

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 518

Vragen van de leden **Bruins** en **Dik-Faber** (beiden ChristenUnie) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *een constructie waarbij kopers van elektrische auto's subsidies ontvangen van zowel de Duitse als de Nederlandse overheid* (ingezonden 27 augustus 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 oktober 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 38.

Vraag 1, 2

Bent u bekend met de website <https://www.ecarbyducar.nl/ecarimport/> buitenlands-kenteken?

Bent u bekend met de constructie waarmee elektrisch rijden fiscaal nog goedkoper kan worden gemaakt door eerst zes maanden op Duits kenteken te rijden, de subsidie van de Duitse overheid te ontvangen, dan over te stappen op een Nederlands kenteken en dan de subsidie van de Nederlandse overheid te ontvangen?

Antwoord 1, 2

Ja, ik heb kennisgenomen van deze constructie via de bij vraag 1 genoemde website. In het algemeen geldt dat de automarkt een Europese markt is waar handel tussen de landen mogelijk is. De bovenstaande constructie is ingewikkeld en kent risico's voor de particulier. Een Nederlands ingezetene kan namelijk zelf niet rechtstreeks de subsidie (Umweltprämie) aanvragen in Duitsland voor een in Duitsland aangekochte elektrische personenauto. In de hierboven beschreven situatie zou dus de in Nederland woonachtige particulier geld moeten geven via een intermediair (autobedrijf met RDW-erkenning «Bedrijfsvoorraad») aan een in Duitsland gevestigd bedrijf. Dat Duitse bedrijf koopt vervolgens dan op eigen naam met het geld van de Nederlander een elektrische personenauto en stelt die direct aan de in Nederland woonachtige koper ter beschikking. De Duitse personenauto moet dan sowieso ook eerst zes maanden geregistreerd blijven op naam van het Duits bedrijf ondanks dat de Nederlandse ingezetene particulier hiervoor heeft betaald en met een notariële akte het eigendom direct wordt toebedeeld. Of en, zo ja, wanneer en met of zonder aanvullende condities uiteindelijk de auto daadwerkelijk door het Duitse bedrijf wordt overgeschreven op de Nederlandse particulier is voor risico van de particulier. RVO heeft op dit moment ook geen indicaties vanuit de bij hen binnengekomen

subsidieaanvragen en importcijfers dat er al veelvuldig gebruik is gemaakt van deze constructie, maar zal dit blijven monitoren.

Vraag 3, 5, 6

Klopt het dat dit een legale constructie is?

Is het toegestaan dat de auto zes maanden en één dag rijdt op Duits kenteken, terwijl de werkelijke eigenaar vanaf dag één in Nederland woont en werkzaam is en dus willens en wetens zowel de Duitse als de Nederlandse overheid een poot uitdraait?

Vindt u deze constructie wenselijk? Zo ja, waarom? Zo nee, wat gaat u eraan doen?

Antwoord 3, 5, 6

Indien het eigendom van de auto vanaf de nieuwkoop in Duitsland direct bij de eigenaar en bestuurder woonachtig in Nederland (zijnde ingeschreven in de Basisregistratie Personen (BRP)) komt te liggen, zoals op de website wordt gesuggereerd, dan zou het geen legale constructie zijn. De constructie is in dat geval dus ook niet wenselijk.

Artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) bepaalt dat aan de eigenaar of houder van een motorrijtuig (op de weg) door de RDW een kenteken opgegeven moet zijn. In combinatie met artikel 48, eerste lid, WVW betekent dit dat iedereen die in Nederland woonachtig is en de eigenaar of houder van een voertuig is, in Nederland het voertuig te naam moet laten stellen. Op deze verplichting is één uitzondering, namelijk de voertuigen die zich in het internationaal verkeer bevinden. Dat zijn voertuigen die tijdens een reis een landsgrens passeren, elders zijn geregistreerd en waarvan de eigenaar of houder niet in Nederland woonachtig is. Er is echter geen sprake meer van internationaal verkeer als het voertuig zich structureel in Nederland bevindt of iemand zich in Nederland vestigt (en zich daarvoor laat registreren in het BRP). Dan valt men onder Nederlandse wetgeving.

In de beschreven constructie is de bestuurder van het voertuig woonachtig in Nederland en lijkt hij houder én eigenaar van het voertuig te zijn vanaf dag 1. Althans, uit de informatie op de genoemde website blijkt dat bij notariële akte vanaf dag 1 is vastgelegd dat de bestuurder ook meteen de eigenaar van het voertuig is. Dat het voertuig in Duitsland op naam is gesteld van een Duits bedrijf doet niets af aan het eigendom. Net zo goed als andersom geldt: als een voertuig in Nederland te naam is gesteld, betekent dit niet dat die tenaamgestelde ook per definitie de juridische eigenaar is. In dergelijke gevallen dient de bestuurder het voertuig op zijn naam te stellen. Als een Nederlander een voertuig heeft met een buitenlands kenteken, is er sprake van een overtreding, zoals in artikel 36, eerste lid, onderdeel a, WVW is vastgelegd. Overtreding kan worden bestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie (maximaal € 4.350,-). Dit bedrag is hoger dan de in Nederland maximaal eenmalig te verkrijgen subsidie voor de aankoop van een nieuwe elektrische personenauto.

Op de website bij RVO laat ik informatie opnemen over het niet mogen rijden met een buitenlands kenteken door een ingezetene van Nederland. De Bovag heeft hun lid reeds gewezen op het feit dat de constructie tot illegale activiteiten van klanten kan leiden en bespreekt de vervolgstappen met deze partij.

In tegenstelling tot de Duitse regeling, waar slechts een minimale termijn van 6 maanden is verbonden voor behoud van de subsidie, bevat de Nederlandse subsidieregeling waarborgen dat hier in Nederland gesubsidieerde auto's langer in Nederland moeten blijven, zodat de subsidie niet weglekt naar het buitenland. Zo kan gedurende de looptijd van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) de particulier in Nederland maar één keer gebruik maken van de regeling en mag de personenauto niet eerder op naam van de subsidieaanvrager hebben gestaan of van een persoon die hetzelfde woonadres heeft. Ook moet de particulier minimaal 3 jaar (koop) of 4 jaar (lease) de elektrische personenauto in bezit houden. Indien de tenaamstelling eerder wijzigt, dan vordert RVO de subsidie naar rato terug. Ik zie de genoemde constructie dan ook als een potentieel probleem voor onze Duitse collega's, omdat de gesubsidieerde auto al vanaf dag 1 in Nederland gaat rijden. Om die reden heb ik tevens de Duitse autoriteiten hierop geattendeerd.

Vraag 4

Klopt het dat, zoals op de website wordt beweerd, met deze constructie 6.000 euro wordt bespaard op de aanschaf van de Peugeot e-2008?

Antwoord 4

Nee, het merendeel van het genoemde financieel voordeel op de website lijkt toe te komen aan de aanbieder van deze constructie. Het voordeel voor de consument lijkt gering. Dit terwijl de particuliere koper wel de Wegenverkeerswet moet gaan overtreden door te tijdelijk te rijden met een buitenlands kenteken, hogere transactiekosten moet maken om de auto te krijgen en risico's loopt.