de voor de uitvoering van deze regeling voorziene verstrekking van gegevens en ermee gepaard gaande doorbreking van de fiscale geheimhouding een risico ten aanzien van de grondslag in ieder geval tijdelijk zal moeten worden aanvaard is meegewogen bij de billijking van voornoemde uitzondering.

Artikel 18. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Ingevolge het tweede lid komt artikel 16 twee jaar na vaststelling van dit besluit te vervallen. Zoals in de toelichting bij artikel 16 aangegeven is dit artikel, met daarin de grondslag voor gegevensverstrekking door de Belastingdienst aan de minister, slechts van tijdelijke aard. Het zal na twee jaar worden vervangen door een verstrekkingsgrondslag op het niveau van een algemene maatregel van bestuur.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

A.W.H. Bertram

Intern gebruik