

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 427

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2023

Zoals toegezegd in mijn voortgangsbrief duurzaam vervoer¹ van 23 augustus 2023, bied ik u hierbij in de bijlage het onderzoeksrapport «*De rol van de SEPP bij aanschaf van een elektrische auto*» aan. Dit betreft een onderzoek dat ik heb laten uitvoeren om de redenen te achterhalen waarom de subsidieaanvragen voor nieuwe particuliere elektrische auto's in 2023 tegenvallen ten opzichte van de (snelle) uitputting in voorgaande jaren (2020 t/m 2022). Het gaat hierbij om de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). In deze brief neem ik u mee in mijn vervolgstappen naar aanleiding van het gehouden onderzoek, de achtergrond van deze subsidieregeling, de actuele probleemstelling en de belangrijkste onderzoeksresultaten.

Conclusie op basis van het onderzoek en vervolgstappen

Steeds meer mensen kiezen voor elektrisch rijden. Dat is belangrijk omdat de helft van alle CO₂ uitstoot in de sector mobiliteit wordt veroorzaakt door personenauto's. De achterblijvende subsidieaanvragen en de uitkomsten van het bijgevoegde onderzoek baren mij zorgen. In mijn recente antwoorden op Kamervragen van de leden Van Ginneken en Boucke² (beiden D66) over de ingroei van elektrisch vervoer heb ik al mijn zorgen geuit over de negatieve ontwikkelingen van de Total Cost of Ownership (TCO) voor particuliere EV's ten opzichte van auto's met een fossiele verbrandingsmotor. Die verslechtert met name als gevolg van het ontbreken van een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische auto's vanaf 2026 en de recent gestegen catalogusprijzen door de hoge inflatie.

Met die negatieve ontwikkelingen in het achterhoofd, wil ik dat elektrisch rijden voor een brede groep mensen bereikbaar wordt. Het is aan een

¹ Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 414.

² Aangangsel Handelingen II 2022/23, nr. 3370.

nieuw kabinet om eventuele nieuwe stimuleringsmaatregelen te treffen voor de periode na 2025.

Nu de particuliere interesse voor nieuwe EV's wat lijkt af te nemen, vind ik het belangrijk, binnen de mogelijkheden die ik nog wel heb, te kijken wat ik nog wel kan betekenen.

Daarom heb ik besloten om binnen de bestaande regeling de geplande verlaging van het subsidiebedrag voor nieuwe auto's in 2024 uit te stellen. Met dit besluit draai ik de versnelde afbouw van 2021 terug naar de oorspronkelijke afbouwreeks die ten tijde van het publiceren van de regeling in 2020 werd aangehouden. Dat houdt in dat het subsidiebedrag voor nieuwe auto's in 2024 niet daalt naar € 2.550,- maar blijft staan op € 2.950. Het subsidiebudget voor nieuwe EV's dat dit jaar waarschijnlijk overblijft, gaat mee naar 2024 en komt dus niet te vervallen.

Met deze beperkte aanpassing hoop ik de regeling voor particuliere nieuwe EV's weer iets aantrekkelijker te maken in 2024. Ik zal de regeling voor het einde van het jaar op dit punt aanpassen.

Kenmerken en doel SEPP-regeling

Deze SEPP-regeling is op 1 juli 2020 gestart en komt voort uit de afspraken van het Klimaatakkoord (2019). Deze regeling heeft als doel om de kleinere en (compacte) middenklasse volledig emissievrije personenauto onder particulieren te bevorderen. Het gaat hierbij om zowel nieuwe als gebruikte personenauto's en om zowel aanschaf als private lease. De regeling kent jaarlijkse subsidieplafonds en er zit op verzoek van uw Kamer een strikte scheiding tussen de jaarbudgetten voor nieuwe en gebruikte auto's. Zakelijke rijders komen niet in aanmerking voor deze subsidie. Ook particuliere personenauto's met een (oorspronkelijke) catalogusprijs hoger dan € 45.000,- zijn uitgesloten van subsidie.

Particulieren moeten minimaal 3 jaar (bij koop) en 4 jaar (bij private lease) in het gesubsidieerde voertuig blijven rijden, anders moet het subsidiebedrag naar rato van de resterende looptijd terug worden betaald. Het subsidiebedrag per nieuwe auto is in 2021³ versneld verlaagd van € 4.000,- (bij de start van de regeling in 2020 en 2021) naar het huidige bedrag per auto van € 2.950,- in 2023. Het subsidiebedrag voor gebruikte elektrische auto's bedraagt in alle jaren € 2.000,-.

De oorspronkelijke gedachte achter de afbouw van het subsidiebedrag per nieuwe auto's was de verwachting dat elektrische auto's gaandeweg de looptijd van de regeling steeds goedkoper zouden worden en daardoor een lager subsidiebedrag per auto mogelijk was om de overstap de stimuleren.

