



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Tussentijdse evaluatie SEPP

Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren

Versie 1.0

Datum	17 september 2021
Status	Definitief

Colofon

Bestuurskern
DG Mobiliteit

Den Haag

Contactpersoon

Versie
Opdrachtgever
Auteurs

1.0
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoud

Colofon 2

Voorwoord 5

Management samenvatting 6

1	Inhoud van de SEPP-regeling	10
1.1	Aanleiding SEPP-regeling en samenhang met andere maatregelen	10
1.2	Looptijd van de SEPP-regeling	11
1.3	Doel van de SEPP-regeling	11
1.4	Subsidieplafond en uitvoeringskosten	11
1.5	Subjectsubsidie	12
1.6	Minimale duur tenaamstelling en periodieke controles	13
1.7	Catalogusprijs voertuig	13
1.8	Aanschaf gebruikte elektrische personenauto's	13
1.9	Lease elektrische personenauto's	14
1.10	Subsidiebedrag	14
1.11	Monitoring en evaluatie	15
1.12	Mijlpalen en wijzigingen van de subsidieregeling	15
2	Realisatiegegevens SEPP-regeling	16
2.1	Aanvragen	16
2.2	Intrekkingen	17
2.3	Afwijzingen	18
2.4	Verleningen	19
2.5	Vaststellingen	19
2.6	Omzetting van lopende subsidiebeschikkingen	20
2.7	Actieradius voertuigen	20
2.8	Catalogusprijzen voertuigen	22
2.9	Leeftijd van de gebruikte elektrische voertuigen bij vaststelling	23
2.10	Gemiddelde levertijd voertuigen	23
2.11	Afhandelingstermijnen	24
2.12	Terugvorderingen en overmachtssituaties	25
2.13	Bezwaar- en beroepszaken	26
2.14	Budget en uitvoeringskosten	27
3	Wagenpark ontwikkelingen en trends	28
3.1	Subsidiebedragen internationaal	28
3.2	Nieuwverkopen	29
3.3	Overstap van verbrandingsmotor op 100% elektrisch	35
3.4	Parallelimport en export	35
3.5	Prijsontwikkelingen	36
3.6	CO ₂ besparing	38
4	Communicatie & informatie	40
4.1	Website en aanvraagformulier RVO	40
4.2	Website Rijksoverheid	42
4.3	Veelgestelde vragen helpdesk RVO	42
4.4	VER Mystery-shoppers-onderzoek 2020	43
5	Impact en beleving SEPP-regeling	45
5.1	Ontwikkeling imago van elektrische auto's bij Nederlanders	45

5.2	EV-Koopbereidheid van particulieren	46
5.3	Bekendheid met en houding ten opzichte van de SEPP-regeling bij Nederlanders	47
5.4	Voorlichting over het EV-aanbod	50
5.5	Klantsegmentatie en verschuivingen	50
5.6	Profiel van de EV-rijder	51
6	Leerpunten, conclusies en aanbevelingen	53
6.1	Algemeen functioneren SEPP-regeling	53
6.2	Budget en stop & go-effecten	54
6.3	Kasgelden en eindejaarsmarge	55
6.4	Subsidiebedrag per voertuig	56
6.5	Communicatie & informatievoorziening	56
6.6	Diverse technische aanpassingen in de regeling	57
Bijlages	60	

Voorwoord

Voor u ligt de eerste tussenevaluatie van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren¹, afgekort SEPP. De aanleiding voor deze tussenevaluatie komt voort uit een toezegging die de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en Staatssecretaris van Financiën hebben gedaan in de beantwoording van Kamervragen over deze subsidieregeling van het lid Schonis (D66) over het artikel 'Subsidie op elektrische auto loopt als een trein'² op 16 oktober 2020. De Tweede Kamer is toegezegd deze tussentijdse evaluatie beg in 2021 te doen en de resultaten uiterlijk medio 2021 aan de Kamer toe te sturen.

Deze tussenevaluatie is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is mede tot stand gekomen door input van RVO, de uitvoeringsorganisatie van de SEPP-regeling en het Formule-E team, een publiek-private samenwerking tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden op het gebied van stimuleren van elektrisch vervoer.

Hoofddoel van de regeling is de particuliere markt voor elektrische auto's te stimuleren door het prijsverschil tussen conventionele en elektrische kleinere en compacte middenklasse auto's (nieuw en gebruikt) te verkleinen. Daarnaast heeft de Algemene Rekenkamer in haar rapport Auto belasting als beleidsinstrument³ aanbevolen de onbalans tussen ondernemers en particulieren wat betreft de fiscale stimulering van nul-emissie personenvoertuigen op te heffen in het voordeel van de particulieren. De SEPP-regeling loopt nu ruim een jaar. Deze tussenevaluatie geeft inzicht in de feitelijke realisatiegegevens tot 14 juni 2021 en moet antwoord geven op de hoofdvraag: "Voldoet de SEPP-regeling vooralsnog aan het gestelde doel en waar kan eventueel nog verbetering op plaatsvinden?".

De ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer gaan snel, zowel op het gebied van technologie, de beschikbaarheid van elektrische voertuigen als de prijsontwikkeling. Naast deze tussentijdse monitoring van de subsidieregeling vindt conform de afspraken uit het Klimaatakkoord in 2022 en rond 2024 ook nog een integrale evaluatie plaats waarin alle maatregelen rondom de stimulering van elektrisch vervoer worden meegenomen. Met betrekking tot kosteneffectiviteit van de stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer wordt verwezen naar het afzonderlijke rapport van Revnext (september 2020) wat reeds aan uw Kamer is aangeboden.⁴

¹ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0043600>

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/10/16/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-schonis-d66-over-het-artikel-subsidie-op-elektrische-auto-loopt-als-een-trein>

³ <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2020/06/24/autobelastingen-als-beleidsinstrument>

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/10/16/eindrapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

Management samenvatting

Totstandkoming van de SEPP-regeling

De evaluatie is gebaseerd op de ervaringen in het eerste jaar van de uitvoering van de regeling door RVO. Daarnaast heeft ook het Formule E-team (FET), een bij ministerieel besluit ingesteld adviesorgaan waarin het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden op het gebied van stimuleren van elektrisch vervoer zitting hebben, input geleverd. Zie bijlagen E en F voor de input van het Formule E-team. Op basis van deze input heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze tussenevaluatie opgesteld. De tussenevaluatie geeft antwoord op de vraag of de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (hierna: SEPP-regeling) geleid heeft tot stimulering van de particuliere vraag naar elektrische auto's en waar eventueel verbetering van de SEPP-regeling kan plaatsvinden. In de evaluatie is aangegeven op welke punten de adviezen in overeenstemming zijn respectievelijk afwijken (en waarom) van de geleverde input van RVO en het FET.

Inhoud van de SEPP-regeling

Op 4 juni 2020 is de SEPP-regeling van start gegaan. Vanaf 1 juli 2020 konden particulieren aanvragen indienen voor subsidie bij RVO, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De regeling heeft als doel om de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen.

De regeling betreft een subsidie voor uitsluitend particulieren voor de aanschaf of private lease van nieuwe of gebruikte elektrische personenauto's met een (oorspronkelijke) catalogusprijs tussen de €12.000,- en €45.000,-. De regeling voor nieuwe elektrische personenauto's heeft een looptijd van 5 jaar tot juni 2025 en heeft een totaalbudget van €152 mln. De regeling voor gebruikte elektrische personenauto's heeft een looptijd van 4 jaar en duurt tot juni 2024 en heeft een totaalbudget van €100 mln. Particulieren moeten minimaal 3 jaar (koop) of 4 jaar (lease) de elektrische auto op hun naam houden. Verandert de tenaamstelling eerder dan vordert RVO de subsidie naar rato van resterende looptijd terug. Gedurende de looptijd van de regeling komt een particulier maar eenmaal in aanmerking voor deze subsidie. Ook mag de auto niet eerder op hetzelfde woonadres geregistreerd hebben gestaan.

Het subsidiebedrag voor nieuwe elektrische personenauto's daalt gedurende de looptijd van €4.000,- in 2020 en 2021 naar €2550,- in 2025. Dit als gevolg van de verwachte prijsdaling van elektrische personenauto's de komende jaren. Voor gebruikte elektrische personenauto's is het subsidiebedrag per auto gedurende de hele looptijd €2.000,-. De regeling is jaarlijks gebudgetteerd met gescheiden budgetten voor nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's. Het is niet toegestaan om budget van gebruikte auto's naar nieuw te schuiven.

De vraag naar subsidie voor nieuwe elektrische personenauto's is in 2020 en 2021 hoger dan de beschikbare subsidiejaarbudgetten. In 2020 was het nog mogelijk om bij overschrijding van het jaarbudget aanvragen alvast door te schuiven naar het daaropvolgende budgetjaar. Dit leidde in 2020 tot een snelle uitputting van het jaarbudget van 2021. De regeling is daardoor eind oktober 2020 gewijzigd waardoor het alleen nog mogelijk is subsidie aan te vragen in het jaar waarin er nog subsidiebudget beschikbaar is. Het formule E-team, een publiek-private samenwerking tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden, pleit

sindsdien voor het ophogen van de subsidiebudgetten c.q. verwijderen van de jaargrenzen om stop & go effecten van de regeling teniet te doen.

Realisatiegegevens en uitvoering van RVO van de SEPP-regeling

In deze tussenevaluatie is de data van alle aanvragen opgenomen **tot en met 14 juni 2021**⁵. In totaal zijn er tot die datum bijna 14.000 aanvragen binnengekomen bij RVO. De verdeling nieuw/gebruikt is ongeveer fiftyfifty. Dit wordt grotendeels verklaard omdat zowel in 2020 als 2021 het subsidieplafond voor nieuwe elektrische auto's snel werd bereikt. De aanvragen voor gebruikte elektrische personenauto's volgen een meer lineair verloop over de tijd. Op basis van de huidige inzichten zal ook het subsidiejaarplafond voor gebruikte elektrische personenauto's medio oktober 2021 bereikt worden. Particulieren zullen voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische personenauto's dan moeten wachten tot januari 2022 om weer in aanmerking te komen voor eventuele subsidie. Subsidie kan niet meer met terugwerkende kracht in januari 2022 worden aangevraagd voor eerder gekochte of geleasete personenauto's.

Nadat een particulier de koop- of leaseovereenkomst heeft getekend kan via het zogenaamde e-loket bij RVO de subsidie worden aangevraagd. RVO streeft om de aanvrager binnen twee weken te laten weten of de aanvraag voldoet aan de voorwaarden van de regeling en of er voldoende budget is om de subsidieverlening af te geven. De zogenaamde verleningsbeschikking geeft zekerheid of de particulier de subsidie gaat ontvangen (mits uiteraard de opgegeven gegevens bij de aanvraag correct waren). Zodra de auto is afgeleverd en op naam van de subsidieaanvrager is ingeschreven in het kentekenregister bij de RDW kan de particulier de subsidie vaststelling aanvragen. RVO toetst of de opgegeven gegevens bij de subsidieaanvraag en -vaststelling kloppen en of de auto daadwerkelijk op naam van de subsidie-aanvrager staat. Indien dit allemaal klopt, keert RVO in principe binnen 2 weken het subsidiebedrag uit aan de particulier. Bij koop is dat het gehele bedrag, bij lease is dat een maantermijn verdeeld over de looptijd van 48 maanden.

Niet alle aanvragen leiden tot een subsidieverlening. Ongeveer 2% van de aanvragen was dubbel of foutief ingediend waardoor deze door de aanvrager zelf weer zijn ingetrokken. Daarnaast heeft RVO tot en met 14 juni 2021 ca. 4,4% van alle aanvragen afgewezen omdat deze om diverse redenen niet voldeden aan de regeling. Denk hierbij vooral aan te oude contracten of een te hoge catalogusprijs. In 1,9% van de gevallen waar subsidie reeds was toegekend is er een terugvordering in gang gezet. Dit grotendeels na controles waarbij geconstateerd werd dat de elektrische auto niet meer op naam van de aanvrager stond of omdat uit extra controles bleek dat de koop- of leaseovereenkomsten te vroeg getekend waren en niet in aanmerking kwamen voor subsidie. In alle gevallen is tot en met 14 juni 2021 het bedrag terugbetaald en in 2 gevallen is een betalingsregeling getroffen. Het aantal bezwaar- en beroepszaken is beperkt (<1% op alle aanvragen). Het merendeel van deze afwijzingen, terugvordering en bezwaarzaken is te verklaren door de tussentijdse wijziging eind oktober 2020 en het feit dat bij start van de regeling niet gekozen is om een vorm van terugwerkende kracht toe te passen. Een deel van de particulieren die voor 4 juni 2021 een elektrische auto had besteld heeft geprobeerd de subsidie alsnog aan te vragen, maar is tijdens de controles uit de regeling gehaald.

⁵ Op 30 augustus 2021 is de Kamer geïnformeerd over de uitputting van het subsidiebudget voor gebruikt in 2021. Zie: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z14640&did=2021D31295 Deze uitputting is dus nog **niet** verwerkt in de cijfers van deze tussenevaluatie die maar tot 14 juni 2021 lopen.

Wagenparkontwikkelingen en trends

De subsidiebedragen per auto zijn in Nederland verhoudingsgewijs laag ten opzichte van andere Europese landen. Wel is het zo dat die landen een lagere of geen BPM-belasting kennen op de aanschaf van nieuwe auto's. Hierdoor is het prijsverschil in die landen tussen auto's met een verbrandingsmotor en elektrische ook vaak groter dan in Nederland. In Nederland was in 2020 20% van alle nieuw geregistreerde personenauto's volledig elektrisch aangedreven. Uit de nieuwverkopen is zichtbaar geworden dat er in juli en augustus 2020, alsmede januari 2021, een groot aandeel (35-40%) van nieuwe toelatingen van de elektrische personenauto's via de SEPP-regeling zijn aangeschaft c.q. geleased. De rest van de elektrische voertuigen is vooral zakelijk en een klein deel particulier en zonder aanvraag van SEPP aangeschaft (bijvoorbeeld ook elektrische auto's die duurder dan €45.000 zijn). In de maanden dat het subsidiebudget op was, zie je het aandeel SEPP in de nieuwverkopen terugvallen.

Het aanbod elektrische personenauto's in het segment tot €45.000,- is licht toegenomen ten opzichte van het aanbod in dezelfde prijs categorie maar dan met auto's met een verbrandingsmotor.

Op basis van de nieuwe elektrische personenauto's op peildatum 14 juni 2021 is de totale CO₂ besparing van de met de tot nu toe met SEPP gesubsidieerde nieuwe particuliere personenauto's zo'n 126.500 ton CO₂ gedurende de conservatief ingeschatte verblijfsduur van 10 jaar op Nederlands grondgebied. Bij deze berekening zijn de gebruikte elektrische personenauto's buiten beschouwing gelaten omdat deze grotendeels al in het Nederlandse wagenpark rondreden (op de uit het buitenland geïmporteerde modellen na). Deze voertuigen realiseren geen extra CO₂-winst is hierbij de aanname.

Communicatie en informatie

Naast doorverwijzing via de Rijksoverheid (iedereendoetwat) is vooral de webpagina bij RVO de belangrijkste informatiebron voor de SEPP-regeling. Klanten scoren de dienstverlening van RVO gemiddeld met een 8,8. Onderzoeken naar de gebruikersvriendelijkheid van zowel de webpagina als het aanvraagformulier zijn geëvalueerd en de aanbevelingen zijn inmiddels overgenomen en doorgevoerd. Belangrijkste openstaande punt van kritiek is de mate van transparantie over en actualiteit van de budgetuitputting op de webpagina van RVO. Ook blijkt dat de bekendheid van het publiek met de regeling nog beter kan. Zo weet nog niet iedereen dat er ook subsidie op een gebruikte EV te verkrijgen is.

Impact en beleving SEPP-regeling

Diverse onderzoeken van zowel de ANWB, I&O-research en de VER geven een forse belangstelling van particulieren voor een elektrische personenauto weer. Zo blijkt uit het longitudinale ANWB-onderzoek van december 2020 een stijgende interesse in elektrisch rijden. Deze koopintentiecijfers van de ANWB lijken nogal op de uitkomsten van het onderzoek dat het ministerie van IenW in juli en december 2020 door bureau I&O heeft laten uitvoeren onder de Nederlandse bevolking (18 jaar of ouder) naar EV-belangstelling en de rol van subsidies. Een deel van de mensen (ca. 40% geeft aan alleen een elektrische auto te overwegen als er subsidie geldt. Een peiling onder het ledenpanel van de ANWB (december 2020) bevestigt dit getal. Uit (belevings)onderzoek van de Vereniging voor Elektrisch Rijders (VER) blijkt dat EV-rijders qua pure demografie niet heel anders zijn dan de gemiddelde autobezitters van (relatief) nieuwe auto's (ouder en rijker). Het zijn wel early adopters die graag ambassadeur zijn. In hun verhaal zijn de financiële voordelen en het milieuverhaal belangrijke argumenten.

Leerpunten, conclusies en aanbevelingen

Het antwoord op de hoofdvraag van deze tussenevaluatie: "Voldoet de SEPP-regeling voorsnog aan het gestelde doel en waar kan eventueel nog verbetering op plaatsvinden?" is als volgt. In de basis voldoet de SEPP-regeling aan het gestelde

doel. De regeling verkleint het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof waardoor de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse wordt gestimuleerd. Gemiddeld is een elektrische personenauto in het A t/m C segment nog tussen de €7.000 en €16.000 duurder dan een vergelijkbare auto op benzine in 2020. Wel kan geconstateerd worden dat de vraag naar subsidie voor nieuwe elektrische personenauto's groter is dan de beschikbare jaarlijkse subsidiebudgetten voor 2020 en 2021. Hierdoor is voor een groot deel van 2021 de regeling stil kom te liggen. Ook voor gebruikte elektrische personenauto's was het jaarbudget in 2021 niet toereikend. De sector geeft aan last te hebben van deze stop & go-effecten en ook particulieren klagen over het feit dat regeling meer kenmerken van een loterij heeft gekregen dan dat het een stabiele regeling is waarop zij kunnen vertrouwen als zij een overstap naar elektrisch overwegen.

Uit de evaluatie zijn dan ook de volgende aanbevelingen naar voren gekomen:

- Verduidelijk de communicatie van de SEPP-regeling zodat particulieren weten dat zij uitsluitend nog in aanmerking komen voor subsidie met koop- en leaseovereenkomsten uit hetzelfde jaar waarin er nog budget beschikbaar is.
- Organiseer, in lijn met de aanbeveling van het FET, extra subsidiebudget voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische personenauto's te organiseren zodat de regeling voor zowel nieuwe als gebruikte EV's niet te vroeg in het jaar elke keer stil komt te liggen.
- Maak een principe-afspraken met het ministerie van Financiën zodat niet uitgeputte kasbudgetten in een boekjaar, vanwege onder andere meer leasecontracten en levertijden, altijd meegenomen mogen worden naar latere jaren. Dit om uitval van elektrische auto's en daarmee minder CO2 reductie te kunnen voorkomen.
- Onderzoek, in lijn met de aanbeveling van het FET, welk subsidiebedrag per auto noodzakelijk is gelet op de laatste inzichten in de prijs- en aanbod ontwikkelingen van elektrische personenauto's. Dit bedrag zou naar verwachting omlaag kunnen waardoor meer particulieren voor subsidie in aanmerking kunnen komen.
- Verduidelijk de budgetuitputting op de website van RVO zodat burgers beter geïnformeerd zijn over de werkelijke uitputting van het subsidiebudget.
- Onderzoek samen met de werkgroep communicatie van het FET hoe de bekendheid van particulieren met de subsidieregeling in de toekomst kan worden vergroot.
- Houd bij toekomstige wijzigingen van de SEPP-regeling de minimale wettelijke inwerkingtreding van 2 maanden aan zodat burgers en bedrijfsleven voldoende tijd hebben hierop te anticiperen.
- Behoud de huidige subjectsubsidie (gekoppeld aan de persoon) en breid dit vooralsnog niet uit met een objectsubsidie (gekoppeld aan kenteken).
- Behoud de minimale bezitsduur voor private lease van minimaal 4 jaar.
- Behoud de minimale actieradius van 120 km en schrijf het 3-faseladen niet als eis in de SEPP-regeling voor maar onderzoek op welke andere wijze de netwerkstabiliteit geborgd kan worden.
- Behoud de huidige 'cap' van €45.000,- op de oorspronkelijke cataloguswaarde bij gebruikte elektrische personenauto's.
- Schrap de 60-dagen bepaling in de SEPP-regeling in verband met de overbodige functie sinds het schrappen van de doorschuifbepaling.
- Behoud de huidige definitie van 'nieuw' in de SEPP-regeling.

1 Inhoud van de SEPP-regeling

1.1 Aanleiding SEPP-regeling en samenhang met andere maatregelen

In de huidige situatie loopt bij volledig elektrische voertuigen de particuliere markt nog achter bij de zakelijke markt. Van alle nieuw verkochte elektrische auto's zijn in 2020 ca. 80% door zakelijke rijders gekocht/geleaset en ca. 20% door particulieren, terwijl die verhouding inclusief conventionele auto's 55% (zakelijk) respectievelijk 45% (particulier) is. De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport *Autobelasting als beleidsinstrument*⁶ aanbevolen de onbalans tussen ondernemers en particulieren wat betreft de fiscale stimulering van nul-emissie personenvoertuigen op te heffen in het voordeel van de particulieren.

Met deze de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (Vanaf nu: SEPP-regeling) wordt uitvoering gegeven aan de ambities in het Regeerakkoord en het Klimaatakkoord⁷. In het Regeerakkoord van het kabinet Rutte III is de ambitie geformuleerd dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 is deze ambitie verder geconcretiseerd.

Het kabinet Rutte III heeft met het Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Dit mede in het licht van de aanscherping van de Europese ambities voor CO₂-reductie die ook van invloed zijn op de nationale ambities voor mobiliteit. Onderdeel van het Klimaatakkoord is ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector. Om de kabinetsambitie van Rutte III te realiseren is de komende jaren financiële stimulering van elektrisch rijden noodzakelijk.

De SEPP-regeling is gericht op het stimuleren van het gebruik van kleinere en compacte middenklasse elektrische personenauto's door particulieren. De regeling vormt een onderdeel van een breed maatregelenpakket uit het Klimaatakkoord en het Regeerakkoord om de doelstelling te behalen dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Er zijn andere subsidieregelingen, gericht op het gebruik van elektrische bedrijfsauto's⁸ en vrachtauto's⁹ door ondernemers.

Naast deze subsidieregeling vindt er fiscale stimulering van elektrisch rijden plaats, door de Staatssecretaris van Financiën uitgewerkt in het Belastingplan 2020. Er zijn bijvoorbeeld voor elektrische personenauto's naast de subsidieregeling voor particulieren ook tijdelijk kortingen op de motorrijtuigenbelasting (mrb) en belasting van personenauto's en motorfietsen (bpm).

De laadinfrastructuur is ook in ontwikkeling. De ontwikkeling van deze laadinfrastructuur is afhankelijk van het aantal elektrische voertuigen op de weg. Parallel aan de introductie van deze aanschafsubsidies wordt via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een impuls aan de laadinfrastructuur gegeven¹⁰.

⁶ <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2020/06/24/autobelastingen-als-beleidsinstrument>

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-2017-vertouwen-in-de-toekomst>, <https://www.klimaatakkoord.nl>.

⁸ <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/seba>

⁹ <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/dkti-transport>

¹⁰ <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx>

1.2 Looptijd van de SEPP-regeling

Op 1 juli 2020 is daarom SEPP-regeling in werking getreden. Op grond van deze regeling kan subsidie worden verstrekt voor de aanschaf en lease van nieuwe en gebruikte volledig elektrische personenauto's waarvan de contracten op of na 4 juni 2020 zijn getekend. De regeling voor nieuwe elektrische personenauto's loopt maximaal 5 jaar, tot 1 juli 2025. De regeling voor gebruikte elektrische personenauto's loopt 4 jaar. Deze zou aanvankelijk pas in 2021 starten, maar is een jaar vervroegd, en loopt dus tot 1 juli 2024.

1.3 Doel van de SEPP-regeling

Het doel van de SEPP-regeling is om de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen.

De regeling betreft een subsidie voor **uitsluitend particulieren** voor de:

- aanschaf van nieuwe elektrische personenauto's,
- private lease van nieuwe elektrische personenauto's,
- aanschaf van gebruikte elektrische personenauto's, of
- private lease van gebruikte elektrische personenauto's.

De subsidie is beschikbaar voor volledig elektrische personenauto's. Daarmee worden personenauto's bedoeld die emissieloos zijn. Dit betekent dat de personenauto tijdens het rijden geen stoffen uitstoot die schadelijk zijn voor het milieu. Dergelijke personenauto's worden batterij-elektrisch of elektrisch via zonne- of brandstofcellen (waterstof) aangedreven. Met de verwachte raming leidt de subsidieregeling cumulatief tot een reductie tot 300.000 ton CO2 tot en met 2030.

Uit onderzoek van de ANWB, zoals verwoord in de Elektrisch Rijden Monitor 2020¹¹, blijkt dat de prille markt van de elektrische personenauto's gebaat is bij een tijdelijke stimulering. Particulieren zijn nu soms nog aarzelend met betrekking tot de aankoop van elektrische personenauto's vanwege de hogere aanschafkosten ten opzichte van personenauto's die rijden op fossiele brandstoffen.

Het effect van de SEPP-regeling was bij de start van de regeling ingeschat op circa 2.300 extra particuliere elektrische personenauto's in 2020, tot circa 46.000 extra elektrische personenauto's in 2025 op de weg komen ten opzichte van de situatie waarin er geen subsidieregeling zou zijn. Voor gebruikte elektrische personenauto's zou dit effect van dezelfde orde van grootte zijn.

1.4 Subsidieplafond en uitvoeringskosten

De regeling is jaarlijks gebudgetteerd en kent de volgende reeks subsidiebudgetten en geraamde uitvoeringskosten.

(bedragen in miljoenen 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

¹¹ <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/duurzaam/elektrisch-rijden-monitor-2020>

(bedragen in miljoenen euro's)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Geraamde uitvoerings- en proceskosten	1,8	3,0	3,5	3,4	3,8	3,0	18,5
Totaal budget voor subsidie (nieuw)	10,0	14,4	18,3	20,5	36,8	41,0	141,0
Totaal budget voor subsidie (gebruikt)	7,2	13,5	18,3	28,0	25,5	0,0	92,5

De subsidieplafonds voor 2020 en 2021 zijn conform bovenstaande raming in de regeling opgenomen. De prognoses zijn voorafgaand aan het Klimaatakkoord gemaakt aan de hand van het Carbontaxmodel van Revnext. Op basis van de prognoses ten tijde van het Klimaatakkoord zouden de budgetten voldoende moeten zijn om in de eerste anderhalf jaar van de regeling de aanschaf of lease van circa 6.100 nieuwe personenauto's en 10.350 gebruikte personenauto's te subsidiëren. De subsidieplafonds voor de jaren na 2021 moeten nog worden vastgesteld.

1.5 Subjectsubsidie

Een subjectsubsidie is een vorm van subsidie, verstrekt aan en op grond van de kenmerken van een bepaalde persoon. De voorliggende subsidieregeling is een subjectsubsidie en hangt aan de persoon via het BSN-nummer. Iedereen met een geldig BSN-nummer en woonachtig in Nederland kan gedurende de looptijd van de regeling op basis van het BSN-nummer eenmalig in aanmerking komen voor subsidie op een nieuwe of op gebruikte elektrische personenauto. RVO toetst iedere (nieuwe) aanvraag in hoeverre een persoon (nog) in aanmerking komt voor deze subsidieregeling. Bij een objectsubsidie zou de subsidie verstrekt worden op grond van de kenmerken van in dit geval de auto en niet die van de eigenaar of gebruiker.

De redenen dat binnen de SEPP-regeling is gekozen voor een subjectsubsidie en niet een objectsubsidie (zie ook de beantwoording van de vragen van het SO Duurzaam Vervoer d.d. 5 juni 2020¹²) zijn:

1. Een objectsubsidie zou de markt verstoren, met name op de markt voor gebruikte auto's (welke veel groter is dan de markt voor nieuwe auto's). Er zou dan de situatie ontstaan dat twee identieke auto's verschillend worden geprijsd, omdat er één reeds gesubsidieerd is en een andere nog voor subsidie in aanmerking komt. Dit is onwenselijk voor zowel de consument als (tussen)handel.
2. Het is voor de consument extra belastend om uit te zoeken of een auto reeds gesubsidieerd is of niet.
3. Het is de bedoeling dat de elektrische personenauto zo lang mogelijk in Nederland blijft rijden, ook als gebruikte auto. Als de gebruikte auto van een Nederlandse particulier niet langer in aanmerking komt voor vervolgsubsidie, omdat de auto via een vorige particulier is gesubsidieerd, verstoort dat de ontwikkeling van een Nederlandse markt voor gebruikte elektrische auto's en stimuleert dat onbedoeld export van gebruikte elektrische auto's. Een gebruikte elektrische personenauto uit het buitenland is aantrekkelijker omdat daar nog subsidie op te verkrijgen is.
4. De looptijd van de subsidieregeling voor gebruikte EV is vier jaar (t/m juli 2024). De eerste auto's van particulieren die subsidie hebben ontvangen komen pas per medio 2023 op de markt. Van particulieren die eerder dan de verplichte bezitsperiode van EV wisselen wordt de subsidie teruggevorderd (koop) of uitbetaling gestopt (lease).

¹² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z09979&did=2020D21619>

1.6 Minimale duur tenaamstelling en periodieke controles

Enerzijds is het de wens om elektrische personenauto's voor langere termijn in Nederland te behouden om zo ook voor langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Anderzijds is er voor de particulier een zekere flexibiliteit gewenst ten aanzien van het bezit en kunnen veranderen van de personenauto.

Daartussen is een balans gezocht. Voor de aanschaf van een elektrische personenauto geldt daarom de voorwaarde dat deze drie jaar op naam van de subsidieontvanger moet blijven staan. Dit sluit aan bij de gemiddelde bezitsduur van een nieuwe auto. Voor de lease van een elektrische personenauto geldt een termijn van vier jaar, om aan te sluiten bij de gemiddelde duur van een leasecontract.

Voorafgaand aan de uitkering van de subsidie controleert RVO de tenaamstelling van de elektrische personenauto's bij de aanvraag tot subsidievaststelling bij de RDW. Na de vaststelling controleert RVO eveneens periodiek bij de RDW de tenaamstelling om na te gaan of aan deze eis blijvend wordt voldaan. Indien de particulier de gesubsidieerde personenauto tussentijds bijvoorbeeld verkoopt, dient de subsidie naar rato te worden terugbetaald (bij aanschaf) of wordt de uitbetaling van maandelijkse termijnen stopgezet (bij lease). Dit geldt niet wanneer de personenauto tussentijds wordt verkocht en wordt vervangen door een andere personenauto die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient de particulier de wijziging te melden bij RVO en dient deze andere personenauto de resterende duur van de tenaamstelling op naam van de subsidieontvanger te blijven staan. Het subsidiebedrag blijft ongewijzigd.

1.7 Catalogusprijs voertuig

De subsidie geldt alleen voor elektrische personenauto's met een catalogusprijs van € 12.000 tot € 45.000. Buiten deze bandbreedte is geen subsidie beschikbaar. Het is de nadrukkelijke wens om met deze regeling de kleinere en compacte middenklasse personenauto's te stimuleren voor particulieren. Om te voorkomen dat de subsidie voor personenauto's met een zeer lage aanschafprijs een substantieel groot deel van de aanschafprijs gesubsidieerd krijgen, is de ondergrens van € 12.000,- vastgesteld. De definitie van de catalogusprijs die in deze regeling wordt gebruikt is hetzelfde als voor het vaststellen van de catalogusprijs voor fiscale bijtelling van privé gereden auto's van de zaak. Deze (fiscale) prijs is opgenomen in de verkoopbrochure en later inzichtelijk en online opvraagbaar via de kentekencheck bij de RDW (zie: www.rdw.nl).

1.8 Aanschaf gebruikte elektrische personenauto's

Voor gebruikte personenauto's geldt ook dat er alleen subsidie beschikbaar is voor personenauto's met een oorspronkelijke catalogusprijs van € 12.000 tot € 45.000. Daarmee wordt aangesloten bij een objectief criterium om de prijs van een kleinere of compacte middenklasse personenauto te bepalen. Vanuit de hogere risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik worden er voor de subsidie voor gebruikte personenauto's aanvullende voorwaarden gesteld. Zo kan er slechts subsidie worden verstrekt voor de aanschaf van een gebruikte personenauto die niet eerder op naam heeft gestaan van de aanvrager of een persoon die hetzelfde woonadres heeft als de aanvrager. Het risico dat gebruik gemaakt wordt van 'katvangers'¹³ blijft echter aanwezig. Hiermee krijgen deze katvangers potentieel subsidie, maar kan deze niet

¹³ Dit betreft de constructie waarbij personen eigenaar van een voertuig worden, met als doel de daadwerkelijke eigenaar buiten bereik van de autoriteiten te houden.

tot nauwelijks teruggevorderd worden. Mede daarom dient de koop van de personenauto te gebeuren via een autobedrijf met een RDW -erkenning bedrijfsvoorraad. Deze eis vormt daarmee een extra drempel tegen mogelijk misbruik van de subsidie.

1.9 Lease elektrische personenauto's

Voor subsidie voor de lease van elektrische personenauto's, zowel nieuw als gebruikt, gelden grotendeels dezelfde voorwaarden als voor aanschaf van elektrische personenauto's. Voor lease geldt specifiek de voorwaarde dat het leasecontract is afgesloten met een leasemaatschappij die is aangesloten bij het Keurmerk Private Lease¹⁴ en dat het keurmerk ook op dat leasecontract van toepassing is. Dit keurmerk is bedoeld om de particulier 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 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 auto op naam van de 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.

1.10 Subsidiebedrag

Voor 2020 en 2021 was voor een nieuwe elektrische personenauto een bedrag van € 4.000 beschikbaar. Voor nieuwe personenauto's wordt dit bedrag per jaar afgebouwd naar een bedrag van € 2.550 in 2025. De subsidie voor gebruikte auto's is beschikbaar in de periode 2020 tot en met 2024 en bedraagt € 2.000.

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

Bij de bepaling van dit subsidiebedrag is gekeken naar het gemiddelde prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto die rijdt op fossiele brandstof. Ook is gekeken naar subsidiebedragen in andere landen in Europa. De subsidiebedragen voor nieuwe auto's dalen in de jaren na 2021. Dit in verband met de te verwachten verkleining van het prijsverschil tussen elektrische personenauto's en personenauto's die op fossiele brandstof rijden. Voor gebruikte elektrische personenauto's is dit effect naar verwachting minder en daarom blijft dit bedrag gelijk. Deze overwegingen hebben geleid tot de genoemde subsidiebedragen. De subsidies zullen naar verwachting doeltreffend zijn omdat de aanschaf en lease van een personenauto prijselastisch is, zo blijkt uit een kennissynthese van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)¹⁵. Dit betekent dat de vraag naar elektrische personenauto's gevoelig is voor prijsveranderingen.

¹⁴ <https://www.keurmerkprivatelease.nl>

¹⁵ 'Een redelijke bandbreedte voor de langetermijn-aanschafprijselasticiteit voor het autobezit voor de Nederlandse situatie is -0,4 tot -0,5'
<https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/500076011.pdf>

1.11 Monitoring en evaluatie

Zoals in het voorwoord vermeld gaan de ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer snel, zowel op het gebied van technologie, de beschikbaarheid van elektrische voertuigen als de prijsontwikkeling. De regeling is jaarlijks gebudgetteerd in verband met onder andere de 'hand aan de kraan' afspraken uit het Klimaatakkoord¹⁶. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat rond 2024 een integrale evaluatie wordt uitgevoerd. Met behulp van de evaluatie kan aan de hand van de laatste ontwikkelingen binnen de automarkt worden bepaald welk beleid en welke maatregelen na 2025 nodig en wenselijk zijn om het streven van het kabinet naar 100% emissieloze personenauto's in de nieuwverkoop te realiseren.

Toegezegd¹⁷ is om daarnaast de werking van de regeling ook tussentijds te monitoren, voor het eerst na een jaar. Deze voorliggende tussenevaluatie is de eerste tussentijdse evaluatie waarbij onder meer gekeken wordt naar de minimale bezitsduur (in het bijzonder voor lease) en tot hoeveel terugvorderingen dan wel stopzetten van de subsidie dit leidt. Ook wordt tijdens deze tussenevaluatie bekeken of het noodzakelijk is uit het oogpunt van voorkomen van fraude en oneigenlijk gebruik een extra voorwaarde op te nemen waarbij niet alleen een persoon eenmaal voor subsidie in aanmerking komt, maar ook de auto. Verder wordt ook de prijsontwikkeling van elektrische personenauto's en de relatie tot de prijzen voor personenauto's op fossiel brandstoffen gemonitord. Mocht daar aanleiding toe zijn dan kan de regeling tussentijds worden aangepast.

1.12 Mijlpalen en wijzigingen van de subsidieregeling

De regeling kent de volgende mijlpalen en wijzigingen tot nu toe:

- Conceptregeling in de internetconsultatie van 4 maart t/m 31 maart 2020¹⁸
- Publicatie Staatscourant¹⁹ en start definitieve regeling per 4 juni 2020
- Opening loket RVO op 1 juli 2020
- Overtekening budget 'nieuw' 2020 8 juli 2020 (35 dagen na start)
- Publicatie Staatscourant: verduidelijking definitie 'nieuw' per 14 juli 2020²⁰
- Publicatie Staatscourant: schrappen doorschuifbepaling per 30 oktober 2020²¹
- Overtekening budget 'nieuw' 2021 4 januari 2021²²
- Overtekening vrijval budget 'nieuw' 2021 op 7 juni 2021.

16

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

¹⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/10/16/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-schonis-d66-over-het-artikel-subsidie-op-elektrische-auto-loopt-als-een-trein>

¹⁸ https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_elektrisch_rijden

¹⁹ Staatscourant 4 juni 2020 (Nr. 28162)

²⁰ Staatscourant 14 juli 2020 (Nr. 38763)

²¹ Staatscourant 16 oktober 2020 (Nr. 51871)

²² Aanvragen die nu buiten het subsidieplafond voor 2021 vallen, komen mogelijk toch nog in aanmerking voor subsidie. Dit komt doordat we sommige eerdere aanvragen hebben moeten afwijzen. Daarom behandelt RVO alle aanvragen die zijn binnen gekomen op of na 4 januari 2021 toch nog.

2 Realisatiegegevens SEPP-regeling

Dit hoofdstuk presenteert de cijfers zoals aangeleverd door het uitvoeringsteam van RVO. **De peildatum van de data is 14 juni 2021.** Dit wil zeggen dat alle aanvragen vanaf het begin van de SEPP tot en met 14 juni 2021 zijn meegenomen in deze overzichten. Indien relevant wordt er onderscheid gemaakt tussen budgetjaren.

2.1 Aanvragen

Onderstaande tabel geeft het aantal aanvragen en de status van deze aanvragen per budgetjaar weer.

Toelichting over de status

- Aanvragen met de status 'In behandeling' krijgen na controle een verlening of een afwijzing.
- Aanvragen met de status 'Toegekend' betekent dat de aanvraag is behandeld en er een committering van budget heeft plaatsgevonden. In andere woorden, er is een verlening of vaststelling voor de subsidie.
- Aanvragen met de status 'Ingetrokken' zijn door de aanvrager zelf geannuleerd.
- Aanvragen met de status 'Afgewezen' voldoen niet aan de eisen van de subsidieregeling.
- Aanvragen met de status 'Terugvordering' zijn aanvragen die een vaststelling hebben gekregen en RVO later heeft afgewezen of teruggevorderd.

Op peildatum 14 juni 2021 zijn er 13.692 aanvragen voor de SEPP-regeling binnengekomen. Hiervan waren op 14 juni 2021 nog 280 aanvragen in behandeling en hebben 12.270 aanvragen een verlening of vaststelling gekregen. De rest van de aanvragen heeft de aanvrager zelf ingetrokken of heeft RVO afgewezen en indien nodig teruggevorderd.

Status	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
In behandeling	36	73	109	149	22	171	280
Toegekend	3.525	2.647	6.172	5.705	393	6.098	12.270
Ingetrokken	110	85	195	65	13	78	273
Afgewezen	135	209	344	239	24	263	607
Terugvordering	31	87	118	137	7	144	262
Totaal	3.837	3.101	6.938	6.295	459	6.754	13.692

Voorgaande tabel biedt inzicht in de aantallen aanvragen die toegekend zijn (verlening / vaststelling) en hoeveel nog in behandeling zijn. In de tabel hieronder zijn deze getallen afgezet tegen het totale aantal aanvragen passende in het budget van 2020 en 2021. Niet alle aanvragen die in behandeling zijn worden ook daadwerkelijk goedgekeurd. Ook trekken aanvragers soms zelf hun aanvragen in (zie volgende paragraaf 2.2).

	Totaal
Nieuw, maximaal aantal verleningen	6.100
Nieuw, aantal aanvragen toegekend + in behandeling	6.281
Nieuw, aantal aanvragen op reservelijst	-181
Gebruikt, maximaal aantal verleningen	10.350
Gebruikt, aantal aanvragen toegekend + in behandeling	6.269
Gebruikt, aantal verleningen nog beschikbaar	4.081

Voor nieuwe personenauto's was er op 7 juni 2021 geen ruimte meer voor vaststellingen, er zijn tot 14 juni 2021 181 aanvragen meer binnengekomen dan er kunnen worden toegekend. Vanaf 7 juni 2021 worden alle aanvragen voor nieuwe elektrische personenauto's standaard afgewezen. De aanvragen voor gebruikte elektrische personenauto's volgen een meer lineair verloop over de tijd. Het aantal aanvragen voor gebruikte elektrische auto's was in 2020 lager dan verwacht, waardoor het beschikbare plafond in 2020 niet is bereikt. De overgebleven verplichtingen kunnen mogelijk de komende jaren opnieuw voor gebruikte elektrische personenauto's ingezet worden.

Voor gebruikte auto's was er op 14 juni 2021 nog ruimte voor 4.081 aanvragen voor gebruikte elektrische personenauto's. Ten tijde van publiceren van deze tussenevaluatie is inmiddels bekend dat de reeks voor gebruikt op 28 augustus 2021 is overtekend²³. Particulieren zullen voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische personenauto's moeten wachten tot januari 2022 om weer in aanmerking te komen voor eventuele subsidie. Subsidie kan niet meer met terugwerkende kracht in januari 2022 worden aangevraagd voor eerder gekochte of geleasede personenauto's.

2.2 Intrekkingen

Onderstaande tabel geeft weer hoeveel aanvragen door de indieners zelf zijn ingetrokken, inclusief het percentage ten opzichte van het totale aantal aanvragen. In totaal zijn 273 aanvragen weer ingetrokken, ongeveer 2,0% van alle aanvragen.

		Aantal intrekkingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	110	3.837	2,90%
	Lease	85	3.101	2,70%
	Totaal	195	6.938	2,80%
GEBRUIKT	Koop	65	6.295	1,00%
	Lease	13	459	2,80%
	Totaal	78	6.754	1,20%
Totaal		273	13.692	2,00%

23

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z14640&did=2021D31295

Het aantal intrekkingen is met name te verklaren doordat:

1. Aanvragen voor nieuwe elektrische personenauto's kwamen na 8 juli 2020 op de zogenaamde 'doorschuifstapel'. Deze particulieren hebben de formele verleningsbeschikking pas vanaf januari 2021 ontvangen. Sommige aanvragers hebben op 4 januari 2021 voor de zekerheid nogmaals een nieuwe aanvraag ingediend waardoor dubbele aanvragen zijn ontstaan.
2. Niet alle particulieren hadden scherp dat de aanvraag voor vaststelling van de subsidie (na aflevering auto) via de lopende aanvraag voor de subsidieverlening in E-loket kon worden aangevraagd. Sommigen hebben voor de vaststelling opnieuw een nieuwe aanvraag ingediend die dus later moest worden ingetrokken. Op dit punt is zowel de communicatie in het E-loket als in de brieven van de subsidieverlening reeds aangescherpt.

2.3 Afwijzingen

Onderstaande tabel geeft weer hoeveel aanvragen een afwijzing hebben gekregen, inclusief het percentage ten opzichte van het totale aantal aanvragen dat tot 14 juni 2021 is binnengekomen. Tot die datum zijn in totaal 607 afwijzingen geweest, ongeveer 4,4% van alle aanvragen. Dit is een percentage dat binnen de verwachtingsmarges valt. Afhankelijk van de aard, opzet en doelgroep van de regeling liggen de afwijzingspercentages van subsidieregelingen vaak tussen de 5-10%. Bij grootschalige, particuliere regelingen is dit iets lager. Ter illustratie heeft de Investeringssubsidie duurzame energie en energiebesparing (ISDE) in 2020 een afwijzingspercentage van 3,8%.

		Aantal afwijzingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	135	3.837	3,50%
	Lease	209	3.101	6,70%
	Totaal	344	6.938	5,00%
GEBRUIKT	Koop	239	6.295	3,80%
	Lease	24	459	5,20%
	Totaal	263	6.754	3,90%
Totaal		607	13.692	4,40%

Kenmerken afgewezen aanvragen

Als een aanvraag niet voldoet aan de voorwaarden van de SEPP-regeling wijst RVO de aanvraag af. Onderstaande tabel geeft inzicht in de meest belangrijkste redenen voor afwijzing. Een aanvraag kan vanwege meerdere redenen zijn afgewezen. De belangrijkste redenen zijn dat de koop- of leaseovereenkomst niet voldoet of dat de auto te duur bleek (oorspronkelijk duurder van €45.000,-) bij de vaststelling. Onder de tabel lichten we deze twee punten verder toe.

Reden afwijzing	Aantal
De koop/leaseovereenkomst voldoet niet	234
Catalogusprijs kentekencheck is te hoog of te laag	197
De actieradius is te laag	45
De auto is gestolen, geëxporteerd en/of niet verzekerd	31

Er was sprake van een dubbele aanvraag	33
Merk, model en/of type wijken af van de verlening	10

De SEPP-regeling kent geen terugwerkende kracht. Elektrische personenauto's die eerder dan 4 juni 2020 (ingangdatum regeling) zijn gekocht of geleased komen dus niet in aanmerking voor de subsidie. Uit de internetconsultatie van de regeling in maart 2020 bleek dat veel particulieren toch behoefte hadden aan terugwerkende kracht van de subsidieregeling. Dit omdat zij al een elektrische personenauto hadden gekocht of geleased. Dit zien we terug in het relatief hoge aantal afwijzingen bij nieuwe auto's. Particulieren hebben toch hun overeenkomst van vóór 4 juni 2020 opgevoerd (ingangdatum regeling) en daarmee geprobeerd of zij de subsidie alsnog konden krijgen. Deze zijn met de controles aan het licht gekomen. Een tweede verklaring is de vrij plotselinge wijziging van de regeling in oktober 2020. Aanvragen die in november en december 2020 voor nieuwe elektrische personenauto's alsnog binnenkwamen, werden eveneens afgewezen. Aanvragers hadden mogelijk niet meegekregen dat de regeling recent was gewijzigd of hebben het toch geprobeerd om subsidie te krijgen. Bij de aanvragen voor gebruikte elektrische personenauto's komt de afwijzing met name doordat de oorspronkelijke catalogusprijs van de auto te hoog bleek te zijn, boven de €45.000,- nieuwwaarde.

2.4 Verleningen

Aantal verleningen nieuw / gebruikt, koop / lease

Onderstaande tabel geeft weer hoeveel aanvragen een verlening (committing van budget) hebben gekregen, inclusief het percentage op het totaal aantal aanvragen. Dit cijfer is inclusief vaststellingen, aanvragen met een verlening en uitbetaling van (een gedeelte van) het subsidiebedrag. In totaal zijn er op 14 juni 2021 12.270 verleningen gegeven.

		Aantal verleningen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	3.525	3.837	91,90%
	Lease	2.647	3.101	85,40%
	Totaal	6.172	6.938	89,00%
GEBRUIKT	Koop	5.705	6.295	90,60%
	Lease	393	459	85,60%
	Totaal	6.098	6.754	90,30%
Totaal		12.270	13.692	89,60%

2.5 Vaststellingen

De tabel op de volgende pagina geeft inzicht in het aantal vaststellingen. Dit zijn aanvragen waarvan een (gedeelte van) het gecommitteerde subsidiebedrag is uitgekeerd. De vaststelling kan worden aangevraagd zodra de auto op naam van de subsidieaanvrager staat. RVO betaalt niet uit wanneer de auto niet aantoonbaar op naam van de subsidieaanvrager staat in het kentekenregister bij de RDW. Tot en met 14 juni 2021 zijn er 11.652 vaststellingen aangevraagd en verleend, ongeveer 85% van alle aanvragen.

		Aantal vaststellingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	3.349	3.837	87,30%
	Lease	2.437	3.101	78,60%
	Totaal	5.786	6.938	83,40%
GEBRUIKT	Koop	5.520	6.295	87,70%
	Lease	346	459	75,40%
	Totaal	5.866	6.754	86,90%
Totaal		11.652	13.692	85,10%

2.6 Omzetting van lopende subsidiebeschikkingen

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal omzettingen van lopende subsidiebeschikkingen. In totaal zijn er tot 14 juni 2021 in totaal 50 omzettingen geweest. Dit betreft de keren dat een auto van kentekenhouder is gewisseld maar vervangen is door een vergelijkbare elektrische personenauto die eveneens aan de subsidievoorwaarden voldoet. De resterende bezitsduur loopt dan door op de nieuwe vervangen elektrische personenauto. RVO monitort vanaf dan dit andere elektrische voertuig.

		Totaal
NIEUW	Koop	7
	Lease	1
	Totaal	8
GEBRUIKT	Koop	39
	Lease	3
	Totaal	42
Totaal		50

2.7 Actieradius voertuigen

In de regeling is 120 kilometer als minimale eis opgenomen voor de actieradius van zowel een gebruikt als nieuw voertuig. Voldoet het voertuig niet aan deze eis dan wordt de aanvraag afgewezen. Als maatstaf voor de actieradius hanteert RVO de zogenaamde WLTP-waarde. Dit is de officiële en objectieve waarde die bij de typegoedkeuring van iedere elektrische auto volgens een Europese meetmethode²⁴ wordt vastgelegd. Voor elektrische voertuigen ouder dan 2017 geldt de oude Europese meetmethode, de NEDC-waarde.

De tabel op de volgende pagina biedt inzicht in de gemiddelde WLTP actieradius in kilometers van auto's met een vaststelling verdeeld naar aanvraagtype.

²⁴ <https://www.wltp-info.nl/wat-is-wltp-hoe-werkt/>

		Gemiddelde actieradius (WLTP)
NIEUW	Koop	331
	Lease	286
	Totaal	312
GBRUIKT	Koop	332
	Lease	321
	Totaal	331
Totaal		317

Het is opvallend dat gebruikte auto's iets meer actieradius hebben dan nieuwe. Mogelijk komt dit omdat niet van alle voertuigen een actieradius bekend is in het kentekenregister van de RDW. RVO toetst in die gevallen de actieradius handmatig. Uit bijlage A blijkt dat de Renault Zoe, Nissan Leaf en Opel Ampera-E populaire gebruikte modellen zijn. Voor nieuwe auto's is dit de MG ZS EV, Renault Zoe en Volkswagen ID.3. Doordat de MG ZS EV een relatief lage actieradius heeft en erg populair is als nieuwe auto in de SEPP-regeling, brengt dit model het gemiddelde naar beneden voor deze groep.

Uit onderstaande tabel is op te maken dat ca. 87,5% van alle nieuwe voertuigen een actieradius boven de 225 km WLTP-gemeten heeft. Slechts 0,5% zit aan de onderkant van de vereiste actieradius.

Actieradius WLTP van vaststellingen				
	NIEUW-koop	NIEUW-lease	NIEUW	Percentage
120 km en 150	18	12	30	0,5%
151 en 175	0	0	0	0,0%
176 en 200	191	279	470	8,1%
201 en 225	116	109	225	3,9%
226 en 275	1028	1319	2347	40,6%
276 en 325	250	143	393	6,8%
326 en 375	314	165	479	8,3%
376 en 425	963	191	1154	19,9%
426 en 475	217	118	335	5,8%
475 en meer	186	93	279	4,8%
Onbekend	66	8	74	1,3%
Totaal	3349	2437	5786	

De WLTP-meetmethode heeft per 1 september 2017 de NEDC-methode opgevolgd. Een deel van de gebruikte elektrische auto's heeft alleen WLTP-waarde of alleen een NEDC-waarde. Sommige voertuigen zijn van beide waardes voorzien.

Bij de gebruikte elektrische auto's is bovendien de registratiegraad van de actieradius in het kentekenregister bij de RDW beperkt. Dit heeft grotendeels te maken omdat bij import van een voertuig uit het buitenland de RDW niet standaard de actieradius goed doorkrijgt. RVO toetst in die gevallen de minimale actieradius

handmatig door o.a. naar de actieradius van soortgelijke auto's qua type en bouwjaar te kijken waarbij wel een actieradius is gevuld of de catalogus/specificatie van de fabrikant/leverancier op te zoeken.

Bijlage B geeft inzicht in de gemiddelde WLTP actieradius in kilometers per merk-model van aanvragen met een vaststelling. Bij lege velden ontbreekt data, of is alleen de actieradius in de verouderde NEDC-meetmethode beschikbaar.

2.8 Catalogusprijzen voertuigen

In bijlage A is een compleet overzicht opgenomen van alle aanvragen uitgesplitst naar merk en model. Onderstaande tabel biedt een overzicht van de oorspronkelijke catalogusprijzen van de auto's van aanvragen met een verlening. Bij gebruikte auto's is dit dus niet de aanschafprijs van de occasion, maar de originele nieuwwaarde. In sommige gevallen is de catalogusprijs (nog) niet bekend. Met name bij parallelimport registreert de RDW niet altijd de oorspronkelijke catalogusprijs in het kentekenregister. RVO vraagt deze op bij de importeur of bepaalt deze op basis van historische data van vergelijkbare voertuigen.

De meeste aanvragen, die met de SEPP-regeling zijn aangeschaft, hebben betrekking op auto's met een catalogusprijs tussen €30.000 - €35.000,- en €35.000 - €40.000. Doordat er ten tijde van deze tussenevaluatie nog maar weinig aanbod is van elektrische personenauto's onder de €30.000, komt deze prijs categorie nog maar erg beperkt voor.

Catalogusprijzen naar prijsklasse en budgetjaar

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
€12.000-€20.000,-				49		49	49
€20.000-€25.000	202	76	278	556	25	581	859
€25.000-€30.000	91	60	151	968	6	974	1.125
€30.000-€35.000	983	1.352	2.335	1.234	136	1.370	3.705
€35.000-€40.000	1.138	552	1.690	1.612	107	1.719	3.409
€40.000-€45.000	944	413	1.357	1.164	81	1.245	2.602
Totaal	3.358	2.453	5.811	5.583	355	5.938	11.749

De gemiddelde (oorspronkelijke) aanschafprijs van elektrische personenauto's aangeschaft met de SEPP-regeling ligt rond de €35.000.

		Gemiddelde
NIEUW	Koop	€ 36.477
	Lease	€ 35.174
	Totaal	€ 35.927
GEBRUIKT	Koop	€ 34.252
	Lease	€ 35.640
	Totaal	€ 34.335
Totaal		€ 35.122

2.9 Leeftijd van de gebruikte elektrische voertuigen bij vaststelling

Onderzocht is hoe oud de gebruikte voertuigen zijn waarvoor subsidie is verleend en vastgesteld. Het gaat hierbij om de periode vanaf de eerste toelating van het voertuig tot op het moment wanneer het kenteken op naam van de subsidieontvanger is komen te staan en de eerste uitbetaling van de subsidie heeft ontvangen.

Leeftijd	Koop	Lease	Totaal	% totaal
Tussen 0 en 30 dagen	102	35	137	2,3%
Tussen 31 en 180 dagen	792	155	947	16,2%
Tussen 181 en 365 dagen	572	58	630	10,8%
Tussen 1 en 2 jaar	748	72	820	14,0%
Tussen 2 en 3 jaar	764	16	780	13,3%
Tussen 3 en 4 jaar	790	7	797	13,6%
Tussen 4 en 5 jaar	551	1	552	9,4%
Ouder dan 5 jaar	1.190	2	1.192	20,4%
Totaal	5.509	346	5.855	100%

Van alle toegekende subsidies voor een gebruikte elektrische personenauto is 29,3% jonger dan één jaar. De leeftijdsgroep tussen de 1 en 4 jaar ligt op 40,9%. Het percentage auto's ouder dan 4 jaar ligt op 29,8%.

2.10 Gemiddelde levertijd voertuigen

De onderstaande tabel biedt inzicht in de gemiddelde levertijden in dagen voor auto's. De levertijden zijn het verschil in aantal dagen tussen de ondertekening van het autocontract en de 1^e betaaldatum van de subsidie (na vaststelling).

De gemiddelde levertijden liggen bij gebruikte auto's lager dan bij nieuwe auto's. De langere levertijden over budgetjaar 2021 zijn te verklaren doordat bepaalde aanvragen uit 2020 zijn doorgeschoven. Hierdoor kon de vaststelling niet eerder worden aangevraagd dan per 4 januari 2021. Dit vertekent het beeld enigszins. Tevens is er in het algemeen veel vraag voor elektrische auto's en hebben autofabrikanten moeite om alles tijdig te leveren, de wereldwijde tekorten in computerchips voor auto's spelen hierbij mogelijk ook een rol.

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
2020	68	88	72	26	40	26	44
2021	156	135	144	39	51	41	125
Gemiddelde	114	128	120	29	49	30	84

2.11 Afhandelingstermijnen

De tabellen hieronder geven inzicht in de gemiddelde afhandelingstermijn van de aanvraag in dagen tussen de datum van indiening en verlening, alsmede het aantal dagen tussen verlening en vaststelling en de totale afhandelingstermijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen budgetjaar. De peildatum ligt op 14 juni 2021.

In budgetjaar 2020 was de gemiddelde afhandelingstermijn tussen aanvraag indiening en verlening 15 dagen. Voor de vaststelling kwamen daar gemiddeld nog 20 dagen bij, voor een totaal van 35 dagen.

In budgetjaar 2021 was de periode tussen aanvraag indiening en verlening 61 dagen. Dit gemiddeld aantal dagen wordt vooral omhooggehaald door de aanvragen voor nieuwe auto's, doordat aanvragen voor nieuwe elektrische personenauto's per 8 juli 2020 al op de 'doorschuifstapel' kwamen te liggen en deze pas formeel vanaf 4 januari 2021 zijn verleend door RVO. De afhandelingstermijn voor nieuwe elektrische personenauto's in 2021 is daarmee niet representatief. De periode tussen indiening en verlening bij gebruikt is representatiever.

Aantal dagen tussen aanvraag indiening en verlening

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
2020	17	22	18	13	15	13	15
2021	115	88	100	11	11	11	61
Gemiddelde	69	78	73	12	11	12	42

Aantal dagen tussen verlening en vaststelling

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
2020	40	49	42	6	11	6	20
2021	25	33	29	9	21	10	21
Gemiddelde	32	36	33	7	20	8	21

Aantal dagen tussen aanvraag indiening en vaststelling

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
2020	57	71	60	19	27	19	35
2021	139	121	129	20	32	21	82
Gemiddelde	101	113	106	19	31	20	63

2.12 Terugvorderingen en overmachtssituaties

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal terugvorderingen van de subsidie. Tot 14 juni 2021 zijn in totaal 262 terugvorderingen geweest, ongeveer 1,9% van alle aanvragen.

		Aantal terugvorderingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	31	3.837	0,80%
	Lease	87	3.101	2,80%
	Totaal	118	6.938	1,70%
GEBRUIKT	Koop	137	6.295	2,20%
	Lease	7	459	1,50%
	Totaal	144	6.754	2,10%
Totaal		262	13.692	1,90%

Een deel van de terugvorderingen komt voor uit steekproeven en extra controles van RVO op de datum van ondertekening van de overeenkomsten. Een aantal aanvragers heeft subsidie aangevraagd terwijl de overeenkomst vóór 4 juni 2020 getekend bleek te zijn. Deze zijn bij extra controles opgespoord en het reeds uitgekeerde subsidiebedrag is teruggevorderd indien de vaststelling al had plaatsgevonden.

Daarnaast controleert RVO gedurende de minimale bezitsperiode dagelijks in het kentekenregister bij de RDW of de opgegeven auto op naam van de subsidie-aanvrager staat. Voor auto's die gekocht zijn is de minimale bezitsperiode 3 jaar en voor private leaseauto's geldt 4 jaar (zie paragraaf 1.6). Een deel van de terugvorderingen is te herleiden tot subsidie-ontvangers die niet deze minimale bezitsduur uitdienen. In totaal zijn er tot nu toe 191 aanvragen op de 11.652 vaststellingen (1,6%) uit deze dagelijkse tenaamstellingcontrole bij RDW gerold. De analyse van de gegevens tot en met week 24 van 2021 is als volgt:

- Er zijn 18 dossiers waarbij geen terugvordering is toegepast i.v.m. overmacht situaties. Denk hierbij aan bijvoorbeeld het overlijden van een aanvrager of een ongeluk waarbij het voertuig total-loss is verklaard.
- Bij 50 gevallen is de eerder gesubsidieerde auto vervangen door een ander elektrisch voertuig welke eveneens voldoet aan de subsidievoorwaarden. De resterende bezitsperiode en de subsidie loopt door op dat nieuwe vervangende voertuig conform de subsidieregeling. Denk hierbij bijvoorbeeld aan elektrische voertuigen die toch minder goed bevielen en daarom ingeruild zijn voor een ander model of die technische mankementen hadden waardoor autobedrijven deze omgewisseld hebben.
- Bij 7 aanvragen zijn de leasetermijnen stopgezet omdat de gesubsidieerde private leaseauto van naam is gegaan. De resterende termijnen zijn dus niet uitgekeerd maar hoeven dus ook niet teruggevorderd te worden.
- Bij 7 gevallen loopt nog onderzoek naar de oorzaak.
- Bij 109 koopgevallen is het elektrische voertuig van naam gewijzigd en is heeft RVO het resterende subsidiebedrag naar rato teruggevorderd.

Bij RVO zijn nog geen gevallen bekend waarbij dit bedrag niet is terugbetaald. Bij 2 kwesties is een betalingsregeling aangevraagd.

2.13 Bezwaar- en beroepszaken

Aantal en kenmerken (o.a. reden bezwaar) bezwaarzaken

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal bezwaarzaken van de subsidie. De reden en uitslagen zijn opvraagbaar bij de Juridische Zaken afdeling van RVO. Tot 14 juni 2021 zijn er 132 bezwaarzaken geweest op 13.692 aanvragen (ca. 1%).

		Aantal bezwaarzaken
NIEUW	Koop	49
	Lease	44
	Totaal	93
GEBRUIKT	Koop	33
	Lease	6
	Totaal	39
Totaal		132

Voor de bezwaren is dit de top 5:

- Overeenkomst (meestal te vroeg aangegaan, dus vóór 4 juni 2020 respectievelijk 4 januari 2021)
- Actieradius (te laag, dus onder de 120 km-grens)
- (Oorspronkelijke) cataloguswaarde (lager dan €12.000 of hoger dan €45.000)
- Indientermijn (aanvraag te laat ingediend, dus na 60 dagen of pas bij aflevering voertuig)
- Nieuw vs. gebruikt (3 data niet gelijk in kentekenregister)

Aantal en kenmerken (o.a. reden bezwaar) beroepszaken

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal beroepszaken van de subsidie. De reden en uitslagen zijn opvraagbaar bij de Juridische Zaken afdeling van RVO. In totaal zijn er 7 beroepszaken geweest.

		Aantal beroepszaken
NIEUW	Koop	6
	Lease	1
	Totaal	7
GEBRUIKT	Koop	7
	Lease	6
	Totaal	1
Totaal		7

Voor de lopende beroepen speelt dit:

- Tweemaal gaat het over de overeenkomst.
- Eenmaal gaat het over de indientermijn van een aanvraag die te laat (na 60 dagen) is ingediend.
- Tweemaal gaat het over de definitie van een auto of deze nieuw of gebruikt is (ofwel €4.000,- of €2.000,- subsidie).

Voor de afgehandelde beroepen speelde vooral de snelle budgetuitputting. Die beroepen zijn overigens ingetrokken.

2.14 Budget en uitvoeringskosten

Budgetbeslag o.b.v. verleningen en vaststellingen

Onderstaande tabel geeft de verstrekte subsidies weer per type aanvraag (nieuw/gebruikt en koop/lease). Dit betreft de aanvragen waarop reeds een verlening en/of vaststelling heeft plaatsgevonden. Aanvragen die nog in behandeling zijn, zijn niet meegenomen in dit overzicht. Uit de tabel hieronder is af te lezen dat er op 14 juni 2021 alleen nog budget beschikbaar was voor gebruikte elektrische personenauto's. Het budget voor nieuw was reeds volledig uitgeput.

	Totaal beschikbare budget 2020 + 2021	Totaal verstrekte subsidies tot en met 14 juni 2021
NIEUW	€ 24.400.000	
		€ 24.412.862
Koop		€ 13.978.111
Lease		€ 10.434.751
GEBRUIKT	€ 20.700.000	
		€ 12.194.334
Koop		€ 11.410.000
Lease		€ 784.334
Max budget SEPP 2020+2021	€ 45.100.000	
Totaal verstrekt tot 14 juni 2021		€ 36.607.196

Uitvoeringskosten van RVO en IenW

In 2020 was er voor RVO en het ministerie van IenW in totaal €1.800.000,- geraamd voor uitvoeringskosten. Deze kosten komen ten laste van de beschikbaar gestelde gelden voor de subsidieregeling vanuit het Klimaatakkoord. De werkelijk gemaakte kosten in 2020 zijn € 1.965.000,-. Dit ligt hoger dan de raming omdat RVO een groot deel van de beoordeling van de aanvragen voor nieuwe elektrische personenauto's, die geraamd waren voor 2021, in 2020 reeds heeft opgepakt.

3 Wagenpark ontwikkelingen en trends

3.1 Subsidiebedragen internationaal

Ook in andere landen stimuleren overheden elektrische personenauto's. Op basis van een studie van FIER²⁵ is hieronder een samenvatting gegeven van de subsidiebedragen van een aantal andere Europese landen op voertuigen. Naast subsidie op het voertuig bieden landen zoals Frankrijk, Zweden, Oostenrijk en Duitsland ook subsidies op de aanleg van thuislaadinfrastructuur. België werkt momenteel eveneens aan fiscaal voordeel op de realisatie van een particulier laadpunt thuis.

Frankrijk

100% elektrische personenauto's krijgen een subsidie van maximaal €7.000,- (tot maximaal 27% van de aanschafwaarde) als de aanschafprijs onder de €45.000,- ligt. De subsidie is €3.000,- als de aanschafprijs tussen de €45.000 en €60.000,- ligt. Sinds december 2020 is er net als in Nederland een subsidie voor gebruikte elektrische personenauto's van €1.000,-.

Noorwegen:

100% elektrische personenauto's krijgen niet zozeer een subsidie maar particulieren betalen geen BTW (in Noorwegen is dat 25%) op de aanschaf van een elektrische auto.

Duitsland

100% elektrische personenauto's en PHEV's krijgen een subsidie van maximaal €9.000,- (waarvan €3.000,- van de fabrikant en €6.000 van de Rijksoverheid) als de aanschafprijs onder de €40.000,- ligt. De subsidie is €7.500,- als de aanschafprijs tussen de €40.000 en €65.000,- ligt. Sinds november 2020 is het toegestaan om lokale stimulering te combineren met de Rijkssubsidie.

België

Op dit moment is er geen subsidie in België. In Vlaanderen was er tot januari 2020 wel subsidie te verkrijgen.

Zweden:

100% elektrische personenauto's krijgen een subsidie van omgerekend €5.800,- (60.000 SEK) Auto's met een relatieve lage CO₂ uitstoot kunnen omgerekend €960,- ontvangen (10.000 SEK).

Oostenrijk

100% elektrische personenauto's krijgen een subsidie van maximaal €5.000,- als de aanschafprijs onder de €60.000,- ligt. De voorwaarde is wel dat de auto met 100% groene stroom opgeladen wordt.

Denemarken

Op dit moment is er geen subsidie in Denemarken. Wel bieden zij 100% elektrische personenauto's aanzienlijke kortingen op de relatief hoge aanschafbelasting die Denemarken kent.

25

<https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/07/Dutch%20BEV%20policy%20in%20an%20international%20perspective%20-%20June%202021.pdf>

3.2 Nieuwverkopen

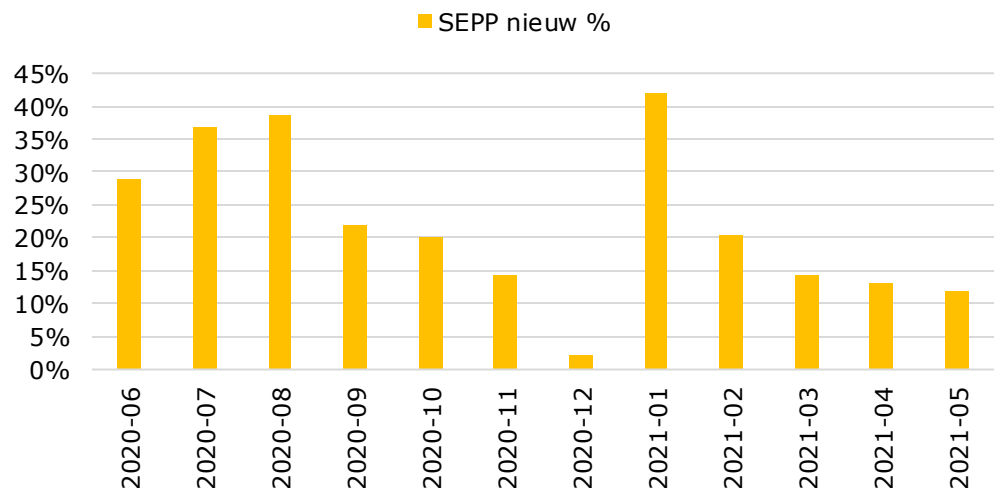
Gelet op de doelstelling 100% zero-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030 worden er mooie stappen gezet. De RDW-cijfers over 2020 laten een forse groei van het aantal volledig (batterij) elektrische personenauto's (BEV) zien met meer dan 71.000 nieuw verkochte batterij elektrische auto's en 20% aandeel op het totaal aantal van nieuwverkopen. Hierbij moet opgemerkt worden dat de totale nieuwverkopen fors daalden in het jaar van de COVID-19 pandemie (bijna 445.000 auto's in 2018 en 2019 en ongeveer 350.000 in 2020).

SEPP-vaststellingen voor nieuwe auto's ten opzichte van de BEV nieuwverkoop cijfers onder €45.000 van RDW

Onderstaande grafiek en tabel bieden inzicht in een selectie van de maandelijkse nieuwverkoop van BEV-personeelauto's in Nederland vanaf januari 2020 t/m mei 2021, op basis van RDW-data die bewerkt is door RVO. In deze selectie worden alleen volledig elektrische auto's meegenomen onder de €45.000. Deze nieuwverkoop cijfers zijn afgezet tegen het aantal SEPP-vaststellingen voor nieuwe auto's per maand, op basis van de datum van eerste toelating. Het moment van vaststelling van de subsidie correspondeert het beste met de aflevering van het voertuig bij de klant en bij nieuwe auto's met het registreren van het kenteken in het kentekenregister bij de RDW. De subsidieontvanger kan pas de vaststelling aanvragen bij RVO zodra de auto op zijn of haar naam is geregistreerd bij de RDW. Auto's die geleased worden dienen tevens op naam van de berijder in het kentekenregister ingeschreven te worden. Dit zodat RVO ook kan bewaken of de auto gedurende de minimale bezitsperiode op zijn of haar naam blijft staan.

Het is zichtbaar dat er in juli en augustus 2020, alsmede januari 2021, een groot aandeel (35-40%) van nieuwe toelatingen van BEV-personeelauto's via de SEPP zijn aangeschaft. De rest is zakelijk of zonder aanvraag van SEPP aangeschaft.

Percentage van nieuwe SEPP auto's t.o.v. RDW nieuwverkoop data voor BEV personenauto's <€45.000



Datum	Nieuwverkoop BEV personenauto's <€45k (RDW)	Aantal eerste toelatingen voor nieuwe auto's via SEPP	Aandeel eerste toelatingen voor nieuwe auto's via SEPP
2020-01	1.047	n.v.t. SEPP nog niet gestart	
2020-02	1.879		
2020-03	1.708		
2020-04	719		
2020-05	700		
2020-06	1.173	340	29%
2020-07	2.798	1031	37%
2020-08	2.643	1024	39%
2020-09	3.237	710	22%
2020-10	4.926	986	20%
2020-11*	4.169	594	14%
2020-12*	13.600	303	2%
2021-01	540	226	42%
2021-02**	706	144	20%
2021-03	857	123	14%
2021-04	883	117	13%
2021-05	1112	133	12%

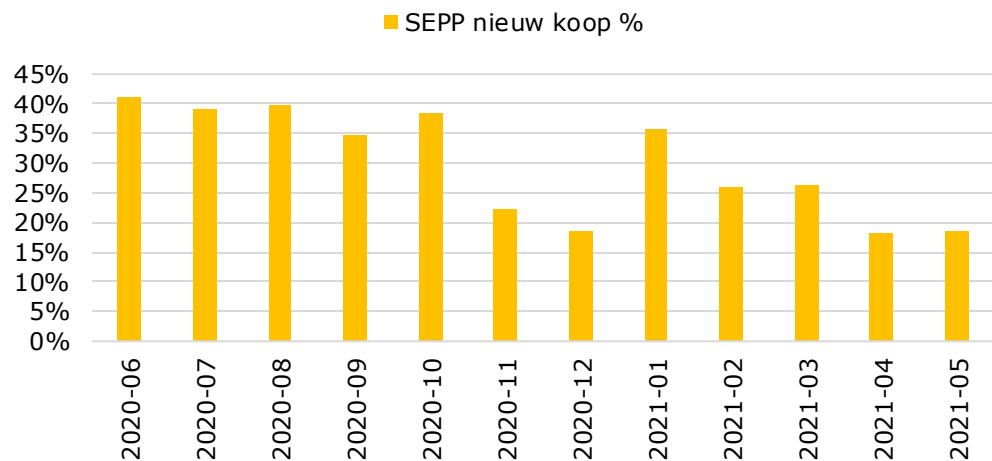
* In de maanden november en december 2020 kon er tijdelijk geen subsidie voor nieuwe personenauto's binnen SEPP aangevraagd worden (doorschuiven was gestopt). Dit verklaart de relatief lagere aandelen SEPP binnen de nieuwverkopen.

** Per 4 januari 2021 leek het budget voor nieuwe personenauto's binnen SEPP aanvankelijk overtekend. Dit verklaart het lagere aandeel SEPP vanaf februari binnen de nieuwverkopen in 2021.

SEPP vaststellingen voor nieuwe koopauto's ten opzichte van de RDW nieuwverkoop cijfers voor BEV personenauto's onder €45.000 van natuurlijke personen

De grafiek en tabel op de volgende pagina bieden inzicht in een selectie van de maandelijkse nieuwverkoop van BEV personenauto's van natuurlijke personen vanaf januari 2020 t/m mei 2021, op basis van RDW data die bewerkt is door RVO. In deze selectie worden alleen elektrische auto's meegenomen onder de €45.000. Deze nieuwregistratie cijfers zijn afgezet tegen het aantal SEPP vaststellingen voor nieuwe koopauto's per maand, op basis van de datum van eerste toelating. Een nieuwe toelating door een natuurlijk persoon is niet hetzelfde als een nieuwe toelating van een koopauto, deze vergelijking dient dus alleen als ruwe indicatie. Een aankoop door een ZZP-er kan namelijk zowel als natuurlijke persoon of als zakelijke aanschaf geregistreerd staan. Uit de grafiek en tabel is een duidelijk lager aandeel SEPP vaststellingen waar te nemen in de maanden waarin de subsidie op was.

**Percentage van nieuwe SEPP koopauto's t.o.v. RDW
nieuwverkoop data voor BEV personenauto's <€45.000 van
natuurlijke personen**



Datum	Nieuwverkoop natuurlijk persoon BEV personenauto's <€45.000 (RDW)	Aantal eerste toelatingen voor nieuwe koopauto's via SEPP	Aandeel eerste toelatingen voor nieuwe koopauto's via SEPP
2020-01	398	n.v.t. SEPP nog niet gestart	
2020-02	792		
2020-03	762		
2020-04	305		
2020-05	215		
2020-06	700	288	41%
2020-07	1.667	653	39%
2020-08	1.461	582	40%
2020-09	1.186	414	35%
2020-10	1.530	591	39%
2020-11	1.071	238	22%
2020-12	832	156	19%
2021-01	333	119	36%
2021-02	253	66	26%
2021-03	287	76	26%
2021-04	338	62	18%
2021-05	403	75	19%

Vershil tussen nieuwverkoop alle BEV personenauto's onder €45.000 en de SEPP vaststellingen voor nieuwe auto's op merk-model niveau

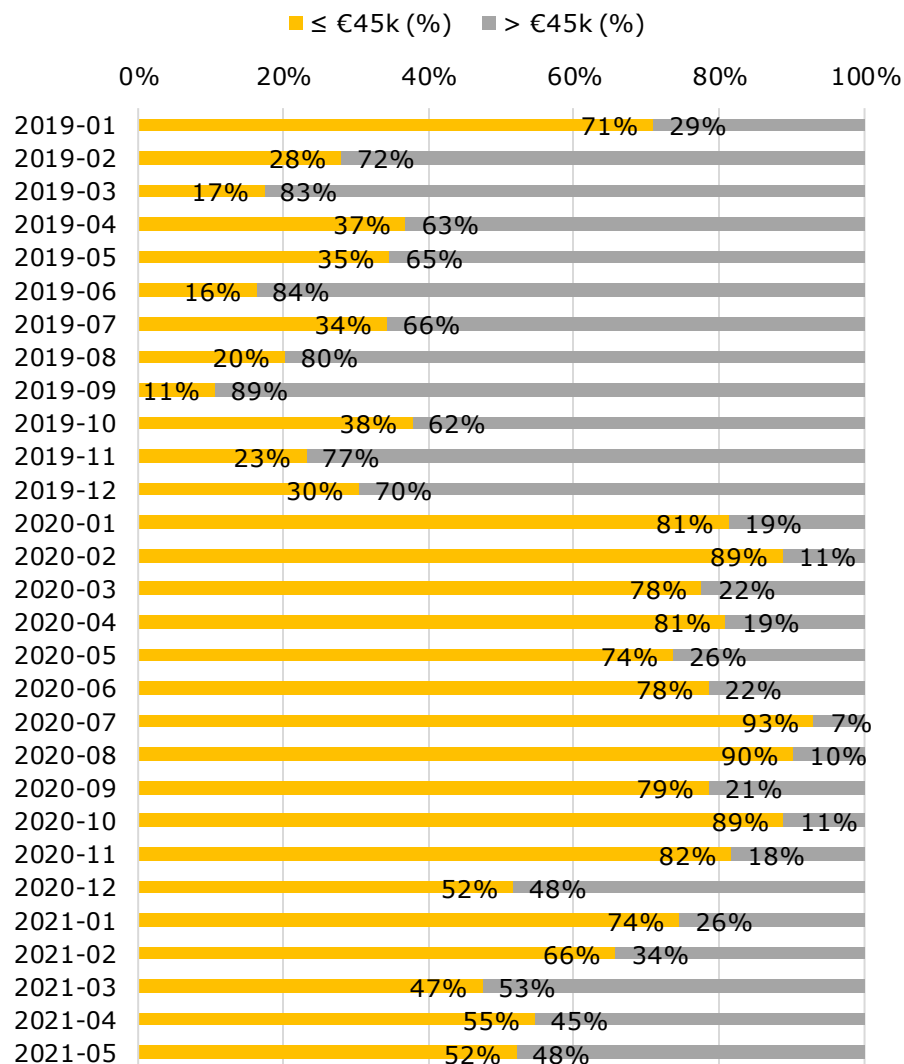
De onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal nieuwverkopen van BEV personenauto's onder €45.000, gefilterd op merk-modellen die in aanmerking komen voor de SEPP. De aantallen zijn totalen in de periode juni 2020 t/m mei 2021. De SEPP vaststellingen zijn gebaseerd op de datum van eerste toelating in die periode. Vooral de MG ZS EV, Kia Soul, Mazda MX-30, Renault Zoe en Volkswagen e-Golf zijn percentueel populaire merk-modellen die via de SEPP-regeling nieuw door particulieren zijn aangeschaft.

Merk-model	Totale nieuwverkoop (RDW)	Aantal toelatingen van nieuwe SEPP auto's	Aandeel toelatingen van nieuwe SEPP auto's
MG ZS EV	2.150	1.488	69,2%
Kia Soul	466	204	43,8%
Mazda MX-30	989	408	41,3%
Renault Zoe	2.004	619	30,9%
Volkswagen e-Golf	1.435	405	28,2%
Opel Ampera-E	67	18	26,9%
Skoda Enyaq IV	145	31	21,4%
Nissan Leaf	1.463	312	21,3%
Honda E	119	24	20,2%
Renault Twingo	328	63	19,2%
Mini Cooper SE	1.389	221	15,9%
Volkswagen e-up!	252	38	15,1%
BMW i3	701	103	14,7%
Hyundai Ioniq	449	59	13,1%
Smart EQ	245	30	12,2%
Peugeot e-208	1.777	208	11,7%
Opel Corsa	1.789	206	11,5%
Fiat 500E	699	78	11,2%
Peugeot e-2008	971	100	10,3%
JAC iEV7S	10	1	10,0%
Skoda CitiGO	1.426	129	9,0%
Seat Mii	1.079	97	9,0%
Kia Niro	1.542	118	7,7%
Citroen e-C4	201	15	7,5%
Hyundai Kona	5.014	345	6,9%
Opel Mokka-E	146	10	6,8%
Volkswagen ID.3	9.134	400	4,4%
DS 3 Crossback	159	2	1,3%

Verdeling binnen nieuwverkoop door natuurlijke personen van het aantal BEV personenauto's met catalogusprijs ≤ €45.000 en > €45.000

Onderstaande grafiek en tabel op de volgende pagina geeft inzicht in het aandeel en aantal BEV personenauto's onder en boven de €45.000 in de nieuwverkoop door natuurlijke personen vanaf januari 2019, op basis van RDW data. Het is zichtbaar dat het aandeel BEV personenauto's onder de €45.000 in de nieuwverkoop sterk is toegenomen sinds januari 2020. Deze percentuele verhoging zet zich door tot en met februari 2021, toen duidelijk werd dat het SEPP budget was verbruikt. Qua aantallen is er een sterke verhoging te zien van juli 2020, toen de SEPP regeling van start ging, tot en met december 2020. Oorzakelijke verbanden kunnen niet worden vastgesteld.

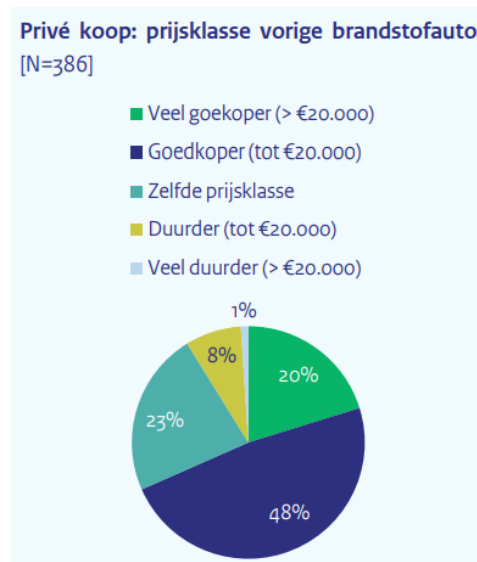
Nieuwverkoop door natuurlijke personen van BEV personenauto's, onderscheid tussen catalogusprijzen onder en boven €45.000



Datum	Nieuwverkopen door natuurlijke personen BEV personenauto's ≤ €45.000	Nieuwverkopen door natuurlijke personen BEV personenauto's > €45.000	Nieuwverkopen door natuurlijke personen BEV personenauto's totaal
2019-01	163	67	230
2019-02	106	273	379
2019-03	116	553	669
2019-04	91	156	247
2019-05	115	217	332
2019-06	110	565	675
2019-07	110	211	321
2019-08	69	272	341
2019-09	98	827	925
2019-10	106	175	281
2019-11	189	628	817
2019-12	601	1.377	1.978
2020-01	398	92	490
2020-02	792	101	893
2020-03	762	220	982
2020-04	305	72	377
2020-05	215	77	292
2020-06	700	192	892
2020-07	1.667	125	1.792
2020-08	1.461	159	1.620
2020-09	1.186	324	1.510
2020-10	1.530	191	1.721
2020-11	1.071	241	1.312
2020-12	832	780	1.612
2021-01	333	114	447
2021-02	253	132	385
2021-03	287	319	606
2021-04	338	281	619
2021-05	403	371	774

3.3 Overstap van verbrandingsmotor op 100% elektrisch

Onderzocht is in hoeverre de met subsidie aangeschafte en geleasete elektrische auto's een vervanging zijn van auto's met verbrandingsmotor. Bij RVO is niet bekend of de met SEPP gesubsidieerde auto een auto met verbrandingsmotor vervangt. Daarvoor is gekeken naar het nationaal EV- en berijdersonderzoek 2020²⁶ (representatief voor de EV-berijders). Hieruit blijkt dat 73% van de EV rijders als vorige auto een fors goedkopere auto met verbrandingsmotor had. Daarnaast reed 21% een (plug-in) hybride auto. Dit betekent dat slechts 6% van de EV rijders hiervoor ook al volledig elektrisch reed. Deze EV-rijders hebben een goede kennis van alle financiële voordelen in het gebruik: de TCO (Total Cost of Ownership). Daarnaast worden milieuvoordelen genoemd. De financiële stimulering lijkt dus een stevig effect te hebben gehad in de overstap-beslissing.



3.4 Parallelimport en export

Bijlage C geeft inzicht in het aandeel van en absolute aantal BEV personenauto's onder en boven de €45.000 in de occasion **import**²⁷ vanaf januari 2019, op basis van RDW data. Uit die tabel wordt zichtbaar dat het aandeel occasion import sterk fluctueert in de categorie onder €45.000. Het absolute aantal occasion import EV's onder €45.000 is wel toegenomen. In juni en juli 2020 is een absolute toename te zien ten opzichte van het half jaar ervoor. Of dit door de SEPP-regeling komt kan niet met zekerheid worden vastgesteld.

Bijlage D geeft inzicht in het aandeel van en absolute aantal BEV personenauto's onder en boven de €45.000 in de **export** vanaf januari 2019, op basis van RDW data. Vanuit de tabel wordt duidelijk dat de export aantallen een lichte toename laten zien vanaf september 2020, vooral bij BEV personenauto's van boven de €45.000. Of deze lichte toename door de SEPP-regeling komt kan niet worden vastgesteld.

²⁶ Gepubliceerd op de website van RVO in Feb. 2021, [hier te downloaden](#).

²⁷ Occasion import bevat zowel jonge import (≤ 90 dagen na eerste registratie), en oude import (> 90 dagen na eerste registratie).

3.5 Prijsontwikkelingen

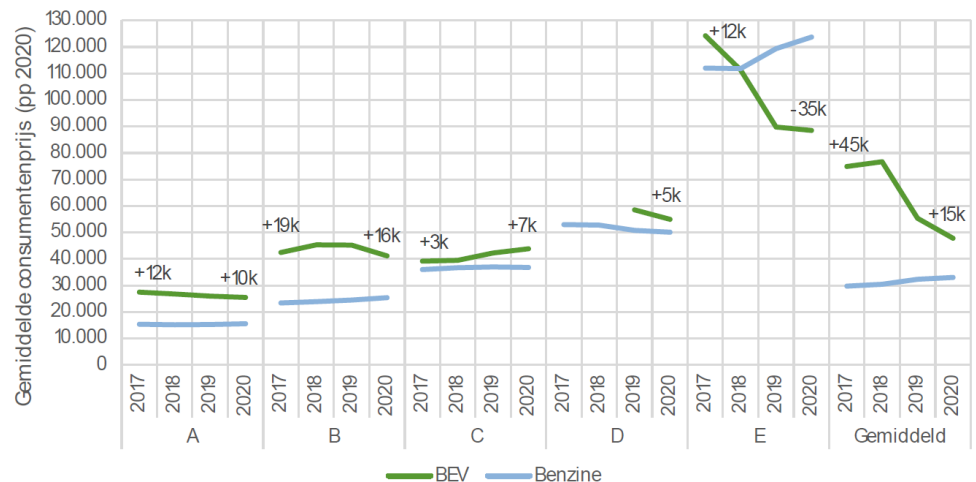
Fabrikantenkorting

Een aantal automerken hebben tijdelijk zelf extra korting gegeven op de aanschaf van hun elektrische modellen die in aanmerking komen voor de SEPP-regeling. Hieronder een lijst met automerken en hun modellen waarvoor deze extra korting beschikbaar was.²⁸

Merk-Model	Korting / inruilvoordeel
MG ZS EV	€ 4.000
Nissan Leaf	€ 4.000
Renault Zoe	€ 4.000
Opel Ampera-e	€ 4.000
Kia e-Soul	€ 4.000 ²⁹

Ontwikkeling hoogte van catalogusprijzen van BEV's t.o.v. ICEV's

Onderstaande grafiek laat het gemiddelde prijsverschil in het A t/m C segment van een elektrische auto (BEV) ten opzichte van een personenauto op benzine (ICEV) ligt in 2020 gemiddeld tussen de €7.000 en €16.000 in het nadeel van de elektrische auto.

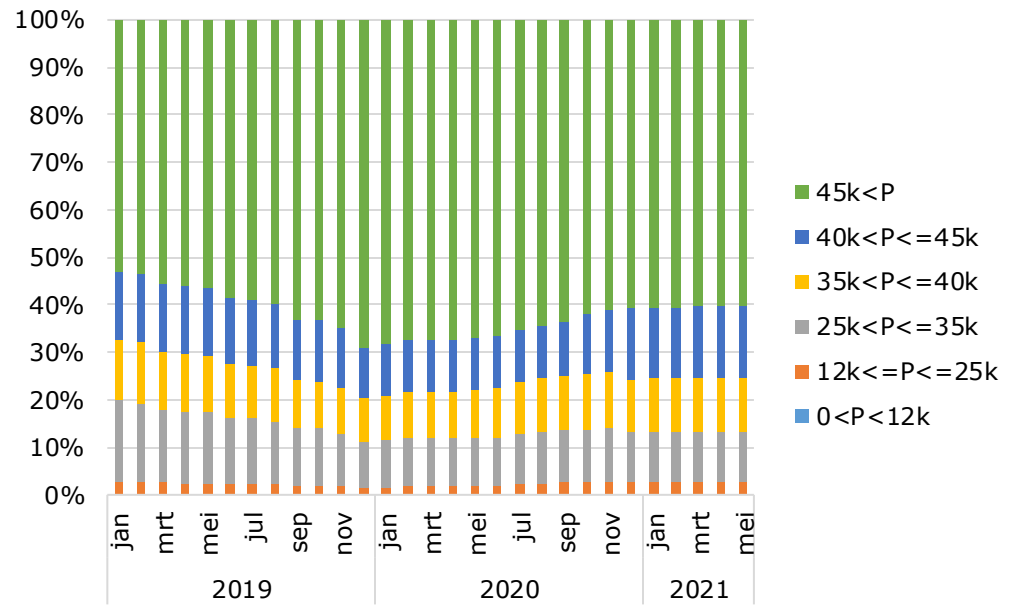


De grafieken op de volgende twee pagina's bieden inzicht in de verdeling van de catalogusprijzen van personenauto's in het wagenpark met onderscheid tussen verschillende aandrijflijnen. Bij de batterij elektrische aandrijflijn (BEV) is een lichte toename te zien van het aantal auto's onder de €45.000 vanaf eind 2019. Bij de andere brandstofsoorten (PHEV en ICEV) is de prijsontwikkeling redelijk stabiel en zijn er weinig verschuivingen in de verdeling van catalogusprijzen waar te nemen.

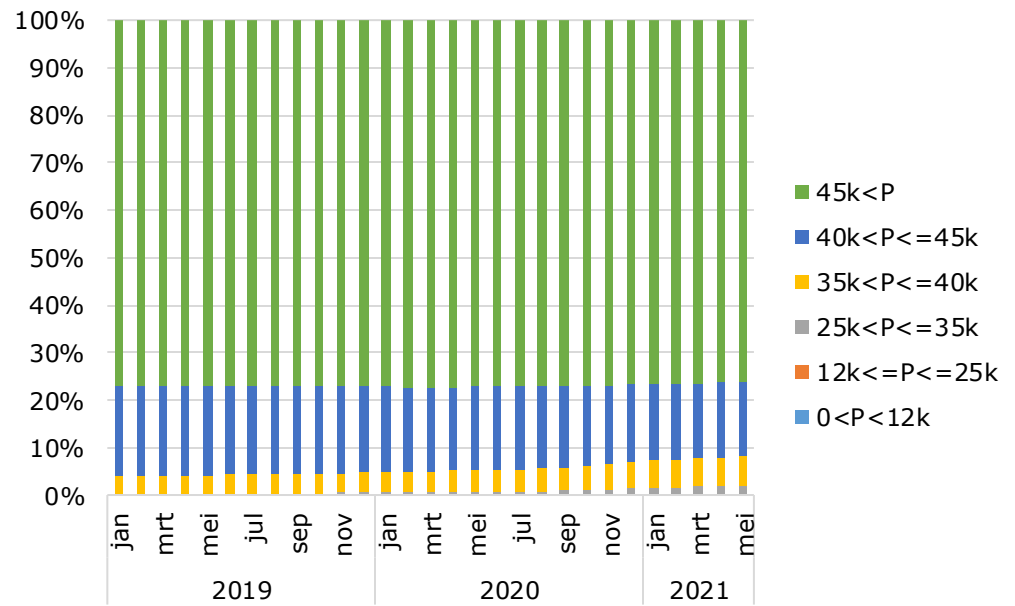
²⁸ [Autoblog \(2020-06-19\)](#)

²⁹ Alleen extra inruilvoordeel

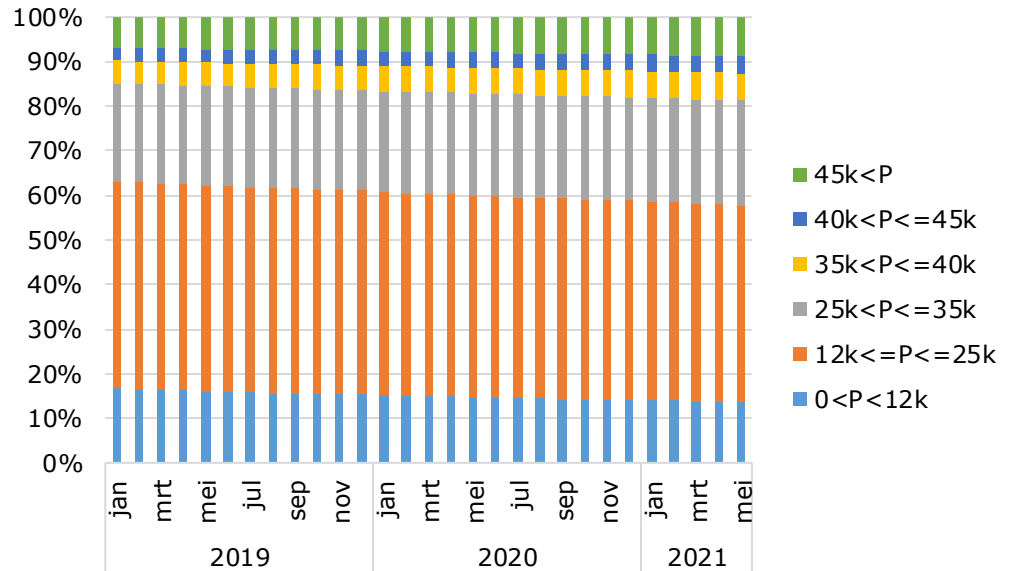
BEV personenauto's in het wagenpark naar catalogusprijs



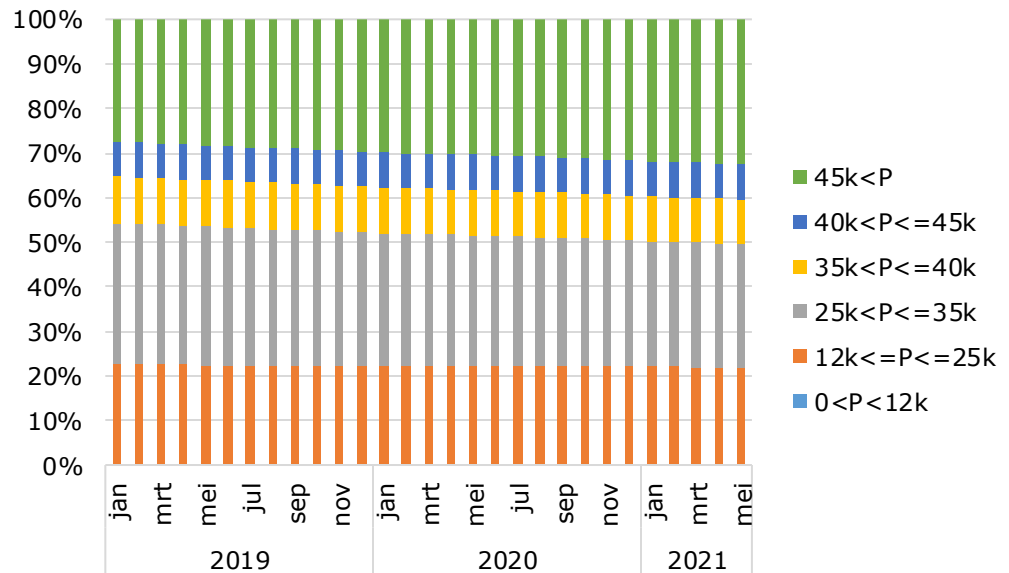
PHEV personenauto's in het wagenpark naar catalogusprijs



Benzine personenauto's in het wagenpark naar catalogusprijs



Diesel personenauto's in het wagenpark naar catalogusprijs



3.6 CO₂ besparing

Uit een studie van Revnext³⁰ over de kosteneffectiviteit van het stimuleringsbeleid van elektrisch vervoer komt de gemiddelde CO₂ besparing door een B-segment EV in de particuliere markt in 2020 uit op circa 22 ton (154 g/km praktijkuitstoot van een vergelijkbare personenauto met een verbrandingsmotor x 140.000 kilometer in 10 jaar tijd).

³⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/10/16/eindrapport-kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>

Aangezien de CO₂ baten alleen voor de Nederlandse klimaatdoelen meetellen als de auto's in het Nederlandse autopark verblijven en op Nederlands grondgebied emissies vermijden, benadert Revnext de levensduur niet als technische levensduur maar als gemiddelde verblijfsduur in het Nederlandse autopark. Zij hebben daarom gerekend met een verblijfsduur of afschrijvingstermijn van 10 jaar. Dit is een conservatieve aanname aangezien de gemiddelde verblijfsduur van een conventionele auto vaak langer is dan 10 jaar. De echte verblijfsduur van EV's in het Nederlandse autopark is op dit moment nog erg onzeker omdat er nog maar een beperkt aantal jaren instroom en doorstroom plaatsvindt en omdat het stimuleringsbeleid loopt tot en met 2025, waardoor de uitstroom uit het Nederlandse autopark na 2025 zou kunnen versnellen.

Op basis van bovenstaande aannames en 5.748 vaststellingen van de nieuwe elektrische personenauto's op peildatum 14 juni 2021 is de totale CO₂ besparing van de met de tot nu toe met SEPP gesubsidieerde nieuwe particuliere personenauto's zo'n 126.500 ton CO₂ gedurende de conservatieve verblijfsduur van 10 jaar op Nederlands grondgebied. Bij deze berekening hebben we de gebruikte elektrische personenauto's buiten beschouwing gelaten omdat deze grotendeels al in het Nederlandse wagenpark rondreden (op de uit het buitenland geïmporteerde modellen na). Deze voertuigen realiseren geen extra CO₂-winst is hierbij onze aanname.

4 Communicatie & informatie

4.1 Website en aanvraagformulier RVO

In onderstaande grafiek is het verloop van de unieke website bezoeken van de internetpagina over de subsidieregeling bij RVO opgenomen (www.rvo.nl/sepp). Dit voor de periode 1 juni 2020 t/m 9 juni 2021. Er is een duidelijk piek waar te nemen bij de aankondiging en start van de regeling in juni/juli 2020. In oktober 2020 toen de regeling is gewijzigd en het budget voor nieuwe EV's op was zijn de webbezoeken ook gedaald naar praktisch nul. Sinds april 2021 zijn er weer bezoeken, maar niet op het niveau van juni/juli 2020.



Page views	Unique page views	Entries	Page bounce rate	Average time on page	Exit rate
280.693	193.455	114.250	62,97%	1m 17s	89,27%

RVO heeft Ruigrok Netpanel in juli 2020 onderzoek laten uitvoeren onder de doelgroep (particulieren, autobedrijven en leasemaatschappijen) om meer inzicht te krijgen in hoe gebruikers zoeken en hoe zij de website, interactieve infographic en het aanvraagformulier ervaren. Op basis hiervan zijn al verbeteringen doorgevoerd. De belangrijkste bevindingen van het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

Informatie zoekgedrag

Om informatie te vinden over de subsidieregeling maakt men vooral gebruik van Google. Velen zijn niet op de hoogte dat RVO verantwoordelijk is voor de subsidieregeling. Via andere sites, zoals Rijksoverheid of ANWB, belanden zij bij de informatie op de RVO-website. Gebruikers die op de homepage van RVO terecht komen, ervaren soms enige moeite om de informatie over de subsidieregeling te vinden wanneer zij niet de shortcut of de ingang 'particulieren' gebruiken. Zij kunnen dan niet overweg met het aantal resultaten dat een zoekopdracht biedt en/of weten niet hoe ze de informatie moeten opzoeken via 'Subsidies & Financiering'.

Website

De website heeft voor gebruikers de herkenbare look & feel van een website van de overheid. Dit geeft gebruikers de zekerheid dat de informatie betrouwbaar is. Inhoudelijk biedt de website gebruikers veel relevante informatie. Gebruikers missen echter actuele content. Het feit dat het jaarbudget voor nieuwe elektrische auto's overtekend is, roept vele vragen op. Deze worden in de beleving van gebruikers nog niet adequaat beantwoord. Het navigeren op de website gaat gebruikers niet gemakkelijk af. De structuur met onderwerpen en bijbehorende links ('Inhoud van deze pagina') biedt weliswaar goede houvast. Maar

met name functionaliteiten van de overkoepelende site van RVO (Home, kruimelpad, zoekfunctionaliteit) zorgen ervoor dat gebruikers niet makkelijk navigeren.



Interactieve infographic

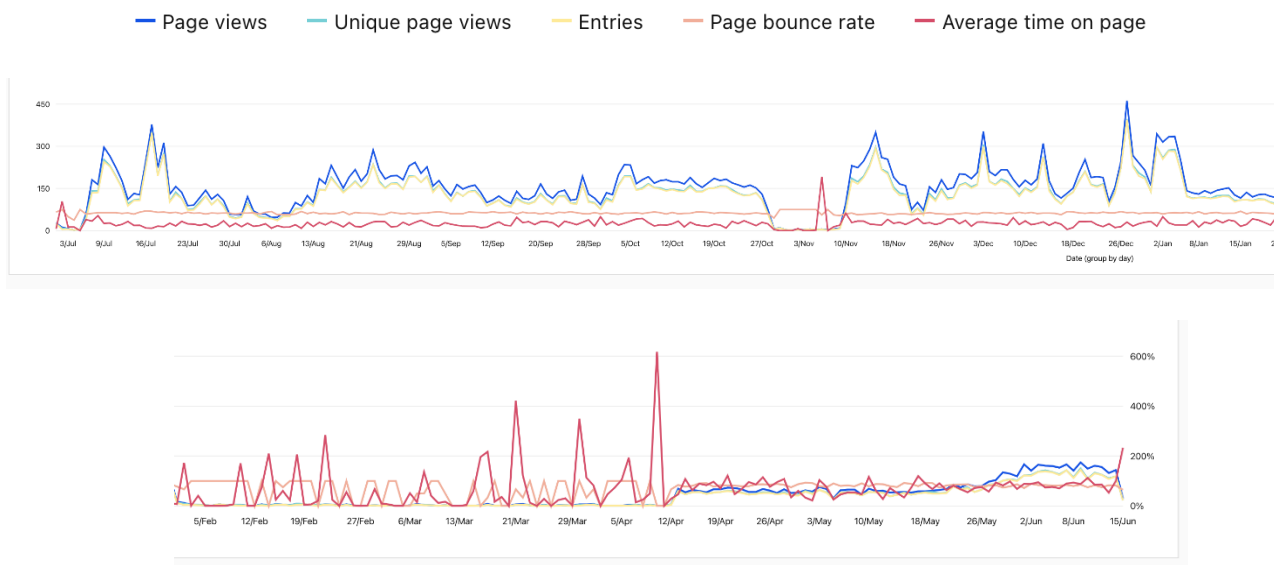
De interactieve infographic maakt onvoldoende duidelijk dat deze klikbaar is en dat gebruikers deze kunnen gebruiken om meer informatie te vinden. De tekst 'klik op de afbeelding' wordt niet opgemerkt en geeft gebruikers niet voldoende reden de afbeelding aan te klikken. Ook door positie waar de interactieve infographic nu geplaatst is, hebben gebruikers niet in de gaten dat zij toegang kunnen krijgen tot een interactieve infographic. Als gebruikers de interactieve infographic ontdekt hebben, zijn zij er (zeer) enthousiast over. De interactieve infographic biedt de informatie helder, overzichtelijk en compact aan. Voor gebruikers is de interactieve infographic een handig startpunt wanneer zij meer willen weten over de subsidieregeling. Maar ze kan ook dienen als een samenvatting.

Subsidie aanvraagformulier

Gebruikers vinden het subsidie aanvraagformulier inhoudelijk gezien eenvoudig. De vragen die gesteld worden spreken voor zich. Daarnaast vinden de gebruikers de vragen die gesteld worden relevant. Ook vindt men het aantal vragen beperkt, waardoor het aanvraagformulier als kort en bondig wordt ervaren. Echter, gebruikers ervaren het subsidie aanvraagformulier niet als gebruiksvriendelijk. Het aanvraagformulier bestaat, los van de inhoudelijke vragen, uit een groot aantal actiebuttons en menustructuren. Gebruikers raken het overzicht hierdoor kwijt en weten niet goed hoe ze moeten navigeren. En ook het controleren van gegevens, aanbrengen van wijzigingen en verzenden verloopt minder soepel dan gebruikers doorgaans gewend zijn bij websites.

4.2 Website Rijksoverheid

Op de website "Iedereen doet wat" is een aparte pagina ingericht rondom elektrische auto's (www.iedereendoetwat.nl/mogelijkheden/elektrische-autos). Op deze pagina is informatie te vinden over de elektrische auto en wordt doorverwezen naar diverse andere pagina's en partijen die meer informatie over elektrisch rijden geven. Eén van deze pagina's is ook de pagina bij RVO (zie paragraaf 4.1). Onderstaande figuren geven de bezoeken aan deze pagina weer over de periode juli 2020 tot en met medio juni 2021.



De rode lijn met de gemiddelde bestedingstijd op de webpagina is voor de periode februari t/m medio april '21 niet representatief vanwege de lage absolute bezoekersaantallen. De blauwe lijn laat de unieke webbezoeken zien. Hier zijn beperkte pieken waar te nemen rondom de media-aandacht medio juli 2020 en december 2020 / januari 2021 over het bereiken van het subsidieplafond. Sinds januari is het aantal bezoeken praktisch nul en is sinds april weer een beperkte toename van de bezoeken waar te nemen. De aantallen liggen relatief laag (onder de 150 bezoeken per dag).

4.3 Veelgestelde vragen helpdesk RVO

De helpdesk voor de subsidie heeft verschillende vragen via telefoon en mail gehad. Onderstaande tabellen geven inzicht in het aantal helpdesk verzoeken en de vragen die het vaakst voorkwamen. De beschikbare data is tot en met 24 juni 2021. Vanwege de overstap naar een ander helpdesk systeem in september 2020 is de beschikbare data vóór september 2020 incompleet. Klanten geven RVO gemiddeld een 8,8 voor hun dienstverlening.

Aantal binnengekomen vragen op de RVO helpdesk

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal vragen aan de RVO helpdesk per telefoon, e-mail of anders. Vooral aan het begin van een nieuw budgetjaar, juli / augustus 2020 en januari 2021 zijn pieken te zien in het aantal vragen.

Periode	Telefoon	E-mail	Anders	Totaal
Juni / juli 2020	2.868			2.868
September 2020	835	185		1.020
Oktober 2020	1.063	196		1.259
November 2020	595	115		710
December 2020	690	118		808
Januari 2021	787	209	230	1.226
Februari 2021	345	74	178	597
Maart 2021	299	77	186	562
April 2021	268	79	105	452
Mei 2021	300	82	74	456
Juni 2021	238	57	66	361
Totaal	8.288	1.192	839	10.319

De top 5 vragen van 2021 zijn hieronder opgesomd:

1. Wat zijn de voorwaarden?
2. Wat is de status van mijn aanvraag?
3. Hoe kan ik mijn aanvraag wijzigen?
4. Is er nog subsidie beschikbaar?
5. Om welke auto's gaat het?

4.4 VER Mystery-shoppers-onderzoek 2020

Er zijn signalen dat geïnteresseerde consumenten bij de dealers ontmoedigd lijken te worden om een EV te kopen. Eerder buitenlands onderzoek was al zeer kritisch over de advisering van consumenten bij de aanschaf van een elektrische auto. Daarom heeft de VER (gesteund door ministerie van IenW) in november/december 2020 telefonisch en fysiek 144 merkdealers, universele autobedrijven en leasebedrijven benaderd met een vragenlijst, waaronder minstens 10% van het dealernetwerk van de 6 bestverkochte EV-merken van Nederland.

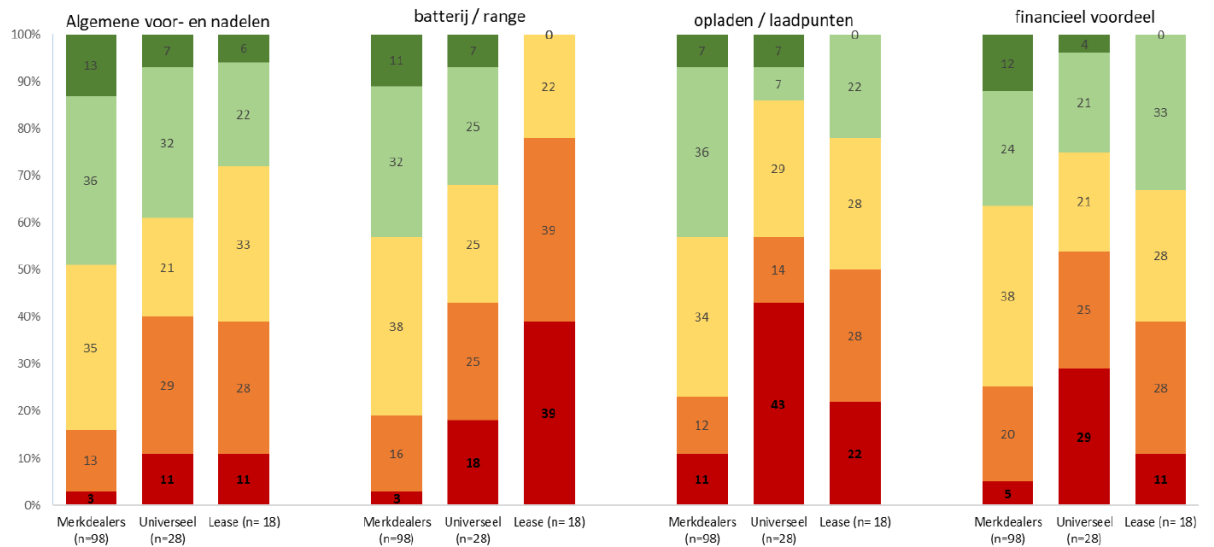
Een aantal opvallende conclusies uit deze studie³¹ zijn:

1. De kwaliteit van het advies over elektrisch rijden wisselt sterk. Een deel van de verkopers zijn echte "EV ambassadeurs" maar een deel presteert nog ver onder de maat.
2. Merkdealers scoren duidelijk beter dan verkopers bij universele autobedrijven en bij leasemaatschappijen.
3. Gekeken naar de beantwoording op de verschillende typen vragen blijkt dat met name de kennis en advisering over de batterij (leasemaatschappijen) en laadinfrastructuur onder de maat is. Daarentegen is de advisering op hoofdlijnen voor elektrisch rijden steeds meer op orde en vergeleken met eerder buitenlands onderzoek (met nog veel autoverkopers die niets van EV moesten hebben) lijkt hier in Nederland een grote stap gezet.

³¹ <https://www.evrijders.nl/wp-content/uploads/2021/02/VER-Mystery-Shopper-onderzoek-Autoverkoop.pdf>

In de onderstaande grafiek worden de resultaten goed geschetst.

Adviescores per thema & type bedrijf



Om de hobbel voor de potentiële koper in de klantreis te verminderen adviseert de VER de volgende maatregelen om te verbeteren:

- Investeer in EV training en opleiding en koester de ambassadeur. Zorg voor een "Train de trainer" aanpak en laat deze voorhoede collega's in deze en andere vestigingen helpen.
- Handreiking VER-Autobranche: Kennis en advies over de batterij, opladen, laadinfrastructuur is duidelijk nog onvoldoende.
- Hulp voor de klant bij laadinfrastructuur regelen. Een nationaal aanvraagportaal (bijvoorbeeld laadpaalnodig.nl) waarbij de autoverkoper de koper helpt met het invullen van de aanvraag, zou heel wat zorg kunnen wegnemen. De indruk bestaat ook dat er behoefte is aan een "ontzorgpropositie" van de autobranche voor een elektrische auto inclusief (plaatsing) privé laadpunt.
- Een verplichte EV-ICE totale kostenvergelijker (tool) in de showroom.
- Iedere autoverkoper heeft minimaal 1 maand elektrisch gereden: Het komt nog te vaak voor dat de verkoper niets heeft met elektrisch rijden en er duidelijk zelf nauwelijks ervaring mee heeft.
- Jaarlijks het mystery shopper onderzoek EV-advies herhalen.

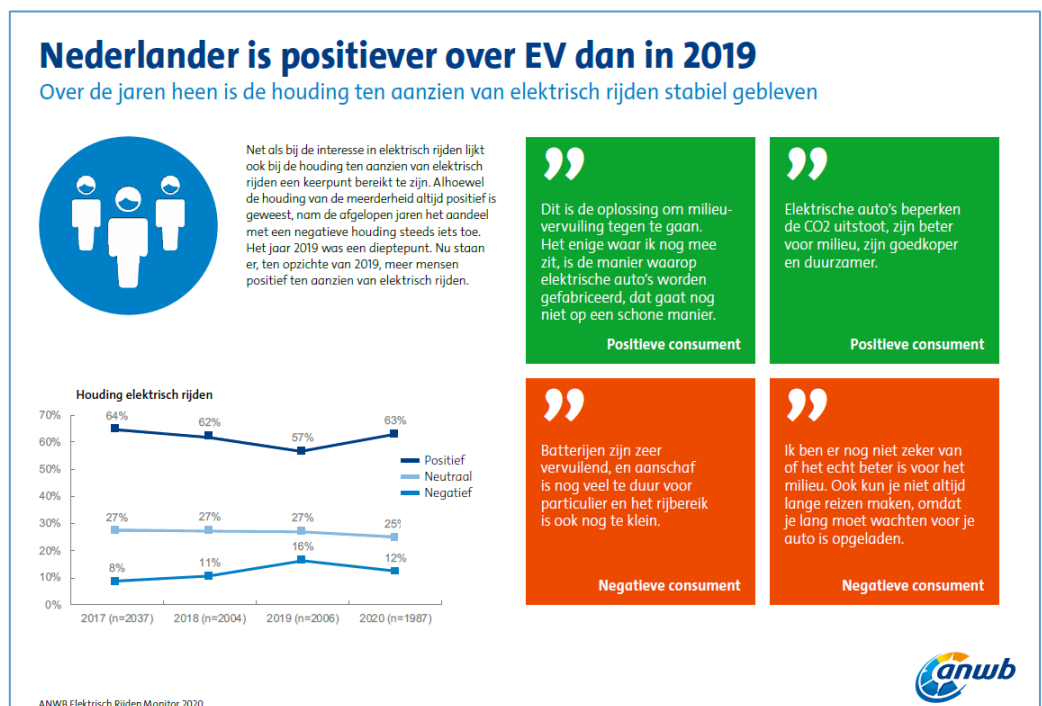
Soms verlopen de adviezen goed en soms kunnen ze nog beter. Deze conclusies over de verbeterpunten sluiten goed aan op de onderwerpen waarover de EV-helptdesk van de VER wordt gevraagd.

5 Impact en beleving SEPP-regeling

Voor het draagvlak en voldoende koopintentie van elektrische auto's is een goede reputatie noodzakelijk. Als een matige reputatie moet worden gecompenseerd door financiële ondersteuning wordt dat extra duur. Als EV's zichzelf verkopen kan de stimulering goedkoper. Daarom worden er diverse onderzoeken uitgevoerd naar de attitude bij Nederlanders t.a.v. elektrische auto's en onder EV-rijders. De jaarlijkse ANWB-monitor, onderzoeken van MinEZK/Motivaction, MinIenW/IenO, RVO/Whooz, KIM en VER geven een goed beeld over wat er bij mensen leeft, naast de harde cijfers over verkoop en gebruik van subsidies. Analyse van de beleving levert ook handvatten op voor flankerend beleid zoals voorlichting, onderwijs en regelgeving. Op basis hiervan geven we in dit hoofdstuk antwoord op de vragen over de SEPP-beleving, naast de harde cijfers.

5.1 Ontwikkeling imago van elektrische auto's bij Nederlanders

Om te kunnen concurreren met de auto's met een verbrandingsmotor begint het met een positieve houding van automobilisten ten aanzien van elektrisch rijden. De ANWB-monitor 2020 geeft aan dat die houding bij de meerderheid van de 18-plus Nederlanders positief is. De licht dalende trend vanaf 2017 is in 2020 weer stijgend. Ruim 60% van de Nederlanders is positief en niet eens neutraal. Echt negatief is slechts 12% in 2020.



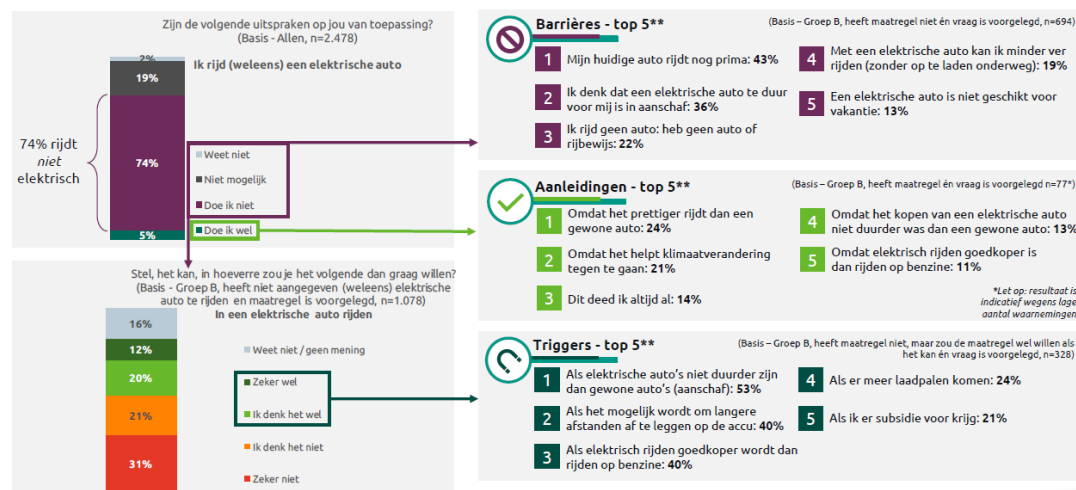
De potentiële interesse is best wel fors, zeker vergeleken met het huidige, nog geringe marktaandeel van EV's in het totale wagenpark (2% Q1 2021). Nauwelijks ervaring maar toch een goed gevoel. Maar wat houdt mensen dan tegen om te kopen/leasen en wat kan ze over de streep trekken?

Ook uit de MinEZK-publieksmonitor 2019 (van Motivaction) komt naar voren dat de belangstelling best hoog is. Maar ook dat de prijsbeleving van de aanschafprijs de grote hobbel is en dat mensen nog onvoldoende beseffen dat het algehele

kostenplaatje (de TCO) gunstig uitpakt. En dat genoemde rangestress eigenlijk niet nodig is. Als deze barrières worden geslecht kan de aanzienlijke belangstelling eenvoudig in koopintentie worden omgezet.

Gedrag & motivatie | Elektrisch rijden

Kosten en actieradius accu belangrijkste barrières en potentiële triggers



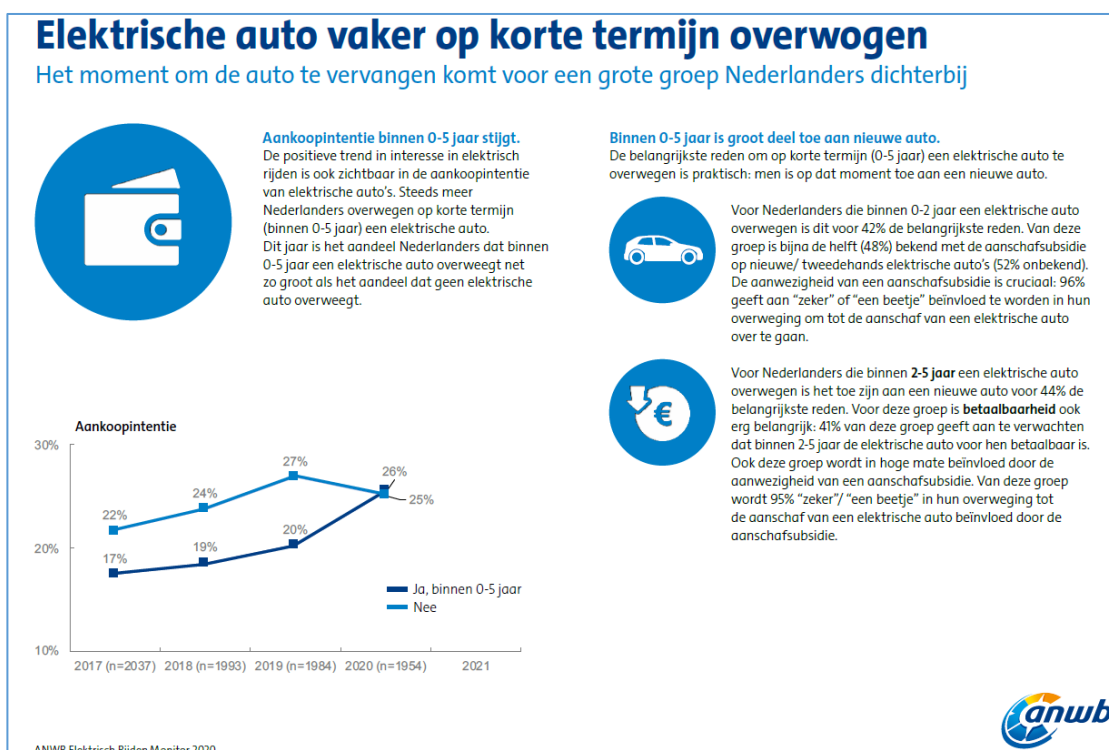
Publieksmonitor Klimaat en Energie 2019 | Min. van Economische Zaken en Klimaat | B4680

72

De belangstelling en potentiële koopintentie zijn enorm hoog vergeleken met het huidige marktaandeel van elektrische auto's in het wagenpark.

5.2 EV-Koopbereidheid van particulieren

Diverse onderzoeken geven een forse belangstelling weer. Maar wordt uitgesproken belangstelling ook in een concrete koopwens omgezet? De stijgende trend qua interesse blijkt duidelijk uit het longitudinale ANWB-onderzoek van december 2020.



Deze koopintentiecijfers van de ANWB lijken nogal op de uitkomsten van het onderzoek dat het ministerie van IenW in juli en december 2020 door bureau I&O heeft laten uitvoeren onder de Nederlandse bevolking (18 jaar of ouder) naar EV-belangstelling en de rol van subsidies. De percentages belangstelling was daarin: 'zeker wel': 3% en 'waarschijnlijk wel': 20%. (En 'zeker niet' was 22%.)

Nu is een uitspraak over een koopintentie over een periode van 0-5 jaar nog wat ruim om heel concreet te zijn. Daarom hebben wij in dit SEPP-belevingsonderzoek gevraagd naar de intentie om *binnen een jaar* een nieuwe of gebruikte auto particulier te kopen of privé te gaan leasen. Dit bleek bij 15% van de Nederlanders het geval te zijn. Van die 15% is weer gevraagd naar hun wens om dan een volledig elektrische auto te kopen. Dit was 21% ('misschien + zeker') van die 15%. Dit betekent, omgerekend naar de totale populatie Nederlanders van 18 jaar en ouder 1% 'zeker' een EV kopen of 3,3% 'zeker+misschien'. Dit lijkt toch een behoorlijk aantal aspirant kopers te zijn in het licht van een huidig marktaandeel van circa 2% EV's op de totale markt van auto's. Het aantal concreet verkochte EV's zou dus flink kunnen groeien als wensen in daden kunnen worden omgezet.

5.3 Bekendheid met en houding ten opzichte van de SEPP-regeling bij Nederlanders

Omdat de prijsbeleving van de EV-aanschafprijs en de gebruikskosten nog zo'n drempel vormen, heeft de overheid diverse typen financiële ondersteuning ontwikkeld. Een indruk over de effectiviteit hiervan kunnen we zien in drie onderzoeken.

Nationaal EV en berijdersonderzoek 2020

In dit onderzoek is gevraagd naar de rol van de subsidie. De subsidie is niet de enige prikkel om een EV te rijden volgens dit onderzoek. EV-rijders krijgen veel vragen over hun ervaring met elektrisch rijden 72% voelt zich ambassadeur voor elektrisch rijden en 52% laat anderen in hun EV rijden. Uit eerder onderzoek van de ANWB bleek dat een van de belangrijkste redenen om elektrisch te gaan rijden te maken heeft met het enthousiasme van vrienden, familie en kennissen met een EV.

Natuurlijk zijn financiële prikkels belangrijk. EV-rijders weten, anders dan fossiele rijders, goed wat hun elektrische auto kost en dat elektrisch rijden goedkoper kan zijn dan rijden op fossiele brandstoffen. Ze kennen ook de subsidies en fiscale voordelen goed. Vrijstelling van MRB is de meest belangrijke financiële prikkel voor de particuliere EV-rijder. Voor 18% van de respondenten geldt een hogere bijtelling als reden om te stoppen met elektrisch te rijden (zakelijk).

De SEPP-subsidie helpt ook zeker bij het vergroten van de EV-groei als we kijken naar wat deze EV-rijders erover zeggen.

Drie stellingen over rol subsidies	Mee eens	Mee oneens
Door subsidie financieel de moeite waard om EV te rijden	72%	28%
Gewacht op aankoop EV vanwege subsidie	56%	44%
Zonder subsidie geen EV	39%	61%
Bron: Nationaal EV en berijdersonderzoek 2020		

Uiteraard helpt een subsidie en een ruime helft wacht er ook op. Opvallend is dat 61% van ondervraagde EV-rijders zegt een EV ook te hebben gekocht zonder subsidie. De subsidie levert dus een extra verkoop van bijna 40% op. Dit zijn de resultaten van het onderzoek onder EV-berijders.

ANWB EV-Monitor 2020

De deelnemers aan het onderzoek stellen dat de hoge aanschafprijs van EV's hun voornaamste barrière is. Tegelijk weten nog weinig Nederlanders alle details van de bestaande financiële regelingen zoals de subsidie, MRB en bijtelling. Hoe beter men geïnformeerd is hoe hoger de aankoop intentie. Dit past bij de resultaten uit het Nationaal EV en berijdersonderzoek. Die EV-rijders blijken inderdaad goed op de hoogte van de financiële voordelen!

Bekendheid subsidie versnelt aankoopintentie

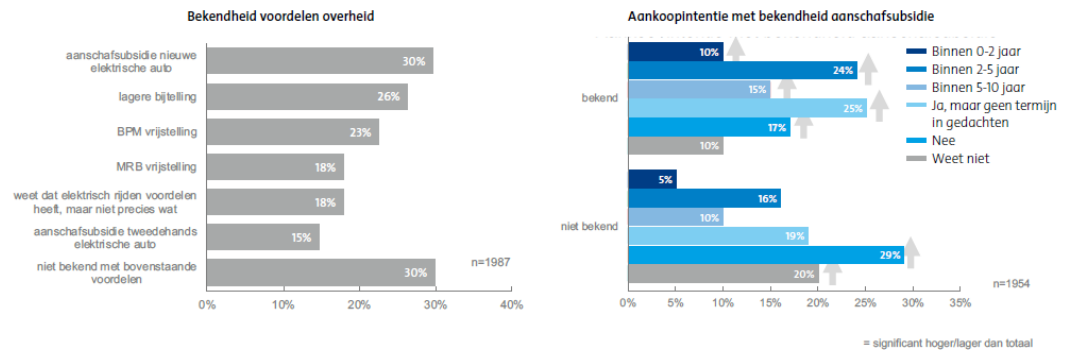
7 op de 10 Nederlanders momenteel niet bekend met aanschafsubsidie voor een nieuwe auto

Onbekendheid voordelen vanuit de overheid onveranderd hoog.

Het aandeel Nederlanders dat niet bekend is met de overheidsvoordelen van elektrisch rijden of wel weet dat er voordelen zijn, maar niet precies wat, is stabiel gebleven ten opzichte van vorig jaar. 70% is niet bekend met de aanschafsubsidie voor een nieuwe auto en 85% is niet op de hoogte van de aanschafsubsidie voor een tweedehands auto. Slechts 18% van de Nederlanders weet dat een elektrische auto geen MRB hoeft te betalen.

Bekendheid aanschafsubsidie versnelt aankoopintentie

Nederlanders die bekend zijn met de aanschafsubsidie staan dichterbij de aanschaf van een elektrische auto dan Nederlanders die niet bekend zijn met de aanschafsubsidie.



ANWB Elektrisch Rijden Monitor 2020



Ledenpeiling ANWB over gevolgen te weinig subsidiebudget 'nieuw' in 2021

Eind december 2020 heeft de ANWB onderzoek gedaan onder 4.326 ANWB leden naar het effect van het wegvallen van de subsidie:

- Hieruit blijkt dat 12,7% van deze leden van plan is volgend jaar een nieuwe of gebruikte auto aan te schaffen of privé te gaan leasen.
 - In de situatie mét een subsidie is 11,5% van deze leden in 2021 van plan om dit keer een volledig elektrische auto te kopen.
 - In de situatie zónder een subsidie is nog maar 7,1% van deze leden in 2021 van plan om een elektrische auto te kopen.
- In de situatie zonder subsidie daalt het aantal ANWB-leden dat van plan is een elektrische auto aan te schaffen met 39%.
- In de situatie met een subsidie is 1,5% van alle ANWB-leden van plan om in 2021 (waarschijnlijk) een elektrische auto aan te schaffen.
- In de situatie zonder subsidie neemt de groep ANWB-leden die twijfelt over elektrisch (misschien wel) af met 41%. Deze stappen over naar "niet".
- Wat gaat men doen als men niet meer elektrisch overweegt?
 - Aanschaf van een auto uitstellen: 54%
 - Koopt toch een nieuwe auto, maar geen volledig elektrische auto: 34%

I&O SEPP-onderzoek december 2020

Als we kijken in het I&O-onderzoek naar hoe de Nederlandse bevolking als geheel denkt over de SEPP-subsidie blijkt dat die regeling eigenlijk nog behoorlijk onbekend was, ondanks de snelle uitputting van het beschikbare budget voor nieuwe EV's. Bij een hoge bekendheid had de belangstelling veel groter kunnen zijn.

Deze subsidie voor nieuwe EV's was begin juli 2020 al binnen 35 dagenop. Bovendien ontstond er een zodanig forse wachtlijst voor het budget 2021 dat dit budget ook al bij voorbaat zo goed als was uitgeput in januari 2021. In die zin was er te weinig budget gereserveerd voor de regeling voor nieuwe EV's en daardoor ook aanleiding tot teleurstelling. De uitputting van het budget voor gebruikte EV's is veel gelijkmatiger verlopen. De belangstelling voor nieuwe EV's is heel veel meer dan de huidige geraamde subsidiebudgetten aan kunnen.

Daarbij: ondanks de te snelle uitputting van het budget was die regeling niet eens zo goed bekend bij een meerderheid van bevolking, zo bleek uit de I&O-metingen van juni en december 2020.

Bent u bekend met deze subsidieregeling voor elektrische personenauto's (SEPP) (basis: iedereen)?

	Dec. 2020	Juni 2020
1. Ja, ik weet goed wat de regeling inhoudt	18%	16%
2. Wel over gehoord maar ik weet niet goed wat de regeling inhoudt	46%	39%
3. Nee, nog nooit iets over gehoord	36%	45%

In de Nederlandse bevolking heeft 15% de intentie om binnen een jaar een nieuwe of gebruikte auto particulier te kopen of privé te gaan leasen. Daarom is in de enquête aan iedereen gevraagd naar de invloed van de SEPP en de percentages gelden voor de bevolking als geheel.

De volgende vraag was: heeft deze bekendheid met de subsidieregeling effect op uw intentie om een nieuwe of gebruikte EV te kopen? Of zou u ook zonder subsidie een EV-kopen?

Basis: iedereen (bevolking 18-plus)	1. Ja, dat ben ik nu zeker van plan	2. Ja, dat overweeg ik nu	3. Nee, dat overweeg ik nu niet
a) Een nieuwe elektrische auto kopen (ook zonder subsidiemogelijkheden)	2% (juni: 1%)	6% (juni: 8%)	93% (juni: 91%)
b) Een nieuwe elektrische auto leasen met private lease (ook zonder subsidiemogelijkheden)	2% (juni: 1%)	5% (juni: 5%)	94% (juni: 94%)
c) Een gebruikte elektrische auto kopen; alleen als er een subsidie op mogelijk is.	2% (juni: 1%)	10% (juni: 12%)	88% (juni: 87%)
d) Een gebruikte elektrische auto leasen met private lease; alleen als er een subsidie op mogelijk is	1% (juni: 1%)	6% (juni: 4%)	93% (juni: 95%)
e) <i>Een gebruikte elektrische auto kopen (ook zonder subsidiemogelijkheden) (= nieuwe optie)</i>	1%	6%	93%
f) <i>Een gebruikte elektrische auto leasen met private lease (ook zonder subsidiemogelijkheden) (= nieuwe optie)</i>	1%	3%	96%

Als we dus de regeling uitleggen en vragen naar de koopintentie met of zonder subsidie bij nieuwe of gebruikte EV's dan leert de bovenstaande tabel dat het percentage mensen die zeker een EV willen kopen circa 1 - 2% is, met of zonder subsidie. En die percentages EV-kopers betreffen veel kopers, vergeleken met het huidige marktaandeel van circa 2% EV's in de totale markt. De subsidie helpt wel om meer mensen een EV te laten overwegen. De optie om een gebruikte EV te leasen met een subsidie blijkt het willen overwegen ongeveer de verdubbelen, waarschijnlijk omdat dit qua initiële investering de goedkoopste oplossing is. Dit geeft het belang aan van een lagere aanschaf- of leaseprijs.

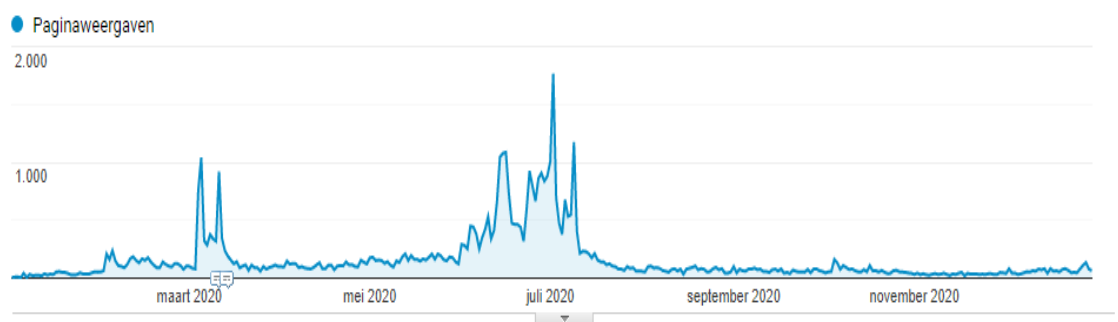
5.4 Voorlichting over het EV-aanbod

Een indicatie dat veel mensen voorlichting zoeken over elektrische auto's is de mate waarin de EV-pagina's van Milieu Centraal worden geraadpleegd.

In 2020 werd deze pagina's door 51.731 mensen bezocht, die ook nog eens bijna 7 minuten op deze pagina doorbrachten. Dat is relatief lang, zij hadden dus serieuze interesse in dit onderwerp. De algemene pagina over de elektrische auto trok in 2020 20.971 bezoekers (met ook langere bezoektijd dan gemiddeld).

De pagina over de subsidie op elektrische auto's stond in 2020 op de 31^e plaats in de rangorde van meest bezochte webpagina's van de vele honderden pagina's die Milieu Centraal heeft. Milieu Centraal vindt dat relatief hoog.

Publiciteit over de subsidieregeling heeft effect op de bezoeken aan de EV-pagina's bij Milieu Centraal, zoals goed te zien is onderstaande grafiek van bezoekers. De pieken komen overeen met de belangrijke mijlpalen van de regeling: de publicatie van de conceptregeling (internetconsultatie) van 4 maart tot 31 maart 2020, de publicatie en start van de definitieve regeling op 4 juni 2020 met daaropvolgend de opening van het loket bij RVO op 1 juli 2020 en tot slot de media-aandacht n.a.v. de overtekening van het budget 'nieuw' 2020 op 8 juli 2020.



Bron: Milieu Centraal, webpaginabezoeken 2020 over de EV subsidie.

5.5 Klantsegmentatie en verschuivingen

Er is regelmatig kritiek op het effect dat de EV-stimulering veel bij relatief welvarende mensen terecht komt en dat elektrische personenauto's voor de gemiddelde Nederlanders onbetaalbaar blijven. Nu is het natuurlijk zo dat niet iedere Nederlander zich een (nieuwe) auto kan permitteren, maar om te voorkomen dat auto's uit de hogere segmenten gesubsidieerd zouden worden, is onder andere in de SEPP-regeling een maximum aan de (oorspronkelijke) nieuwprijs van EV's gesteld van €45.000,-, voor zowel de nieuwe als de occasion-EV's.

Om de bovenstaande stelling te onderzoeken heeft de RVO een onderzoek gedaan samen met het bureau WHOOZ waarbij de kentekendata van de subsidie-aanvragers van juli 2020 met postcodegegevens zijn gekoppeld aan persoonskenmerken op wijkniveau. Om dit conform de geldende privacywetgeving te doen, is daarbij gekozen voor een match met een deel van de postcode en niet de volledige postcode met huisnummercombinatie. Het zijn dus matches op wijkniveau en niet op huishoudniveau. De onderzoeksvragen waren: wie zijn tot nu toe de huidige EV-rijders en wat is het verschil tussen die bestaande EV-rijders en SEPP-subsidieaanvragers? (Voor inhoudelijke informatie over de segmentatie verwijzen we naar [Whize | Klantsegmentatie | Whooz](#))

Whize-segment EV-rijders	Bestaande EV-rijders	SEPP-aanvragers juli 2020
1. Volks en uitgesproken	14,3%	15,1%
2. Plannen en rennen	13,4%	13,1%
3. Gewoon Gemiddeld	12,3%	14,0% (significante stijging)
4. Gezellige emptynesters	11,3%	12,4% (significante stijging)
5. Landelijke vrijheid	10,9%	10,6%
6. Zorgeloos en actief	10,5%	10,0%
7. Bescheiden ouderen	9,5%	9,8%
8. Luxe Leven	5,9%	4,4% (significante daling)
9. Jong en hoopvol	5,7%	5,3%
10. Stedelijke dynamiek	3,8%	2,9% (significante daling)
11. Dromen en rondkomen	2,4%	2,4%

Uit deze analyse blijkt dat bestaande EV-rijders toch aardig over de populatie van autobezitters zijn gespreid. Die populatie is wel relatief wat ouder en welvarender dan de totale Nederlandse bevolking, maar het sluit goed aan bij doelgroep die überhaupt in de markt is voor een nieuwe auto. En dat de SEPP-subsidie wel tot enige verschuivingen richting gemiddeld Nederland heeft geleid. Wellicht mede door de begrenzing van hoe duur de elektrische auto's mogen zijn.

De analyse van de verschuiving bij de SEPP-aanvragen ten opzichte van bestaande EV-rijders waren als volgt: een relatieve verschuiving van Whize-segment 'Luxe Leven' zakte van van 5,9% naar 4,4% (dus minus 25%) naar middensegmenten: Whize-segment 'Gewoon Gemiddeld' en Whize-segment 'Gezellige Emptynesters'. Er waren ook relatief minder subsidie-aanvragers uit de echt stedelijke gebieden (Whize segment 'Stedelijke Dynamiek', 3,8% naar 2,9%).

5.6 Profiel van de EV-rijder

Hiervoor beschreven we wat we weten over Nederlandse bevolking. Maar wat weten we over de groep EV-rijders zelf? Dat is te vinden in het nationaal EV en berijdersonderzoek dat de VER en RVO in februari 2021 hebben uitgebracht. Het veldwerk is uitgevoerd in de 2^e helft van 2020. In de infographics op de volgende pagina staan feiten uit dit onderzoek onder EV-rijders samengevat. Duidelijk is dat hier vooral om nieuwe-autokopers gaat en niet om de gemiddelde automobilist. Dit betekent dat het om een wat welvarender, relatief iets oudere groep mensen gaat. De politieke voorkeur is vooral VVD, D66 en GroenLinks.

1. Samenvatting

In dit onderzoek hebben de antwoorden van **meer dan 1.700 respondenten** gezorgd voor nieuwe inzichten in EV rijders. In deze sectie staan de belangrijkste resultaten.

De EV rijder is politiek niet links of rechts en is niet ouder of grijsler dan de **gemiddelde autobezitter**.

Meeste EV rijders stemmen VVD

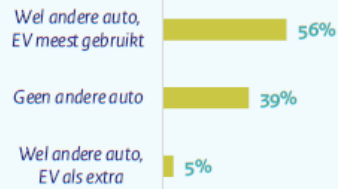
Daarmee is de grootste partij van Nederland ook de partij waar de meeste EV rijders op stemmen. Drie partijen steken er duidelijk bovenuit:

- VVD (25%)
- Groenlinks (16%)
- D66 (15%)

EV rijders zijn **early adopters**, langzaam maar gestaag zien we ook steeds meer EV rijders die binnen de groep **early majority** vallen

EV is hoofdauto

De meeste EV rijders gebruiken hun elektrische auto als primaire auto.



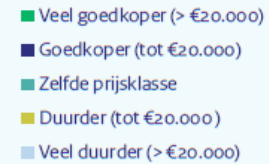
EV nieuwkoper reed voorheen vaak tweedehands

Van de privé nieuwkopers reed 38% hiervoor geen nieuwe auto. Voor de private lease rijders is dat zelfs 57%.

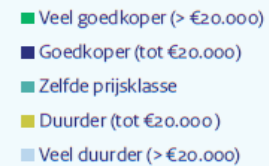
EV fors duurder dan brandstofauto

Bijna 75% van de huidige EV rijders reed hiervoor in een (veel) goedkopere brandstofauto.

Privé koop EV rijder: prijs vorige brandstofauto



Zakelijke lease EV rijder: prijs vorige brandstofauto



Opvallend is dat de EV-rijders met hun keuze een forse prijsdrempel hebben genomen. Zoals zelfs van een occasion naar een nieuwe EV-auto te zijn overgestapt. EV-rijders zijn qua pure demografie niet heel anders dan de gemiddelde autobezitter van (relatief) nieuwe auto's (ouder en rijker). Het zijn wel early adopters die graag ambassadeur zijn. In hun verhaal zijn de financiële voordelen en het milieuverhaal belangrijke argumenten. Waarop de nadruk verschilt wat binnen de groep EV-rijders. Maar ze hebben over het algemeen alle financiële voordelen goed uitgezocht, zowel de belastingvoordelen als de subsidie.

6 Leerpunten, conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn de leerpunten opgenomen die tot nu toe met de SEPP-regeling zijn opgedaan. Deze zijn tot stand gekomen door bevraging van zowel het Formule E-team³² (zie bijlages E en F) als het uitvoeringsteam bij RVO, welke de subsidieregeling in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert. Uit de voorgaande hoofdstukken en de leerpunten van het FET en RVO heeft het ministerie van IenW vervolgens haar eigen conclusies getrokken op basis waarvan vervolgens in dit hoofdstuk aanbevelingen voor verbetering van de regeling worden gedaan.

6.1 Algemeen functioneren SEPP-regeling

Het antwoord op de hoofdvraag van deze tussenevaluatie: "Voldoet de SEPP-regeling voorsnog aan het gestelde doel en waar kan eventueel nog verbetering op plaatsvinden?" is als volgt. In de basis voldoet de SEPP-regeling aan het gestelde doel. De regeling verkleint voor particulieren het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof waardoor de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse wordt gestimuleerd. Gemiddeld is een elektrische personenauto in het A t/m C segment nog tussen de €7.000 en €16.000 duurder dan een vergelijkbare auto op benzine in 2020. Uit de cijfers van deze tussenevaluatie blijkt dat we de gewenste elektrische modellen stimuleren. De gemiddelde catalogusprijs voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische personenauto's ligt rond de € 35.000,-. Dit sluit aan bij doel: de kleinere en compacte middenklasse modellen (A t/m C-segment), die dus ook in Nederland blijven rondrijden omdat deze modellen interessant zijn voor de occasion markt.

Wel kan geconstateerd worden dat de vraag naar subsidie voor nieuwe elektrische personenauto's groter is dan de beschikbare jaarlijkse subsidiebudgetten voor 2020 en 2021. Hierdoor is voor een groot deel van 2021 de regeling stil kom te liggen. Ook voor gebruikte elektrische personenauto's is het jaarbudget in 2021 niet toereikend geweest³³. De sector geeft aan last te hebben van deze stop & go-effecten en ook particulieren klagen over het feit dat regeling meer kenmerken van een loterij heeft gekregen dan dat het een stabiele regeling is waarop zij kunnen vertrouwen als zij een overstap naar elektrisch overwegen.

Met uitzondering van de snelle uitputting van de budgetten voor nieuw (zie volgend kopje) functioneert de regeling dus naar wens. De regeling stimuleert de beoogde auto's in de (compacte) middenklasse. Qua uitvoering leidt de regeling tot minimale afwijzingen (4,4%), intrekkingen (2,0%) en terugvorderingen. Het merendeel van de afwijzingen is bovendien te verklaren doordat bij de start van de regeling op 4 juni 2020 diverse particulieren alsnog geprobeerd hebben hun oude koop- en leaseovereenkomsten op te voeren die niet in aanmerking kwamen voor de subsidie omdat deze overeenkomsten reeds gesloten waren voordat de regeling inging en de regeling geen terugwerkende kracht bevatte. Ditzelfde gebeurde op 4 januari 2021

³² Het Formule E-Team (FET) is een publiek-private samenwerking tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden: zie <https://nederlandelektrisch.nl/formule-e-team>

³³

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z14640&did=2021D31295

waarbij diverse particulieren hun oude koop- en leaseovereenkomsten van 2020 nog probeerde op te voeren voor subsidie maar gelet op de geschrapte doorschuifbepaling ook niet meer in aanmerking kwamen voor subsidie.

De afhandelingstermijnen door RVO zijn enigszins vertekend doordat aanvragen per juli 2020 voor nieuwe elektrische auto's naar januari 2021 formeel zijn doorgeschoven, tussen indienen en het afgeven van de verlening voor gebruikte EV's zit gemiddeld 12 dagen. Deze waarde is representatiever voor de doorlooptijden bij RVO. Het aantal bezwaar- (139 stuks) en beroepsschriften (7 stuks) is voornamelijk beperkt (< 1% op het totaal aantal aanvragen) en zijn grotendeels verklaarbaar gelet op de versnelde tussentijdse wijzigingen. De top 5 geschilpunten (overeenkomst, actieradius, cataloguswaarde, indientermijn van 60 dagen en de definitie van nieuw vs. gebruikt komen in deze paragraaf afzonderlijk nog aan bod.

Verduidelijk de communicatie zodat particulieren weten dat zij uitsluitend nog in aanmerking komen voor subsidie met koop- en leaseovereenkomsten uit hetzelfde jaar waarin er nog budget beschikbaar is. Oudere overeenkomsten komen niet in aanmerking.

6.2 Budget en stop & go-effecten

Op basis van de informatie uit de voorgaande hoofdstukken en de leerpunten & aanbevelingen van het FET kan tussentijds geconcludeerd worden dat de regeling in ieder geval in de eerste twee jaren voor nieuwe elektrische auto's te krap gebudgetteerd is. In combinatie met de jaarlijkse schotten die nu gehanteerd worden, verstoren deze het vertrouwen van de burger en sector in de transitie naar een uitstootvrije maatschappij. Ook veroorzaakt dit onwenselijke stop & go effecten voor zowel burger als sector die niet goed weten waar ze aan toe zijn (karakter van een subsidieloterij). Autohandelaren en leasemaatschappijen klagen dat particulieren hun aankoop of lease van elektrische voertuigen uitstellen totdat er weer nieuw budget in het volgende jaar beschikbaar is. In de tussentijd komt de handel voor elektrische personenauto's in dit segment voor particulieren stil te liggen. Burgervragen die binnenkomen op het kerndepartement en bij RVO bevestigen dit beeld. Burgers ontgaat de logica van het huidige subsidiebeleid en snappen niet dat de regeling op slot gaat als het jaarplafond tussentijd is bereikt en zij moeten wachten totdat er weer nieuw budget in het jaar erop beschikbaar komt.

Uit diverse onderzoeken rolt eveneens de noodzaak tot continueren en ophogen van de subsidiebudgetten voor 'nieuw' van de subsidieregeling. Dit komt zowel uit de koopintentiecijfers van de ANWB als uit het onderzoek van I&O en de VER onder de Nederlandse bevolking naar EV-belangstelling en de rol van subsidies. Omgerekend naar de totale populatie Nederlanders geeft 1% aan 'zeker' een EV te gaan kopen binnen een jaar en 3,3% 'zeker of misschien'. Dit lijkt een behoorlijk aantal aspirant kopers te zijn in het licht van een huidig marktaandeel van circa 2% EV's op de totale markt van nieuwe personenauto's. Het aantal concreet verkochte nieuwe EV's zou dus flink kunnen groeien als wensen in daden kunnen worden omgezet. In het Nationaal EV en berijdersonderzoek 2020 (VER) geeft 39% van de rijders van een nieuwe elektrische auto aan deze zonder subsidie niet gekocht of geleased te hebben. Dit percentage sluit exact aan bij de uitkomsten van het ANWB-onderzoek van december 2020 onder haar ledenpanel. 39% van de ANWB-leden geeft aan geen nieuwe elektrische auto meer aan te schaffen als er geen subsidie meer is.

Meer dan de helft wacht met kopen van een andere auto (54%) en 34% koopt toch een nieuwe auto, maar geen volledig elektrische.

In lijn met de aanbeveling van het FET is het advies om extra subsidiebudget voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische personenauto's te organiseren zodat de regeling voor zowel nieuwe als gebruikte EV's niet te vroeg in het jaar elke keer stil komt te liggen. In tegenstelling tot het advies van het FET raden wij in het kader van budgettaire beheersbaarheid niet aan de schotten tussen de jaarbudgetten te verwijderen. In verband met motie Postma³⁴ is het nu niet mogelijk om met budget van gebruikte naar nieuwe elektrische personenauto's te schuiven. Dit moeten dus gescheiden budgetten blijven.

6.3 Kasgelden en eindejaarsmarge

Wat betreft de kasgelden van deze subsidieregeling speelt er een probleem wat tot gevolg kan hebben dat er verplichtingenbudget verloren gaat in de toekomst. Dit houdt verband met de lastige voorspelbaarheid van de levertijden van auto's en het exacte aandeel private lease. RVO keert de subsidie pas uit nadat de auto is afgeleverd en aantoonbaar op naam van de particulier staat ingeschreven in het kentekenregister. RVO gaat echter al wel juridisch de verplichting voor de subsidie aan zodra de aanvraag is goedgekeurd en in subsidietermen er sprake is van de 'verlening'. Bij private lease gevallen vindt de uitbetaling niet in 1x plaats zoals bij koop, maar wordt het subsidiebedrag in 48 maandelijkse termijnen uitgekeerd. Dit sluit aan bij de maandelijkse betaling die altijd al bij private lease plaatsvindt en voorkomt dat RVO subsidie moet terugvorderen als leaseovereenkomst eerder wordt beëindigd.

Het verschil tussen de 'verplichtingen' en 'kas' lopen binnen deze subsidieregeling daardoor behoorlijk uit elkaar. Door de variabelen 'levertijd' en 'aandeel private lease' is de kans groot dat de prognoses niet altijd overeenkomen met de werkelijke uitputting van de kas en dat er daardoor aan het einde van het boekjaar kasgeld overblijft. Het ministerie van Financiën hanteert hierbij de standaardprocedure van de zogenaamde "eindejaarsmarge". Dat maakt dat er altijd een kans bestaat dat overgebleven kasgeld niet meegenomen kan worden naar andere jaren. Dit heeft tot gevolg dat in latere jaren bespaard moet worden op de subsidieverplichtingen en dus minder CO₂ gereduceerd wordt dan ingeboekt. Ook willen we voorkomen dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dit kasprobleem elders op haar begroting moet gaan oplossen in de toekomst.

Het verdient de aanbeveling om een principe-afspraken met het ministerie van Financiën te maken dat niet uitgeputte kasbudgetten in een boekjaar, vanwege onder andere meer leasecontracten en levertijden, altijd meegenomen mogen worden naar latere jaren. Dit om uitval van elektrische auto's en daarmee minder CO₂ reductie te kunnen voorkomen.

³⁴ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z22216&did=2020D4723>
5

6.4 Subsidiebedrag per voertuig

Bij de bepaling van de subsidiebedragen in de SEPP-regeling is onder andere gekeken naar het gemiddelde prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto die rijdt op fossiele brandstof (zie paragraaf 3.5 “prijsontwikkelingen”). Ook is gekeken naar subsidiebedragen in andere landen in Europa (zie paragraaf 3.1 “subsidiebedragen internationaal”) en hoe deze in verhouding staan tot de Nederlandse situatie. De subsidiebedragen voor nieuwe personenauto’s dalen in de jaren na 2021 in verband met de te verwachten verkleining van het prijsverschil tussen elektrische personenauto’s en personenauto’s die op fossiele brandstof rijden. Voor gebruikte elektrische personenauto’s is dit effect naar verwachting minder en daarom blijft dit bedrag van €2.000 in principe gelijk.

De huidige (dalende) subsidiebedragen voor nieuwe elektrische personenauto’s in de SEPP-regeling zijn gebaseerd op berekeningen ten tijde van het Klimaatakkoord met behulp van het zogenaamde Carbontaxmodel. Het Carbontax-model is een rekenmodel, waarmee ontwikkelingen en effecten van beleid in de automarkt geanalyseerd kunnen worden. De parameters in het model worden periodiek geactualiseerd, zoals recent is gebeurd in aanloop naar de Klimaat en Energieverkenning van PBL (KEV2021). De meest recente prijs- en aanbodontwikkelingen worden bij een dergelijke actualisatie meegenomen. Uit de eerste nieuwe modelberekeningen blijkt onder andere dat de prijsdaling van elektrische personenauto’s sneller doorzet en het aanbod sneller toeneemt dan ten tijde van het Klimaatakkoord met het model was berekend. Hierdoor is er aanleiding te onderzoeken of het subsidiebedrag voor nieuwe EV’s mogelijk wat sneller omlaag kan. Afgewogen moet worden in hoeverre het stimulerend effect van de SEPP-regeling afdoende blijft of dat de regeling vervalt in hoge aandelen ‘free-riders’ (particulieren die de elektrische auto ook al hadden gekocht zonder subsidie).

In lijn met de aanbeveling van het FET is daarom het advies om te onderzoeken welk subsidiebedrag per auto noodzakelijk is gelet op de laatste inzichten in de prijs- en aanbod ontwikkelingen van elektrische personenauto’s. Dit bedrag zou naar verwachting omlaag kunnen waardoor meer particulieren voor subsidie in aanmerking kunnen komen.

6.5 Communicatie & informatievoorziening

De informatievoorziening vanuit RVO en de communicatie wordt over het algemeen als positief ervaren door zowel de sector als de burgers. Gemiddeld geven klanten RVO een 8,8 voor de dienstverlening. De informatievoorziening is door de bank genomen goed op orde. Uit een klantpanel van RVO onder burgers is gekomen dat zij vooral nog actuele informatie missen over het jaarbudget dat overtekend is en dat de aanvraagpagina (E-loket) op punten verbeterd kan worden. De sector vraagt aandacht voor voldoende implementatietijd mochten er nog nieuwe wijzigingen van de regeling in de toekomst komen. Wel is in onderzoeken vastgesteld dat de algehele bekendheid van particulieren met de subsidieregeling nog wat beter kan. Niet iedereen is bekend met de regeling.

Aanbevolen wordt om de budgetuitputting op de website van RVO te verduidelijken zodat burgers beter geïnformeerd zijn over de werkelijke uitputting van het subsidiebudget.

Aangeraden wordt om samen met de werkgroep communicatie van het FET te onderzoeken hoe de bekendheid van particulieren met de subsidieregeling in de toekomst kan worden vergroot.

Minimale voorbereidingstijd bij toekomstige wijzigingen

Zowel het FET als RVO hebben aangegeven grote moeite gehad te hebben met de snelle tussentijdse wijzigingen van de regeling in 2020. Met name het proces van het schrappen van de doorschuifbepaling is als vervelend ervaren. Hierdoor was het lastig om hun achterban tijdig mee te nemen. Normaliter staat voor dergelijke aanpassingen minimaal 2 maanden de tijd. Nu werd de wijziging binnen één maand doorgevoerd. Dit heeft tevens geleid tot klachten, bezwaren en onbegrip bij vele particulieren die hierdoor verrast werden.

De aanbeveling is om bij toekomstige wijzigingen van de SEPP-regeling de minimale wettelijke inwerkingtreding van 2 maanden aan te houden zodat burgers en bedrijfsleven voldoende tijd hebben hierop te anticiperen.

6.6 Diverse technische aanpassingen in de regeling

Uit diverse burgervragen, klachten en bezwaar- en beroepsschriften zijn enkele leerpunten naar voren gekomen die leiden tot aanbevelingen om de SEPP-regeling op een aantal technische punten te verbeteren. Deze worden hieronder verder toegelicht.

Uitzoekpunt: object- versus subjectsubsidie n.a.v. eerdere VVD Kamervragen

De aantallen afgewezen aanvragen zijn beperkt (4,4%) en het aantal terugvordering (2,0%) ook. Van deze terugvorderingen zijn nog geen gevallen bekend dat het geld niet wordt terugbetaald. Om die reden zien wij voorsnog geen noodzaak om een extra voorwaarde op te nemen waarbij niet alleen een persoon eenmaal voor subsidie in aanmerking komt, maar ook de auto (zie paragraaf 1.5).

De aanbeveling is om de huidige subjectsubsidie (gekoppeld aan de persoon) voorsnog niet uit te breiden met een objectsubsidie (gekoppeld aan kenteken). Hier is geen aanleiding voor.

Uitzoekpunt: minimale bezitsduur private lease n.a.v. eerdere VVD Kamervragen

Ook is het aantal leasecontracten wat vroegtijdig is beëindigd nog zeer beperkt (7 stuks tot en met week 24 van 2021). Of de langere bezitsduur voor private lease-auto's (4 jaar) problematisch uitpakt ten opzichte van koop (3 jaar) valt om die reden nog niet veel over te zeggen.

De aanbeveling is om de minimale bezitsduur voor private lease voorsnog ongewijzigd op 4 jaar te laten staan.

Actieradius en 3 faseladen

In het tweeminutendebat hebben de leden Grinwis en Bontebal een motie³⁵ ingediend waarbij zij pleiten de SEPP-regeling voor de aankoop van nieuwe elektrische personenauto's te verbeteren door bijvoorbeeld driefaseladen

35

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2021Z12472&did=2021D26795>

en een hogere actieradius als voorwaarden voor subsidie te stellen. Dit omdat het budget in 2021 binnen één dag op was en dat het zowel maatschappelijk als gelet op het beperkte budget belangrijk is dat de subsidieregeling slim en doelmatig wordt vormgegeven. Volgens de leden zorgt driefaseladen voor een snellere laadtijd én voor meer stabiliteit op het elektriciteitsnet. Bovendien heeft de batterijtechnologie ten aanzien van elektrische auto's een vlucht heeft genomen en zijn er vrijwel geen auto's meer die niet aan de minimale eis van 120 km voldoen.

Uit deze tussenevaluatie blijkt dat 87,5% van alle aanvragen voor nieuwe personenauto's meer dan 225 km WLTP-actieradius heeft en dat slechts 0,5% van de aanvragen in de range van 120 tot 150 km zit. De inschatting is dat een hogere eis aan de minimum actieradius daarmee in de praktijk nauwelijks zal leiden tot meer budgettaire ruimte.

Het toevoegen van driefaseladen als eis om in aanmerking te komen voor subsidie brengt bovendien complicaties met zich mee. Niet alle EU-landen hebben een 3-fase netwerk dus vandaar dat er automerken zullen zijn die 1-fase laden blijven aanbieden. Ook brengt het hogere kosten met zich mee om een auto hiermee uit te rusten wat zich door vertaalt in een hogere aanschafprijs. Zeker in het A-segment waarin de aanschafprijs van een elektrische auto al problematisch hoog is om te kunnen concurreren met soortgelijke auto's met verbrandingsmotoren is een dergelijke aanvullende eis dus minder gewenst. De particulier zou zijn eigen laadsnelheid moeten mogen kiezen. Niet voor ieder autogebruik is een hogere laadsnelheid een harde vereiste. In stadsverkeer of voor korte ritten is 1 fase laden vaak toereikend.

Om de netstabiliteit te borgen en supraharmonische stromen te voorkomen is het beter om dit op een andere wijze op te lossen dan via een subsidieregeling. Bijvoorbeeld door dit via de voertuigeisen te regelen. Als de juiste filters in de laders worden ingebouwd, hoeft 1-fase laden niet tot instabiliteit van het elektriciteitsnetwerk te leiden. Bovendien worden de meeste modellen inmiddels standaard als 3 faseladen uitgerust en is het een kwestie van tijd dat 1-fase laden uit de markt verdwijnt. Nu een drempel opwerpen via de SEPP-regeling ontraden wij. Eveneens omdat er (nog) geen centrale administratie bestaat waarin is bijgehouden welk type lader aan boord van welk specifiek voertuig zit. Dit maakt het in de praktijk onuitvoerbaar voor RVO om hier geautomatiseerd de subsidieverlening op plaats te laten vinden. De hogere uitvoeringskosten die dit met zich meebrengt staan niet in verhouding tot de voordelen die 3-fase laden met zich meebrengt.

De aanbeveling is om de minimale actieradius niet te verhogen en het 3-faseladen niet als eis voor de SEPP-regeling voor te schrijven maar te onderzoeken op welke andere wijze de netwerkstabiliteit geborgd kan worden.

CAP van €45.000,- nieuwwaarde bij gebruikte elektrische personenauto's
Het doel van de subsidieregeling is om de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen (zie paragraaf 1.3). Het ministerie deelt daarom niet de mening van enkele FET-leden om de 'cap' van €45.000,- volledig los te laten. Wel is zowel RVO als het ministerie bekend met enkele onwenselijke gevallen van merken en modellen in de kleinere en compacte middenklasse die niet altijd voor subsidie voor

gebruikte EV's nu in aanmerking komen (Kia e-Niro, VW e-Golf en BMW i3). Een beperkt aantal bezwaarzaken is hier ook op terug te herleiden.

Gelet op de minimale gevallen en bezwaarzaken ten aanzien van de gehanteerde 'cap' van €45.000,- op de oorspronkelijke cataloguswaarde bij gebruikte elektrische personenauto's is het advies om deze 'cap' vooralsnog te behouden.

Maximale indientermijn van 60 dagen

Bij de start van de regeling in juni 2020 konden, zodra het plafond van het jaarbudget bereikt was, aanvragen maximaal 1 jaar doorgeschoven worden. Deze mogelijkheid is in oktober 2020 uit de regeling gehaald. Sinds de start van de regeling zit er ook een eis in dat overeenkomsten niet ouder mogen zijn dan 60 dagen om in te mogen dienen om voor subsidie in aanmerking te komen. Deze eis was bedoeld om te voorkomen dat particulieren tot in lengte der dagen nog subsidieaanvragen konden indienen. Aangezien de jaarbudgetten voor nieuwe elektrische auto's vooralsnog krap zijn, is deze eis overbodig geworden. Particulieren hebben voldoende druk om snel hun aanvragen in te dienen, anders lopen ze de kans dat het jaarplafond bereikt is. Daarnaast is met de wijziging van de regeling in oktober 2020 tevens een eis toegevoegd dat overeenkomsten alleen voor subsidie in aanmerking komen als ze getekend zijn in het jaar dat subsidie wordt aangevraagd. Een aantal bezwaarzaken is terug te herleiden op deze eis. Zij waren te laat met het indienen van hun aanvraag. Hier is uiteindelijk coulantie geboden.

De aanbeveling is om de 60-dagen bepaling in de regeling bij een volgende wijziging van de regeling te schrappen zolang de jaarschotten niet worden verwijderd en/of de doorschuifbepaling niet wordt teruggeplaatst.

Definitie van een nieuw vs gebruikt voertuig

De definitie van 'nieuw' blijft een terugkerend punt van discussie. De Bovag pleit opnieuw, net als tijdens de voorbereiding van de regeling, voor het aan laten sluiten op de definitie voor 'nieuw' die gehanteerd wordt door de Belastingdienst bij het bepalen van de BPM-naheffing bij import. Zoals in het verslag van de internetconsultatie³⁶ op dit punt (paragraaf 7.1) reeds gemotiveerd zien wij geen nieuwe argumenten om deze definitie te moeten aanpassen.

De aanbeveling is om de definitie van 'nieuw' in de SEPP-regeling ongewijzigd te laten.

³⁶ https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_elektrisch_rijden

Bijlages

Bijlage A

Alle merk/modellen per type aanvraag (nieuw/gebruik en koop/lease)

Onderstaande tabel geeft een compleet overzicht van de merk/modellen van verleende aanvragen op volgorde van de meeste verleningen in de SEPP. De peildatum is 14 juni 2021.

Merk / model	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
Renault Zoe	536	97	633	1.344	70	1.414	2.047
MG ZS EV	696	820	1.516	62	16	78	1.594
Nissan Leaf	76	252	328	898	35	933	1.261
Volkswagen e-Golf	95	323	418	449	26	475	893
Volkswagen ID.3	380	38	418	195	35	230	648
Hyundai Kona	237	124	361	179	18	197	558
Mazda MX-30	142	280	422	46	17	63	485
Opel Ampera-E	33	4	37	401	13	414	451
BMW i3	80	26	106	337	7	344	450
Hyundai Ioniq	32	30	62	323	9	332	394
Fiat 500E	73	18	91	293	3	296	387
Peugeot e-208	128	120	248	76	38	114	362
Opel Corsa	143	76	219	104	37	141	360
Mini Cooper SE	168	65	233	73		73	306
Volkswagen e-up!	38	2	40	261	2	263	303
Kia Soul	101	111	212	75	5	80	292
Skoda CitiGO	92	43	135	117	18	135	270
Kia Niro	119	58	177	26	1	27	204
Seat Mii	76	24	100	69	9	78	178
Peugeot e-2008	60	70	130	20	21	41	171
Smart EQ	21	20	41	112		112	153
Renault Twingo	59	9	68	22		22	90
Skoda Enyaq IV	76	10	86				86
Citroen C-Zero				47		47	47

Merk / model	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
Honda E	22	3	25	15	4	19	44
Mercedes B250E	1		1	42		42	43
Citroen e-C4	11	19	30	4	8	12	42
Nissan E-NV200				22		22	22
Peugeot iON				19		19	19
Mitsubishi I-MIEV				19		19	19
Opel Mokka-E	14		14	4		4	18
Peugeot Partner	1		1	12		12	13
Aiways U5	7		7	4		4	11
Ford Focus Electric	1		1	6		6	7
Renault Fluence Z.E.				7		7	7
Th!nk City				7		7	7
Onbekend ³⁷	5	2	7				7
DS 3 Crossback	1	2	3	2	1	3	6
DFSK Seres 3				3		3	3
Chevrolet Bolt EV				3		3	3
Citroen Berlingo				3		3	3
BYD E6				3		3	3
JAC iEV7S	1		1				1
Citroën E-Mehari				1		1	1
Mia Electric		1	1				1
Grand Total	3.525	2.647	6.172	5.705	393	6.098	12.270

³⁷ Deze aanvragen zijn nog niet verwerkt in het systeem bij RVO en daarom is het merk nog niet bekend.

Bijlage B**Gemiddelde actieradius per merk-model (WLTP)**

Onderstaande tabel geeft inzicht in de gemiddelde WLTP actieradius in kilometers per merk-model van aanvragen met een vaststelling. Bij lege velden ontbreekt data, of is alleen de actieradius in de verouderde NEDC-metmethode beschikbaar.

Merk / model	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
Hyundai Kona	464	454	461	467	475	468	462
Kia Soul	448	444	446	452	335	417	445
Kia Niro	452	392	442	455	455	455	442
Opel Ampera-E	423	423	423	423	423	423	423
Volkswagen ID.3	422	422	422	421	421	421	422
Skoda Enyaq IV	409	406	409				409
Aiways U5				384		384	384
Renault Zoe	383	382	383	348	319	340	371
Citroen e-C4	351	350	350	351	349	350	350
Peugeot e-208	337	337	337	337	338	337	337
Opel Corsa	336	337	336	336	336	336	336
Peugeot e-2008	324	325	324	321	320	320	324
Opel Mokka-E	319		319				319
DS 3 Crossback	317	317	317		317	317	317
Hyundai Ioniq	311	311	311	312	311	312	311
Fiat 500E	308	319	310	301	321	305	309
Nissan Leaf	328	300	307	278	302	280	292
BMW i3	295	293	294	272	294	273	286
MG ZS EV	263	263	263	263	263	263	263
Skoda CitiGO	254	257	256	254	256	255	255
Volkswagen e-up!	254	258	254	252		252	253
Seat Mii	252	254	253	252	256	252	253
Volkswagen e-Golf	229	229	229	225	232	227	229
Mia Electric		229	229				229
Mini Cooper SE	227	229	228	228		228	228
Honda E	213	210	213	210	210	210	212
Mazda MX-30	200	200	200	200	200	200	200
Nissan E-NV200				200		200	200

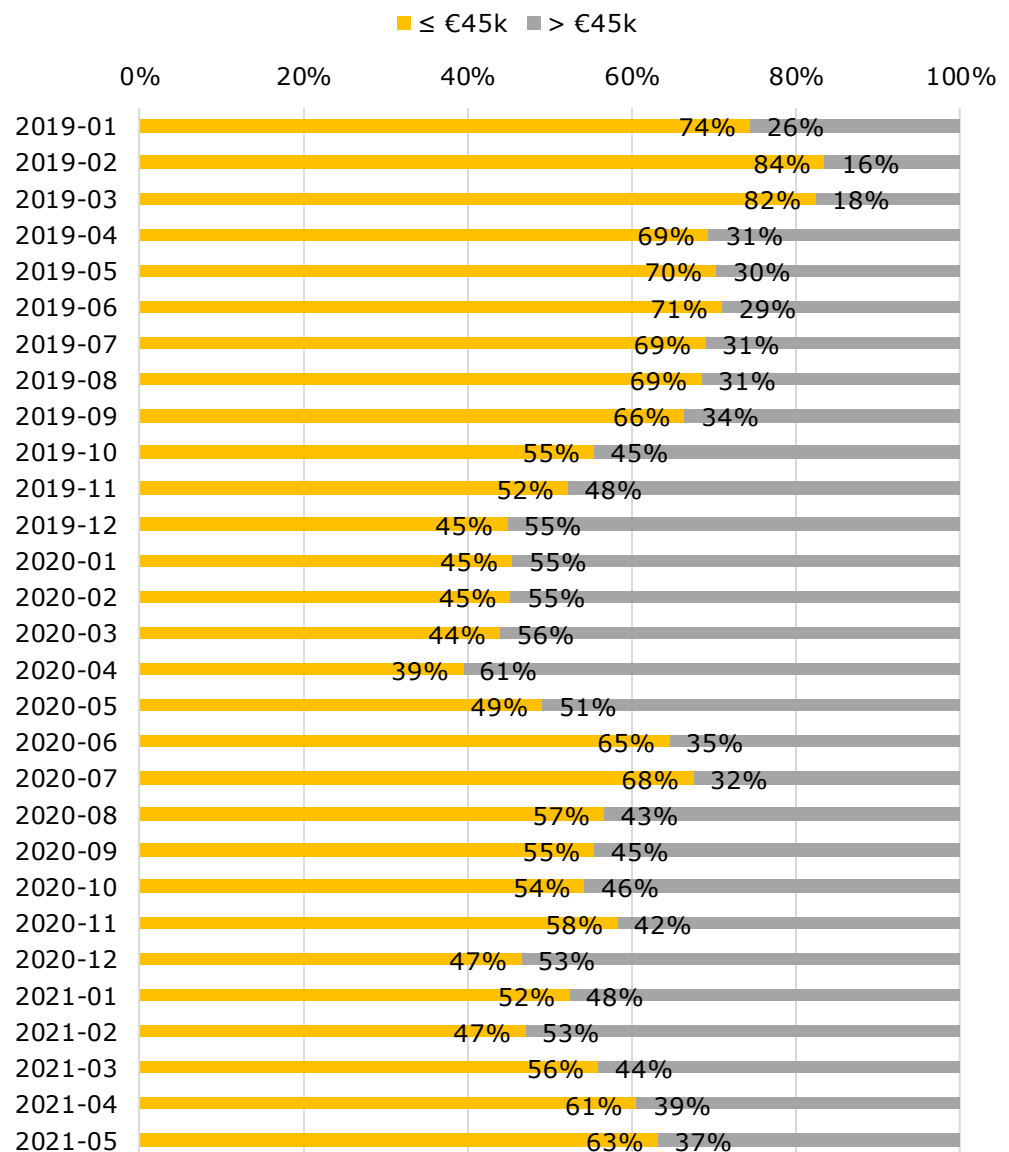
Merk / model	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
Peugeot iON				188		188	188
Renault Twingo	187	187	187	186		186	187
Smart EQ	123	137	129	125		125	127
Ford Focus Electric							
Citroën E-Mehari							
BYD E6							
Citroen C-Zero							
DFSK Seres 3							
Mercedes B250E							
JAC iEV7S							
Th!nk City							
Chevrolet Bolt EV							
Citroen Berlingo							
Mitsubishi I-MIEV							
Peugeot Partner							
Renault Fluence Z.E.							
Grand Total	331	286	312	332	321	331	317

Bijlage C

BEV personenauto occasion import

Onderstaande tabel en grafiek geeft inzichten in het aandeel van en absolute aantal BEV personenauto's onder en boven de €45.000 in de occasion import³⁸ vanaf januari 2019, op basis van RDW data. Uit de tabel wordt zichtbaar dat het aandeel occasion import sterk fluctueert in de categorie onder €45.000. Het absolute aantal occasion import EV's onder €45.000 is wel toegenomen. In juni en juli 2020 is een absolute toename te zien ten opzichte van het half jaar ervoor. Of dit door de SEPP-regeling komt kan niet met zekerheid worden vastgesteld.

Occasion import BEV personenauto's, met onderscheid tussen catalogusprijzen onder en boven €45.000



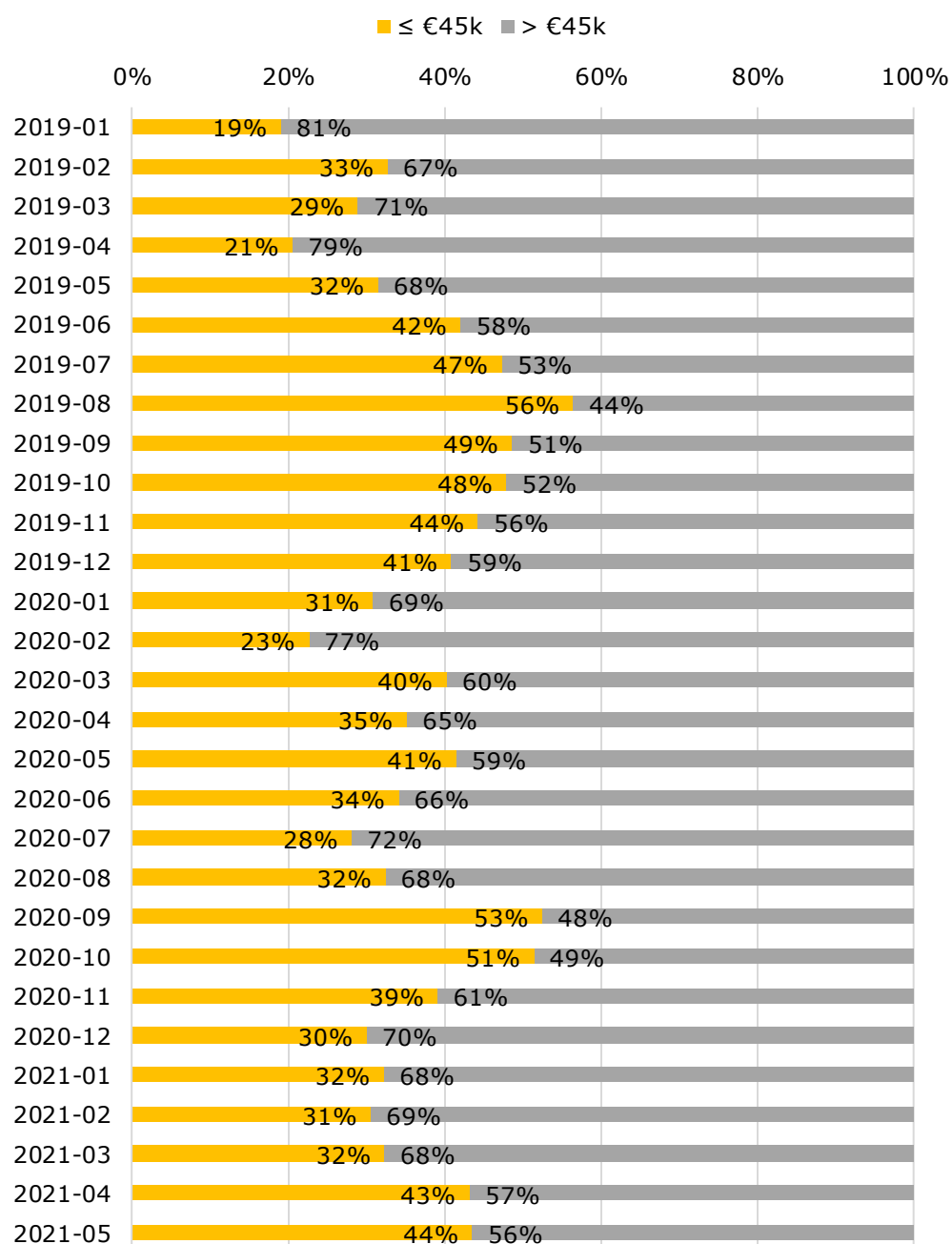
³⁸ Occasion import bevat zowel jonge import (≤90 dagen na eerste registratie), en oude import (>90 dagen na eerste registratie).

Datum	Occasion import BEV personenauto's ≤ €45.000	Occasion import BEV personenauto's > €45.000	Occasion import BEV personenauto's totaal
2019-01	99	34	133
2019-02	112	22	134
2019-03	117	25	142
2019-04	100	44	144
2019-05	121	51	172
2019-06	152	62	214
2019-07	118	53	171
2019-08	135	62	197
2019-09	125	63	188
2019-10	173	139	312
2019-11	171	156	327
2019-12	236	290	526
2020-01	202	242	444
2020-02	116	140	256
2020-03	88	112	200
2020-04	45	69	114
2020-05	88	91	179
2020-06	175	96	271
2020-07	318	153	471
2020-08	204	156	360
2020-09	233	187	420
2020-10	290	244	534
2020-11	303	217	520
2020-12	244	280	524
2021-01	235	213	448
2021-02	232	261	493
2021-03	271	213	484
2021-04	325	211	536
2021-05	388	226	614

Bijlage D**BEV personenauto occasion export**

Onderstaande grafiek en tabel geeft inzicht in het aandeel van en absolute aantal BEV personenauto's onder en boven de €45.000 in de export vanaf januari 2019, op basis van RDW data. Vanuit de tabel wordt duidelijk dat de exportaantallen een lichte toename laten zien vanaf september 2020, vooral bij BEV personenauto's van boven de €45.000. Of deze lichte toename door de SEPP-regeling komt kan niet worden vastgesteld.

Export BEV personenauto's, met onderscheid tussen catalogusprijzen onder en boven €45.000



Datum	Export BEV personenauto's ≤ €45.000	Export BEV personenauto's > €45.000	Export BEV personenauto's totaal
2019-01	34	144	178
2019-02	54	111	165
2019-03	31	76	107
2019-04	21	81	102
2019-05	29	63	92
2019-06	45	62	107
2019-07	44	49	93
2019-08	61	47	108
2019-09	36	38	74
2019-10	57	62	119
2019-11	35	44	79
2019-12	27	39	66
2020-01	34	76	110
2020-02	22	75	97
2020-03	31	46	77
2020-04	19	35	54
2020-05	34	48	82
2020-06	42	81	123
2020-07	29	74	103
2020-08	36	75	111
2020-09	105	95	200
2020-10	107	101	208
2020-11	54	84	138
2020-12	55	128	183
2021-01	50	105	155
2021-02	48	109	157
2021-03	67	140	207
2021-04	76	100	176
2021-05	81	105	186

Bijlage E

Samenvatting leerpunten en aanbevelingen vanuit het Formule E-team

In lijn met de brief van het FET d.d. 28 september 2020 aan de Commissie Infrastructuur en Waterstaat en het voorstel voor de hervorming van de autobelastingen³⁹ van de brede maatschappelijke coalitie geeft het FET de volgende leerpunten en aanbevelingen mee. In bijlage F zijn nog enkele gedetailleerde aanbevelingen van individuele leden opgenomen.

De leden van het Formule E-Team (FET) zijn enthousiast over de op 4 juni 2020 gestarte Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) en het effect daarvan, maar hebben afgelopen jaar ook herhaaldelijk hun kritiek op (wijzigingen van) deze regeling geuit. Deze subsidieregeling brengt volgens het FET zowel de nieuwe als gebruikte elektrische auto nu ook binnen bereik van *particuliere autobezitters* die essentieel zijn voor het realiseren van de doelen die we hebben afgesproken in het Regeer-en Klimaatakkoord. Uiteraard wil het FET kritisch blijven kijken naar het ontwerp van de regeling. Zij pleiten om de beschikbare middelen voor elektrisch rijden 2021-2025 te verstevigen en flexibeler in te zetten. Dat betekent geen rigide grenzen stellen aan jaarbudgetten, maar enkel aan het totale budget. Zo verdwijnen de huidige ongewenste Stop & Go effecten in de aanvraag en honorering van de subsidie.

Succes van de regeling

Het FET is ingesteld om het kabinet *gevraagd en ongevraagd* te adviseren over de uitvoering van het beleid ter bevordering van elektrisch vervoer. In het FET zijn bedrijfsleven, consumentenorganisaties en kennisinstellingen in de volle breedte vertegenwoordigd. Het FET heeft geadviseerd over de vormgeving van de SEPP en daarin gepleit voor een totaalbudget voor de gehele periode zonder jaargrenzen. De SEPP is een belangrijk onderdeel in het samenhangend pakket van maatregelen voor elektrisch rijden in het Klimaatakkoord. Daarvoor staat iedereen aan de lat, het kabinet alsook het FET.

Dat de subsidie de aankoop- en leasebereidheid van een elektrische auto bij particulieren vergroot, werd snel zichtbaar. Het verplichtingen-budget voor 2020 voor 2.500 nieuwe (koop en lease) elektrische auto's was begin juli 2020 al binnen 35 dagen op. Er was immers maar beperkt budget beschikbaar voor 0,7% van alle nieuwverkochte personenauto's in Nederland en 8% van het uiteindelijke totale aantal verkochte elektrische personenauto's in Nederland. Sindsdien werden de aanvragen van honderden particulieren, die de overstap naar een nieuwe elektrische auto wilden maken, doorgeschoven naar 2021. Dit leidde wederom tot een snelle uitputting op 4 januari 2021. Onzekerheid over de regeling, die nu vooral de kenmerken heeft van een subsidieloterij, leidt tot onzekerheid bij zowel de consument als de sector en een stagnering in de verkopen van nieuwe particuliere elektrische auto's. Dit terwijl alle zeilen moet worden bijgezet om de kabinetsambitie voor volledig nul-emissie nieuwverkoop in 2030 überhaupt te kunnen realiseren. Volgens de huidige doorrekeningen is deze ambitie nog ver buiten bereik. Daarvoor is juist ook de particuliere rijder nodig, naast de zakelijke markt waar al grote stappen worden gezet. Het wegnemen van die onzekerheid

³⁹ <https://www.anwb.nl/auto/nieuws/2021/mei/via-nieuwe-autobelastingen-naar-verkeer-zonder-uitstoot>

trekt juist de consument die nog twijfelt om elektrisch te gaan rijden, over de streep. Dit is de doelgroep van deze regeling.

Diverse onderzoeken, zoals de ANWB Elektrisch Rijden Monitor 2020⁴⁰, en signalen vanuit de markt laten zien dat het subsidiegeld goed wordt besteed, op de juiste plek terecht komt en kan rekenen op maatschappelijk draagvlak. Daarnaast onderstreept een studie van de Technische Universiteit Eindhoven⁴¹ de impact van de CO₂-besparing door elektrische auto's ten opzichte van fossiel aangedreven voertuigen en laat zien dat de kostenefficiëntie per CO₂-uitstoot hoger is dan tot nu toe aangenomen. Daarbij snijdt het mes aan twee kanten: enerzijds stimuleert de SEPP elektrisch rijden voor particulieren en zo de energietransitie, anderzijds biedt de regeling enige verlichting aan een sector die al ruim een jaar zwaar getroffen is door de COVID-crisis.

Volledige inzet op het stimuleren van elektrisch vervoer zonder jaarschotten en marktverstoring

Het FET stelt voor om de schotten tussen de jaarbudgetten op te heffen en de jaarbudgetten te verstevigen op basis van de meest realistische inschatting wat ervoor zorgt dat de ingezette groei van de particuliere markt voor elektrische auto's wordt doorgezet zonder onwenselijke Stop & Go-effecten. Bovendien kan het bijdragen aan een spoedig en groen herstel van onze economie. De autosector kan nú deze steun in de rug gebruiken.

Het opheffen van de huidige Stop & Go-effecten is niet alleen nu maar ook gedurende de komende jaren van groot belang voor de ontwikkeling van de markt voor elektrische personenauto's. Op basis van de ervaringen in 2020 en 2021 verwacht het FET dat het budget voor nieuwe EV's ook in andere jaren snel op zal zijn. Zonder een hernieuwde doorschuifregeling zal de regeling naar verwachting elk jaar korter dan een week openstaan. Het hele jaar worden voorcontracten opgesteld die dan vlak na 1 januari in één keer ingediend worden. Consumenten en de bijbehorende verkopen zullen voor de rest van het jaar in de wacht staan. Dit leidt tot ernstige verstoringen van de markt en grote onzekerheid bij particuliere autokopers. Het FET heeft vorig jaar niet voor niets gepleit voor het behoud van de doorschuifregeling om de financiële ruimte van de regeling optimaal te benutten.

In het Klimaatakkoord heeft het FET voor het stimuleren van elektrisch vervoer doelen gesteld en zijn financiële middelen gereserveerd. Echter door begrotingsregels bij onderuitputting, zoals schotten tussen de verschillende budgetten, worden de kasbudgetten voor nieuwe en gebruikte personenauto's en bestelauto's nu niet volledig benut. Terwijl deze regelingen wel degelijk bijdragen aan de gestelde doelen en er vanuit consumenten duidelijk vraag is naar deze stimulering. Het FET pleit er tevens voor om bij eventuele onderuitputting op andere subsidieregelingen (bijv. gebruikt of e-bestel) het mogelijk te maken dat tussen de verschillende kasbudgetten voor elektrisch vervoer tijdelijk - binnen de looptijd van de regeling - kan worden geschoven, opdat de kasbudgetten niet terugvloeien naar de algemene middelen maar worden benut waarvoor ze bedoeld zijn, namelijk voor het behalen van de gestelde doelen voor elektrisch vervoer.

⁴⁰ <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/duurzaam/elektrisch-rijden-monitor-2020>

⁴¹ Technische Universiteit Eindhoven 2020. [Comparing the lifetime green house gas emissions of electric cars with the emissions of cars using gasoline or diesel](#)

De EV-sector heeft grote campagnes voorbereid voor de stimulering van elektrische modellen en internationale hoofdkantoren vanuit de automobiellindustrie rekenen op deze ingezette weg. Het aanpassen van dit beleid zal leiden tot het verstoren van de markt en is niet meer uit te leggen aan de consument. Ook kan dit op de middellange termijn gevolgen hebben voor de koploperpositie van Nederland die volgens het FET Nederland nu nog heeft.

Aanbevelingen FET

Het FET hecht belang aan een brede en geloofwaardige ontwikkeling van elektrisch vervoer. Zij willen nogmaals benadrukken dat de regeling groot draagvlak geniet onder de organisaties die zijn aangesloten bij het Formule E-Team. De huidige regeling sluit aan bij de doelen die overheid en sector met elkaar hebben afgesproken voor elektrisch vervoer in het Regeer- en Klimaatakkoord. Het FET roept het (demissionaire) 'Groenste kabinet ooit' en het nieuwe kabinet op snel duidelijkheid te verschaffen over de plannen voor deze subsidieregeling. Voor de sector om marktverstoring tegen te gaan en voor de consumenten om het consumentenvertrouwen niet te beschamen.

De belangrijkste aanbevelingen van het FET zijn samengevat:

- Hef de jaarschotten op of zorg dat de geschrapte doorschuifbepaling weer terugkomt zodat de huidige Stop & Go-effecten worden weggenomen.
- Breid het jaarbudget uit voor nieuwe EV's om meer particulieren versneld de overstap naar elektrische personenauto's te laten maken.
- Verlaag het subsidiebedrag per auto waardoor voor hetzelfde budget meer EV's kunnen worden gestimuleerd. Combineer dit eventueel met een verlaging van de bovengrens van het maximale aanschafbedrag (cap). Onderzoek hierbij wat de meest realistische inschatting is van het totaal benodigd budget op basis van de huidige verwachte ingroei van EV's de komende jaren.

Bijlage F

Gedetailleerde input FET-leden t.b.v. tussenevaluatie

Alle FET-partijen is de mogelijkheid geboden om input te leveren voor deze tussenevaluatie. In deze bijlage treft u een gedetailleerder overzicht aan van de genoemde punten. De samenvatting van de belangrijkste leerpunten en aanbevelingen van het FET zijn in bijlage E opgenomen.

Algehele proces

Over het algemeen zijn de meeste FET-leden tevreden met hoe het proces is verlopen bij zowel de totstandkoming als de start van de subsidieregeling. De partijen geven aan voldoende ruimte voor inbreng gehad te hebben. Wel had men moeite met de snelheid waarmee begin juni 2020 de regeling werd gelanceerd (de exacte ingangsdatum & wel of geen terugwerkende kracht), eerdere waarschuwingen dat het budget voor nieuwe EV's snel uitgeput zou zijn niet ter harte zijn genomen en dat medio oktober 2020 de lopende regeling al snel werd gewijzigd (schrappen van de doorschuifbepaling).

Enkele leden van de Rai-vereniging en van de VNA hebben aangegeven dat 2 weken toch echt te kort dag was om hierop adequaat te kunnen anticiperen en hun achterban voldoende mee te kunnen nemen. Importeurs hadden weinig tijd om hun dealers te informeren en eigen communicatie rondom de subsidie voor hun klanten tijdig te kunnen voorbereiden (oa website en communicatie uitingen & speciaal EV actie aanbod). Houders van het Keurmerk Private lease worstelden eveneens met de korte tijd en enkele bijzondere bepalingen die op het laatste moment in de Keurmerk Private Lease-voorwaarden aangepast moesten worden. Hier vragen de Rai en VNA in de toekomst extra aandacht voor.

Budget en stop & go-effecten

De totale subsidiepot voor nieuwe EV's is volgens de meeste FET-leden te klein geweest. Dit is vooraf al door diverse partijen aangegeven. Er was volgens het FET meer particuliere vraag naar dan dat er budget was. Volgens het merendeel van de leden lag dit niet zozeer aan de hoogte van het subsidiebedrag maar aan de omvang van het (jaar)budget zelf. Als het FET de particuliere stimulering in omvang afzet tegen de zakelijke stimulering dan vindt het FET dat de particulieren er verhoudingsgewijs minder goed vanaf komen. De ruim 5.800 aanvragen in 2020 voor nieuwe elektrische personenauto's in de kleine en compacte middenklasse (A, B en C-segment) vertegenwoordigen ca. 8% van alle verkochte elektrische personenauto's in 2020 (zakelijk en particulier samen). Van deze 72.000 nieuwe EV's in 2020 was ca. 77% zakelijk en 23% particulier (inclusief private lease).

De regeling is nu volgens de FET-leden een slecht voorbeeld van hoe de overheid met vergroening omgaat. Er wordt particulieren na lange tijd een subsidie voorgespiegeld die tot tweemaal toe veel te snel weer op is en particulieren vervolgens met lege handen laat staan. De regeling heeft hiermee in de ogen van het FET meer gelijkenissen met een loterij dan met een stabiele regeling waar particulieren en marktpartijen de komende tijd op kunnen vertrouwen om de transitie naar elektrisch te kunnen maken. Juist in deze kritische omslagfase is het volgens het FET belangrijk dat de subsidie zijn werk kan doen en particulieren over de streep kan trekken.

Via de Rai-vereniging komen de eerste signalen binnen dat sommige particulieren teleurgesteld naar de showroom komen en afzien van het kopen van een EV en

weer voor personenauto's met een verbrandingsmotor gaan. Een onwenselijk effect volgens het FET. Ook geven enkele importeurs aan dat hun klanten bang zijn dat ze de subsidie niet krijgen omdat ze te laat zijn met aanvragen of meer tijd nodig hebben om een keuze te maken. Volgens het FET zou het het mooiste zijn als er in de formatie extra budget bij kan komen voor nieuwe EV's zodat de Stop & Go-effecten van de regeling weer verdwijnen. Ook zouden de jaarschotten daarbij tevens opgeheven moeten worden om de Stop & Go-effecten voortaan te voorkomen.

Subsidiebedrag

Over het verlagen van het subsidiebedrag zijn de FET-leden en hun achterban verdeeld. Een deel van de leden (o.a. Natuur & Milieu en de Rai-vereniging) zegt dat met een lager subsidiebedrag meer particulieren bediend hadden kunnen worden. Het gaat volgens deze leden vooral om het signaal dat particulieren tegemoet worden gekomen wanneer zij voor een EV gaan. Bij een krap budget hebben zij liever een laag bedrag dan dat de regeling naar een paar dagen met een hoog subsidiebedrag per voertuig alweer op is. Dit sluit aan bij het eerdere standpunt van de Rai-vereniging en de Bovag voorafgaand aan de start van de regeling om het subsidiebedrag te verlagen naar €3.000,- per voertuig. Sommige leden van de Rai-vereniging pleiten voor het gelijkstellen van het subsidiebedrag van gebruikt aan dat van een nieuwe auto (en daarmee de budgetten ook samen te voegen). Een ander deel (VNA, ANWB en VER) van de leden is echter terughoudender met het sneller verlagen van het subsidiebedrag per EV dan gepland. Zij zien het probleem vooral in de omvang van het totale subsidiebudget en zijn bang dat als het subsidiebedrag te snel verlaagd wordt dat daarmee juist minder particulieren over de streep getrokken worden die twijfelen om een EV aan te schaffen. De TCO-berekeningen lieten eerder zien dat een hoger subsidiebedrag juist nodig was om de TCO in het A, B en C-segment positief te maken. Daarnaast spelen de komende jaren ook andere overstapdrempels naast de TCO zoals bijvoorbeeld laad- en range-angst.

Communicatie

De leden van het FET zijn over het algemeen tevreden met de informatie verschaffing over de regeling zowel op de website bij RVO als in de verstrekte factsheets voorafgaand aan de introductie en wijzigingen van de regeling. De meeste importeurs geven op hun beurt aan weer goed door de brancheorganisatie Bovag en Rai-vereniging te zijn geïnformeerd. Ook vonden de leden van het FET de communicatie van het ministerie over de regeling goed verwoord in de pers, wat zeer belangrijk was bij de introductie.

Wat volgens N&M goed liep was de informatievoorziening voor alle particulieren die er mee bezig waren of die zich op dat moment al aan het oriënteren waren op een elektrische personenauto. N&M heeft de indruk dat het weinig impact heeft gehad op de consumenten in het algemeen om deze verleiden over te stappen op EV. Daarvoor was de pot, omdat deze zo snel leeg was, dus eigenlijk te klein en daarmee de aandacht hiervoor ook snel weg. Uit diverse onderzoeken (waaronder het I&O SEPP-onderzoek december 2020) blijkt dat nog niet alle particulieren op de hoogte waren van het bestaan van de subsidieregeling. Daar is in ieder geval voor de nog beschikbare subsidiebudgetten voor gebruikte elektrische personenauto's nog winst te behalen. De VNA roept verder op om voor een volgende keer eerder afstemming te vragen over de uitvoering (-onmogelijkheden) met RVO ook zien zij, net als enkele leden van de Rai-vereniging, graag een snellere update op de website bij RVO van de actuele budgetuitputting en een indicatie van de verwerkingstijd voor RVO. Dat laatste in verband met de met ontbindingstermijn. Ook is volgens

enkele importeurs niet duidelijk wat er precies gebeurt als het jaarlijkse budgetplafond wordt bereikt.

Overige inhoudelijke punten & aanbevelingen

De leden van het FET en hun achterban hebben een aantal inhoudelijke verbeterpunten meegegeven voor deze tussenevaluatie:

- De definitie van 'nieuw' blijft een terugkerend punt van discussie. De Bovag pleit voor het aan laten sluiten op de definitie voor 'nieuw' die gehanteerd wordt door de Belastingdienst bij het bepalen van de BPM-naheffing bij import.
- Een lid van de Rai-vereniging geeft aan dat er onduidelijkheid is voor de sector of de subsidie al verwerkt mag worden in de verkoop- of leaseprijs. Zij pleiten voor communicatierichtlijnen voor importeurs en dealers waarin opgenomen is hoe zij mogen communiceren. Ook pleit dat lid verder voor meer duidelijkheid over welke waarde telt bij de cap.
- De minimale actieradius van 120 km (WLTP) wordt door de meeste FET-leden als acceptabel gezien en kan volgens sommigen (o.a. NVDE) zelfs nog ambitieuzer naar minimaal 260 km. Bij alleen Smart speelt de minimale actieradius als een probleem. Zij pleiten voor minimaal 115 km.
- De cap van 45K op de catalogusprijs (nieuw) wordt wisselend positief en negatief ontvangen. Merken die goedkopere nieuwe elektrische modellen aanbieden zijn tevreden, die hebben geen last van deze 'cap'. Merken die op dit moment vooral duurdere batterij elektrische (BEV), waterstof elektrische (FCEV) modellen of modellen rond deze 'cap' aanbieden zijn vanzelfsprekend minder enthousiast over deze grens en zijn van mening dat alle ZE-voertuigen bijdragen aan de doelstelling ongeacht hun aanschafwaarde. Deze laatste groep heeft meerdere suggesties voor de 'cap' om deze bijvoorbeeld te laten vervallen, te verhogen of om staffels toe te passen zodat er geen harde 'knock-out' ontstaat en duurdere modellen lagere subsidie toe te kennen
- Ook op de cap van 45K op de oorspronkelijk catalogusprijs (gebruikt) wordt wisselend positief en negatief gereageerd. Sommige leden van het FET zijn van mening dat iedere gebruikte batterij elektrische (BEV) of waterstof elektrische (FCEV) auto in aanmerking zou moeten komen voor de subsidie ongeacht de oorspronkelijke catalogusprijs. Andere leden zijn van mening dat het streven was om alleen voertuigen in de kleine en compacte middenklasse te stimuleren met een verkoopprijs van rond de €20.000,- à €25.000,-. De regeling is in hun ogen juist bedoeld om EV voor groepen met een kleiner budget aantrekkelijk te maken. De eerste groep geeft de suggestie om de 'cap' voor gebruikt te laten vallen. De tweede groep geeft de suggestie mee om het laten vervallen van de 'cap' te verbinden aan een minimale leeftijd van het voertuig om daarmee te voorkomen dat relatief dure jong gebruikte EV's, die de stimulering minder nodig hebben, een te groot beslag leggen op het jaarbudget voor gebruikte EV's.
- Een lid van de Rai-vereniging stelt voor om de subsidieberekening voor personenbussen (M1) gelijk te stellen aan de bedrijfsautoregeling (SEBA) waar deze nu buiten vallen. Daar geldt 10% subsidie van de catalogusprijs tot een maximum van €5.000,- per voertuig.
- De NVDE stelt voor om de hoogte van de subsidie afhankelijk te laten zijn van het rijbereik (actieradius) eventueel in combinatie met de mogelijkheid tot snelladen (3-fase laden). Dit zodat elektrische auto's met een groter rijbereik en/of snellaadfunctie meer subsidie krijgen dan auto's met een lager rijbereik en zonder snellaadfuncties.
- De VER oppert om een verplichte accucheck randvoorwaardelijk te maken voor verkrijgen van de subsidie op gebruikte EV's.

- De NVDE stelt tevens voor om de regeling toegankelijk te maken voor initiatieven voor coöperatief autodelen. Door coöperaties in de regeling op te nemen, kunnen 5 tot 10 personen tegelijkertijd de overstap maken naar elektrisch rijden via een deelauto in de buurt.