Achtergrond achterblijvende aanvragen

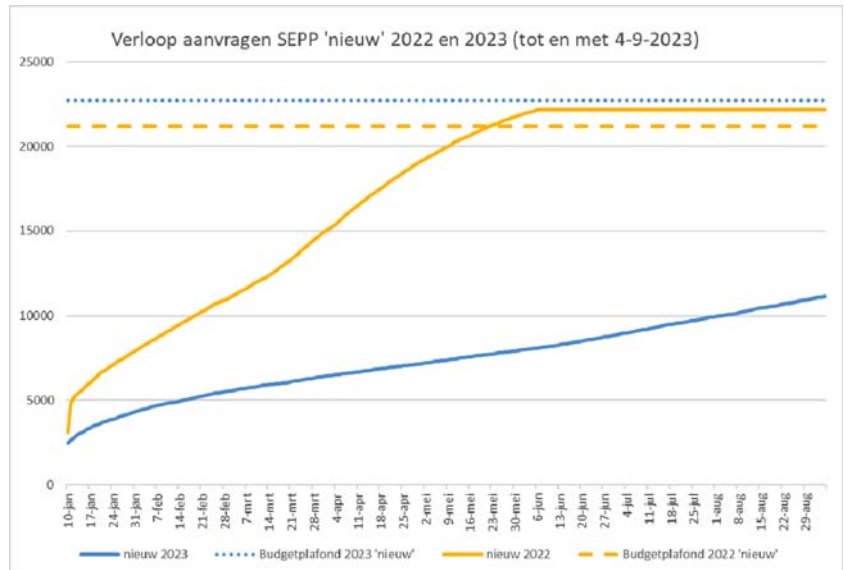
De uitputting van het subsidiebudget voor de nieuwe elektrische auto's (€ 67 mln.) komt eind dit jaar naar huidige verwachting uit op een onderuitputting van ca. 35% (ca. € 23,5 mln. euro). De uitputting van het budget voor de gebruikte elektrische auto's (€ 32,4 mln.) loopt op schema en is naar huidige verwachting medio december 2023 wel 100% uitgeput.

De huidige regeling voor nieuwe elektrische auto's stopt per 2024. In het aanvullende klimaatpakket van dit voorjaar is het kabinetsvoornemen opgenomen om de subsidieregeling voor gebruikte elektrische auto's te

³ Kamerstuk 32 813, nr. 843.

verlengen tot en met 2029. Nadere vormgeving van deze verlenging (o.a. hoogte subsidiebedrag, catalogusprijs, minimale leeftijd voertuig, etc.) moet nog worden uitgewerkt. De (nieuwe) verlengde regeling zal met een voorhangprocedure in de loop van 2024 aan uw Kamer worden voorgelegd.

De SEPP-regeling was tot dit jaar erg succesvol voor zowel nieuwe als gebruikte personenauto's. In de voorgaande drie jaren waren de jaarbudgetten voor nieuwe elektrische personenauto's vroegtijdig uitgeput en in 2021 en 2022 ook die voor gebruikte auto's. Particulieren, die voor subsidie in aanmerking wilden komen, moesten daarom wachten totdat er in een nieuw jaar weer subsidiebudgetten beschikbaar waren. Dat patroon is dit jaar voor de nieuwe auto's sterk veranderd. Waar een soortgelijk budget vorig jaar eind mei al was uitgeput, blijven dit jaar de aanvragen sterk achter. Zie grafiek hieronder.



Uitkomsten onderzoek achterblijvende SEPP-aanvragen nieuw

Om de redenen van deze achterblijvende aanvragen voor nieuwe auto's te achterhalen, heb ik een onafhankelijk bureau gevraagd te onderzoeken wat hiervan de redenen zijn. Uit dit onderzoek blijkt dat de aankoopkosten van een emissievrije auto (EV) volgens de deelnemers aan het onderzoek de grootste rol spelen om (nog) geen EV te willen. Dit is vooral bij (potentiële) kopers van een tweedehandsauto de belangrijkste reden, ook wanneer het gaat om de vraag wat er moet veranderen alvorens men een EV wel zou overwegen. Bij (potentiële) kopers van een nieuwe auto spelen naast de aankoopkosten ook aspecten als actieradius en ten aanzien van opladen vaker ook een (doorslaggevende of grote) rol nu nog geen EV te willen.

Vooraf bij kopers van een nieuwe auto is de mening over elektrisch rijden in de afgelopen 12 maanden veranderd, dit geldt voor 51% van deze groep, bij kopers van een tweedehandsauto is dat voor 33% het geval. Vooral de huidige hoge prijzen voor elektriciteit zijn hiervoor een reden.

Wanneer er direct naar wordt gevraagd, lijkt de hoogte van het subsidiebedrag een beperkte rol te spelen. Zowel bij degenen die een EV wel

overwegen als die dat niet doen. Voor mensen die wel al een EV hebben gekocht, of dit overwegen, geeft 19% aan dat de SEPP een doorslaggevende rol speelt en 43% een grote rol (totaal 62%). De aanschaf of leasekosten (totaal >85%), mogelijkheden te kunnen thuisladen (83%), gebruikskosten (81%), onderhoudskosten (78%) en milieuaspecten (65%) zijn alle echter alle nog belangrijker. Kopers van een nieuwe auto noemen een te laag subsidiebedrag, in tegenstelling tot de tekst hiervoor, vaker dan kopers van een tweedehandsauto als reden geen EV te willen, ondanks dat de aankoopkosten voor tweedehands kopers van meer belang zijn. Waarschijnlijk geldt voor kopers van een tweedehandsauto dat men verwacht dat het subsidiebedrag sowieso te laag zal zijn om de (gepercipieerde) hogere prijs van (tweedehands) EV's te kunnen overbruggen en speelt het subsidiebedrag zelf daarom een beperkte rol.

Maar het subsidiebedrag kan wel een rol spelen. Een hoger subsidiebedrag is voor 53% van degenen die nu geen EV overwegen namelijk een reden om in de toekomst «zeker», «waarschijnlijk» of «misschien» een EV te overwegen. Na het kunnen opladen via eigen zonnepanelen (totaal 57%) is dit de meest genoemde voorwaarde. Voor kopers van een nieuwe auto geldt dit zelfs nog wat sterker (62%). Hoe hoog dit subsidiebedrag dan moet zijn, is in dit onderzoek niet onderzocht.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen