



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 25 mei 2020, nr. IENW/BSK-91099, houdende regels voor het stimuleren van de aanschaf en lease van elektrische personenauto's door particulieren (Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

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

Besluit:

### HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

*aanschaf*: verkrijging van de eigendom, bedoeld in artikel 3:84, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek krachtens koop;

*aanvrager*: natuurlijk persoon die een subsidie aanvraagt op grond van deze regeling;

*actieradius*: actieradius van een elektrische personenauto op datum eerste toelating zoals gemeten op grond van de:

a. WLTP; of

b. NEDC, indien de gegevens over de actieradius op grond van de WLTP niet beschikbaar zijn;

*autobedrijf*: erkend bedrijf bedrijfsvoorraad als bedoeld in artikel 1 van het Kentekenreglement;

*catalogusprijs*: catalogusprijs, bedoeld in artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet;

*datum van eerste toelating*: datum van eerste toelating, bedoeld in artikel 2.2 van de Regeling voertuigen;

*eerste inschrijving en tenaamstelling*: eerste inschrijving en tenaamstelling, bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement;

*elektrische personenauto*: personenauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, die vanaf de datum van eerste toelating volledig emissieloos is en uitsluitend wordt aangedreven door een elektromotor;

*emissieloos*: zonder uitstoot van CO<sub>2</sub>;

*gebruikte personenauto*: elektrische personenauto, niet zijnde een nieuwe elektrische personenauto;

*kentekenregister*: kentekenregister, bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994;

*Keurmerk Private Lease*: Keurmerk Private Lease dat wordt gehanteerd door de Stichting Keurmerk Private Lease;

*koopovereenkomst*: schriftelijke overeenkomst tot koop, als bedoeld in artikel 7:1 van het Burgerlijk Wetboek;

*personenauto*: personenauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;

*lease*: 'operational leasing', bedoeld in artikel 3.3 van het besluit Omzetbelasting, leasing;

*lessee*: natuurlijke persoon die een overeenkomst tot lease sluit met een lessor;

*lessor*: onderneming die een overeenkomst tot lease sluit met een lessee;

*Minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*NEDC*: New European Driving Cycle, bedoeld in Regulation no. 101, van de National Economic Development Council, UNECE R101;

*nieuwe personenauto*: personenauto waarvan, blijkens vermelding in het kentekenregister, de datum eerste toelating, de datum eerste tenaamstelling en de datum waarop de personenauto voor het eerst op kenteken is geregistreerd, gelijk zijn;

*RVO*: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

*WLTP*: Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure bedoeld in Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (Pb EU, L 175);



*woonadres*: woonadres bedoeld in artikel 1.1, onder o, van de Wet basisregistratie personen.

### **Artikel 1.2 Doel van de regeling**

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrische personenauto's in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, teneinde de emissie van CO<sub>2</sub> te verminderen.

### **Artikel 1.3 Subsidiabele activiteiten**

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde in deze regeling, aan een natuurlijk persoon met een woonadres in Nederland op aanvraag subsidie verstrekken voor de:

- a. aanschaf van een nieuwe elektrische personenauto;
- b. aanschaf van een gebruikte elektrische personenauto;
- c. lease van een nieuwe elektrische personenauto;
- d. lease van een gebruikte elektrische personenauto.

### **Artikel 1.4 Hoogte subsidie**

1. In 2020 en 2021 bedraagt de subsidie:
  - a. € 4.000 voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto;
  - b. € 2.000 voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto;
2. In 2022 bedraagt de subsidie:
  - a. € 3.700 voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto;
  - b. € 2.000 voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto.
3. In 2023 bedraagt de subsidie:
  - a. € 3.350 voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto;
  - b. € 2.000 voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto.
4. In 2024 bedraagt de subsidie:
  - a. € 2.950 voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto;
  - b. € 2.000 voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto.
5. In 2025 bedraagt de subsidie € 2.550 voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto;
6. Bepalend voor de hoogte van de subsidie is de datum waarop de overeenkomst tot lease of de koopovereenkomst is ondertekend.

### **Artikel 1.5 Subsidieplafonds**

1. De subsidieplafonds voor de periode van 1 juli 2020 tot en met 31 december 2020 zijn:
  - a. € 10.000.000 voor de aanschaf of lease van nieuwe elektrische personenauto's;
  - b. € 7.200.000 voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto;
2. De subsidieplafonds voor de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021 zijn:
  - a. € 14.400.000 voor de aanschaf of lease van nieuwe elektrische personenauto's;
  - b. € 13.500.000 voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto;
3. De Minister stelt de subsidieplafonds vast voor de jaren na 2021 en geeft hiervan kennis in de Staatscourant voor aanvang van het kalenderjaar waarvoor het betreffende subsidieplafond wordt vastgesteld.
4. Indien het subsidieplafond wordt bereikt voor afloop van de betreffende kalenderperiode, maakt de Minister dit bekend in de Staatscourant.

### **Artikel 1.6 Verdelingsregime**

1. De Minister verdeelt de in de betreffende subsidieperiode beschikbare gelden op volgorde van ontvangst van de aanvragen.
2. Indien een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt, de dag waarop de aanvraag voldoet aan



de wettelijke voorschriften, als datum van ontvangst.

3. Indien de Minister op de dag dat het subsidieplafond is bereikt, meer dan één volledige aanvraag heeft ontvangen, stelt hij de onderlinge rangschikking vast door middel van loting.

#### **Artikel 1.7 Algemene voorwaarde**

Gedurende de looptijd van deze regeling kan een aanvrager slechts eenmaal in aanmerking komen voor een subsidie op grond van deze regeling.

#### **Artikel 1.8 Aanvraag algemeen**

1. Een natuurlijk persoon kan een aanvraag voor subsidie indienen op grond van deze regeling.
2. Een aanvraag kan bij de Minister worden ingediend door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
3. Als tijdstip van indiening van een aanvraag geldt de datum van ontvangst van de volledige aanvraag.
4. In afwijking van het derde lid geldt voor een volledige aanvraag die is ingediend nadat het subsidieplafond voor het betreffende jaar is bereikt, 1 januari van het daaropvolgende jaar als tijdstip van indiening.
5. De Minister kan de aanvrager naar aanleiding van de aanvraag verzoeken documenten te overleggen met betrekking tot de aanschaf of lease van de elektrische personenauto.

#### **Artikel 1.9 Aanvraag subsidieverlening**

1. De aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend binnen 60 dagen na de datum van ondertekening van de overeenkomst tot lease of de koopovereenkomst.
2. In afwijking van het eerste lid geldt voor een overeenkomst tot lease of de koopovereenkomst die is ondertekend in de periode gelegen tussen de datum van publicatie en de datum van inwerkingtreding van deze regeling, dat de aanvraag kan worden ingediend binnen 60 dagen na de datum van inwerkingtreding.
3. De aanvraag tot subsidieverlening voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto kan worden ingediend van 1 juli 2020 tot en met 30 juni 2025.
4. De aanvraag tot subsidieverlening voor de aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto kan worden ingediend van 1 juli 2020 tot en met 30 juni 2024.

#### **Artikel 1.10 Aanvraag subsidievestiging**

1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto kan worden ingediend tot uiterlijk 18 maanden na de datum van verlening van de subsidie.
2. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de aanschaf of lease van een gebruikte personenauto kan worden ingediend tot uiterlijk 6 maanden na de datum van verlening van de subsidie.
3. De aanvrager kan een verzoek doen tot uitstel van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien hij kan aantonen dat de levertijd van de personenauto langer is dan de periode genoemd in het eerste lid.

#### **Artikel 1.11 Beslistermijn**

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



### **Artikel 1.12 Subsidieverlening**

Bij subsidieverlening wordt geen voorschot verstrekt.

### **Artikel 1.13 Algemene afwijzingsgrond**

De Minister kan afwijzend beslissen op een aanvraag om subsidie indien de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in deze regeling.

### **Artikel 1.14 Algemene verplichtingen**

1. De subsidieontvanger is verplicht:
  - a. onverwijld schriftelijk mededeling te doen aan de Minister van de indiening bij de rechtbank van een verzoek tot het op hem van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, tot verlening van surseance van betaling aan hem of tot faillietverklaring van hem;
  - b. onverwijld schriftelijk mededeling aan de Minister te doen van gewijzigde omstandigheden of wijziging van zijn gegevens die van belang zijn in verband met de subsidieverstreking op grond van deze regeling;
  - c. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan de uitvoering van de verplichtingen die zijn gesteld in deze regeling en de beschikkingen;
  - d. om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een door de Minister ter zake van de toepassing en de effecten van deze regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de Minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek.
2. Zodra het redelijkerwijs aannemelijk is dat niet, niet tijdig of niet geheel aan de subsidie verbonden verplichtingen wordt of zal worden voldaan, doet de subsidieontvanger hiervan onverwijld mededeling aan de Minister.
3. De Minister kan in de beschikking tot subsidieverstreking nadere verplichtingen opleggen.

## **HOOFDSTUK 2 SUBSIDIE PERSONENAUTO'S**

### *§ 1 Subsidie aanschaf nieuwe elektrische personenauto's*

#### **Artikel 2.1.1 Voorwaarden**

Voor de subsidieverstreking moet zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. de aanschaf van een nieuwe elektrische personenauto door de aanvrager vindt plaats op basis van een koopovereenkomst;
- b. de koopovereenkomst is niet eerder gesloten dan op de datum van publicatie van deze regeling;
- c. de catalogusprijs van de elektrische personenauto is op de datum van ondertekening van de koopovereenkomst niet lager dan € 12.000 en niet hoger dan € 45.000;
- d. de elektrische personenauto heeft een actieradius van minimaal 120 km.

#### **Artikel 2.1.2 Aanvraag tot subsidieverlening**

Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. de naam, het adres en het burgerservicenummer van de subsidieaanvrager;
- b. de datum van ondertekening van de koopovereenkomst bedoeld in artikel 2.1.1, onderdeel a;
- c. het merk, type en handelsbenaming van de personenauto die is vermeld in de koopovereenkomst;
- d. de catalogusprijs van de personenauto, zoals deze gold op de datum van ondertekening van de koopovereenkomst;

#### **Artikel 2.1.3 Aanvraag tot subsidievaststelling**

Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. het kenteken van de personenauto die is vermeld in de koopovereenkomst, bedoeld in artikel 2.1.1, onderdeel a;
- b. het IBAN-nummer van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

#### **Artikel 2.1.4 Betaling**

Na vaststelling van de subsidie vindt de betaling van het subsidiebedrag plaats op de bankrekening genoemd in artikel 2.1.3, onderdeel b.



### **Artikel 2.1.5 Subsidieverplichtingen**

1. De subsidieontvanger is verplicht:
  - a. de personenauto die is genoemd in de koopovereenkomst, bedoeld in artikel 2.1.1, onderdeel a, op zijn naam te hebben staan;
  - b. er zorg voor te dragen dat de personenauto, bedoeld in het eerste lid, vanaf de datum van de tenaamstelling, gedurende drie jaar ononderbroken op zijn naam is gesteld;
  - c. te beschikken over de koopovereenkomst gedurende drie jaar na de datum van eerste inschrijving en tenaamstelling van de personenauto op zijn naam;
  - d. op verzoek de koopovereenkomst te overleggen;
  - e. de personenauto die is aangeschaft met subsidie uitsluitend in te brengen in het privévermogen van de subsidieontvanger.
2. De verplichting van het eerste lid, onderdeel b, geldt niet indien de subsidieontvanger een andere elektrische personenauto koopt of leaset die ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en deze andere auto gedurende de nog resterende termijn van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde periode op zijn naam is gesteld. In dit geval wordt de vaststellingsbeschikking op verzoek van de subsidieontvanger, na verstrekking van het kenteken van deze andere auto, dienovereenkomstig gewijzigd.
3. Het bepaalde in het eerste lid, is van overeenkomstige toepassing op de gewijzigde vaststellingsbeschikking bedoeld in het tweede lid.

### **Artikel 2.1.6 Gewijzigde vaststelling en terugvordering**

1. Onverminderd de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, kan de Minister besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terug te vorderen indien niet is voldaan aan artikel 2.1.5, eerste lid, onderdeel b.
2. Het onverschuldigd betaalde van de subsidie, bedoeld in het eerste lid, wordt berekend door  $1/36^{\circ}$  van het verstrekte subsidiebedrag te vermenigvuldigen met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting genoemd in artikel 2.1.5, eerste lid, onderdeel b.

### *§ 2 Subsidie aanschaf gebruikte elektrische personenauto's*

#### **Artikel 2.2.1 Voorwaarden**

1. De aanschaf van een gebruikte elektrische personenauto door de aanvrager vindt plaats op basis van een koopovereenkomst, gesloten met een autobedrijf.
2. De personenauto, bedoeld in het eerste lid, heeft niet eerder op naam gestaan van:
  - a. de aanvrager;
  - b. een persoon die op de datum van de aanvraag het zelfde woonadres heeft als de aanvrager.
3. De koopovereenkomst is niet eerder gesloten dan op de datum van publicatie van deze regeling.
4. De catalogusprijs van de personenauto was op de datum van eerste toelating niet lager dan € 12.000 en niet hoger dan € 45.000.
5. De personenauto is vanaf de datum van eerste toelating uitsluitend aangemerkt als een elektrische personenauto.
6. De elektrische personenauto heeft een actieradius van minimaal 120 km.

#### **Artikel 2.2.2 Aanvraag subsidieverlening**

- Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
- a. de naam, het adres en het burgerservicenummer van de subsidieaanvrager;
  - b. de naam en het adres van het autobedrijf;
  - c. de datum van ondertekening van de koopovereenkomst bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid;
  - d. het merk, type en handelsbenaming van de personenauto die is vermeld in de koopovereenkomst;
  - e. het kenteken van de personenauto die is vermeld in de koopovereenkomst bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid;
  - f. de catalogusprijs van de personenauto bedoeld in artikel 2.2.1, vierde lid;



### **Artikel 2.2.3 Aanvraag subsidievaststelling**

- Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
- het kenteken van de personenauto die is vermeld in de koopovereenkomst bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid;
  - het IBAN-nummer verstrekt van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

### **Artikel 2.2.4 Betaling**

Na vaststelling van de subsidie vindt de betaling van het subsidiebedrag plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

### **Artikel 2.2.5 Subsidieverplichtingen**

- De subsidieontvanger is verplicht:
  - de personenauto, genoemd in de koopovereenkomst bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid, op zijn naam te stellen;
  - er zorg voor te dragen dat de personenauto bedoeld in het vorige lid, gedurende drie jaar vanaf de datum van de tenaamstelling op zijn naam, ononderbroken op zijn naam is gesteld;
  - te beschikken over de koopovereenkomst tot drie jaar na de datum van de tenaamstelling op zijn naam;
  - op verzoek de koopovereenkomst te overleggen;
  - de personenauto bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid, uitsluitend in te brengen in het privévermogen van de subsidieontvanger.
- De verplichting van het eerste lid, onderdeel b, geldt niet indien de subsidieontvanger een andere elektrische personenauto koopt of leaset die ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en deze andere auto gedurende de nog resterende termijn van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde periode op zijn naam is gesteld. In dit geval wordt de vaststellingsbeschikking op verzoek van de subsidieontvanger, na verstrekking van het kenteken van deze andere auto, dienovereenkomstig gewijzigd.
- Het bepaalde in het eerste lid, is van overeenkomstige toepassing op de gewijzigde vaststellingsbeschikking bedoeld in het tweede lid.

### **Artikel 2.2.6 Gewijzigde vaststelling en terugvordering**

- Onverminderd de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, kan de Minister besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terug te vorderen indien niet is voldaan aan artikel 2.2.5, eerste lid, onderdeel b.
- Het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie, bedoeld in het eerste lid, wordt berekend door  $1/36^e$  van het verstrekte subsidiebedrag te vermenigvuldigen met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting genoemd in artikel 2.2.5, eerste lid, onderdeel b.

## ***§ 3 Subsidie lease nieuwe elektrische personenauto's***

### **Artikel 2.3.1 Voorwaarden**

- De lease van een nieuwe elektrische personenauto door de aanvrager vindt plaats op basis van een schriftelijke overeenkomst tot lease, gesloten met een lessor die het Keurmerk Private Lease voert.
- Het Keurmerk Private Lease is van toepassing op de overeenkomst tot lease.
- De overeenkomst tot lease is niet eerder gesloten dan op de datum van publicatie van deze regeling.
- De catalogusprijs van de personenauto is op de datum van ondertekening van de overeenkomst tot lease niet lager dan € 12.000 en niet hoger dan € 45.000.
- De elektrische personenauto heeft een actieradius van minimaal 120 km.

### **Artikel 2.3.2 Aanvraag subsidieverlening**

Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:



- a. de naam, het adres en het burgerservicenummer van de subsidieaanvrager;
- b. de naam en het adres van de lessor;
- c. de datum van ondertekening van de overeenkomst tot lease bedoeld in artikel 2.3.1, eerste lid;
- d. het merk, type en handelsbenaming van de personenauto die is vermeld in de overeenkomst tot lease;
- e. de catalogusprijs van de personenauto, bedoeld in artikel 2.3.1, eerste lid, zoals deze gold op de datum van ondertekening van de overeenkomst tot lease.

### **Artikel 2.3.3 Aanvraag tot subsidievaststelling**

Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. het kenteken van de personenauto die is vermeld in de overeenkomst tot lease bedoeld in artikel 2.3.1, eerste lid.
- b. het IBAN-nummer van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

### **Artikel 2.3.4 Betaling**

1. Na vaststelling wordt de subsidie betaald in maandelijkse termijnen van 1/48<sup>e</sup> deel van het subsidiebedrag.
2. De betaling van de subsidie vindt plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

### **Artikel 2.3.5 Subsidieverplichtingen**

1. De subsidieontvanger is verplicht:
  - a. de personenauto, genoemd in de overeenkomst tot lease, bedoeld in artikel 2.3.1, eerste lid, op zijn naam te hebben staan;
  - b. er zorg voor te dragen dat de personenauto bedoeld in artikel 2.3.1, eerste lid, gedurende vier jaar vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling, ononderbroken op zijn naam is gesteld;
  - c. te beschikken over de overeenkomst tot lease tot vier jaar na de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling van de personenauto op zijn naam;
  - d. op verzoek de overeenkomst tot lease te overleggen.
2. De verplichting van het eerste lid, onderdeel b, geldt niet indien de subsidieontvanger een andere elektrische personenauto koopt of leaset die ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en deze andere auto gedurende de nog resterende termijn van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde periode op zijn naam is gesteld. In dit geval wordt de vaststellingsbeschikking op verzoek van de subsidieontvanger, na verstrekking van het kenteken van deze andere auto, dienovereenkomstig gewijzigd.
3. Het bepaalde in het eerste lid, is van overeenkomstige toepassing op de gewijzigde vaststellingsbeschikking bedoeld in het tweede lid.

### **Artikel 2.3.6 Gewijzigde vaststelling en stopzetten uitbetaling**

1. Onverminderd de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, kan de Minister besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigde deel van de subsidie niet uit te betalen indien niet is voldaan aan artikel 2.3.5, eerste lid, onderdeel b.
2. Het onverschuldigde deel van de subsidie, bedoeld in het eerste lid, wordt berekend door 1/48<sup>e</sup> van het verstrekte subsidiebedrag te vermenigvuldigen met aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting genoemd in artikel 2.3.5, eerste lid, onderdeel b.

## **§ 4 Subsidie lease gebruikte elektrische personenauto's**

### **Artikel 2.4.1 Voorwaarden**

1. De lease van een gebruikte elektrische personenauto door de aanvrager, vindt plaats op basis van een schriftelijke overeenkomst tot lease, gesloten met een lessor die het Keurmerk Private Lease mag voeren.
2. Het Keurmerk Private Lease is van toepassing op de overeenkomst tot lease.
3. De personenauto, bedoeld in het eerste lid, heeft niet eerder op naam gestaan van:
  - a. de aanvrager;



- b. een persoon die het zelfde woonadres heeft als de aanvrager.
4. De overeenkomst tot lease is niet eerder gesloten dan op de datum van publicatie van deze regeling.
5. De catalogusprijs van de personenauto was op de datum van eerste toelating niet lager dan € 12.000 en niet hoger dan € 45.000.
6. De personenauto is vanaf de datum van eerste toelating uitsluitend aangemerkt als een elektrische personenauto.
7. De elektrische personenauto heeft een actieradius van minimaal 120 km.

#### **Artikel 2.4.2 Aanvraag subsidieverlening**

Bij de aanvraag tot verlening van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. de naam, het adres en het burgerservicenummer van de subsidieaanvrager;
- b. de naam en het adres van de lessor;
- c. de datum van ondertekening van de overeenkomst tot lease bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid;
- d. het merk, type en handelsbenaming van de personenauto die is vermeld in de overeenkomst tot lease, indien bekend;
- e. het kenteken van de personenauto die is vermeld in de koopovereenkomst bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid;
- f. de catalogusprijs van de personenauto bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid.

#### **Artikel 2.4.3 Aanvraag tot subsidievaststelling**

Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden in elk geval de volgende gegevens verstrekt:

- a. het kenteken van de personenauto die is vermeld in de overeenkomst tot lease bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid;
- b. het IBAN-nummer van een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

#### **Artikel 2.4.4 Betaling**

1. Na vaststelling wordt de subsidie betaald in maandelijkse termijnen van  $1/48^{\circ}$  deel van het subsidiebedrag.
2. De betaling van de subsidie vindt plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

#### **Artikel 2.4.5 Subsidieverplichtingen**

1. De subsidieontvanger is verplicht:
  - a. de personenauto, genoemd in de overeenkomst tot lease, bedoeld in artikel 2.4.1, eerste lid, op zijn naam te stellen;
  - b. er zorg voor te dragen dat de personenauto, bedoeld in het vorige lid, gedurende vier jaar vanaf de datum van de tenaamstelling op zijn naam, ononderbroken op zijn naam is gesteld;
  - c. te beschikken over de overeenkomst tot lease tot vier jaar na de datum van de tenaamstelling van de personenauto op zijn naam;
  - d. op verzoek de overeenkomst tot lease te overleggen.
2. De verplichting van het eerste lid, onderdeel b, geldt niet indien de subsidieontvanger een andere elektrische personenauto koopt of leaset die ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en deze andere auto gedurende de nog resterende termijn van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde periode op zijn naam is gesteld. In dit geval wordt de vaststellingsbeschikking op verzoek van de subsidieontvanger, na verstrekking van het kenteken van deze andere auto, dienovereenkomstig gewijzigd.
3. Het bepaalde in het eerste lid, is van overeenkomstige toepassing op de gewijzigde vaststellingsbeschikking bedoeld in het tweede lid.

#### **Artikel 2.4.6 Gewijzigde vaststelling en stopzetten uitbetaling**

1. Onverminderd de artikelen 4:49 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht, kan de Minister besluiten de vaststelling van de subsidie te wijzigen en het onverschuldigde deel van de subsidie niet uit te betalen indien niet is voldaan aan artikel 2.4.5, onderdeel b.





2. Het onverschuldigde deel van de subsidie, bedoeld in het eerste lid, wordt berekend door  $1/48^e$  van het verstrekte subsidiebedrag te vermenigvuldigen met aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting genoemd in artikel 2.4.5, onderdeel b.

## HOOFDSTUK 3 SLOTBEPALINGEN

### Artikel 3.1 Misbruik en oneigenlijk gebruik

1. De Minister houdt ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidie een registratie bij waarin wordt vastgelegd:
  - a. het opleggen van een boete aan een subsidieontvanger op grond van de Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies;
  - b. het lager vaststellen van de subsidie op grond van artikel 4:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, het intrekken of ten nadele van de subsidieontvanger wijzigen van de subsidieverlening op grond van artikel 4:48 van de Algemene wet bestuursrecht en het intrekken of ten nadele van de subsidieontvanger wijzigen van de subsidievestiging op grond van artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht, indien de subsidieontvanger een verwijt kan worden gemaakt van de lagere vaststelling, intrekking of wijziging als hiervoor bedoeld;
  - c. de aard van de gedragingen die tot maatregelen als bedoeld in onderdelen a en b hebben geleid en, in geval van maatregelen als bedoeld in onderdeel b, het subsidiebedrag dat daarmee is gemoeid;
  - d. de naam- en adresgegevens van de subsidieontvanger jegens wie de maatregelen als bedoeld in de onderdelen a en b, worden getroffen;
2. De registratie kan worden geraadpleegd door daartoe door de Minister aangewezen ambtenaren die zich bezighouden met het verstrekken van subsidies door de Minister.
3. De registratie van gegevens vindt plaats voor de duur van maximaal vijf jaar na de datum van registratie, waarna de betreffende gegevens uit de registratie worden verwijderd.
4. Indien blijkt dat een aanvrager in de in het eerste lid bedoelde registratie is opgenomen kan de Minister aan de geregistreerde gegevens gevolgtrekkingen verbinden bij de beoordeling van de aanvraag, de in het kader van de subsidieverstreking op te leggen verplichtingen en de controle op de naleving van die verplichtingen.

### Artikel 3.2 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2020 en vervalt met ingang van 1 juli 2025, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor de laatstgenoemde datum zijn aangevraagd.

### Artikel 3.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren.

Deze regeling wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Op grond van deze regeling kunnen subsidies worden verstrekt aan particulieren voor de aanschaf of lease van een elektrische personenauto.

Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Regeerakkoord en het Klimaat-akkoord.<sup>1</sup> In het Regeerakkoord is afgesproken dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. In het Klimaat-akkoord van 28 juni 2019 is deze ambitie verder geconcretiseerd. Het kabinet heeft met het Klimaat-akkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Onderdeel daarvan is ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector. Om deze kabinetsambitie te realiseren is de komende jaren financiële stimulering van elektrisch rijden noodzakelijk.

#### 2. Hoofdpijnen van de regeling

##### Doel

De regeling betreft een subsidie voor 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 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. Cumulatief leidt de subsidieregeling tot een reductie tot 0,3 Mton CO<sub>2</sub> tot en met 2030.

De prille markt van de elektrische personenauto's is gebaat 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. Dit blijkt ook uit onderzoek van de ANWB, zoals verwoord in de Elektrisch Rijden Monitor 2019.<sup>2</sup> Het doel van de 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 huidige fiscale maatregelen bieden voordelen voor zowel particulieren en zakelijke rijders als ondernemers, maar is vooral effectief voor zakelijke rijders en ondernemers vanwege het accent op de bijtelling. Daarom is het nodig geacht een aanvullende maatregel te introduceren voor particulieren voor de kleinere en compacte middenklasse personenauto's. Het integreren hiervan in de inkomstenbelasting zou de inkomstenbelasting aanzienlijk compliceren. Mede daarom is gekozen voor een subsidieregeling.

Gelet op de snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch personenvervoer is het niet met 100% zekerheid te zeggen wat de precieze effecten van de regeling zullen zijn. De inschatting is dat de subsidieregeling ertoe leidt dat er circa 2.300 extra 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 is dit effect van dezelfde orde van grootte. In 2019 bedroeg de totale vloot elektrische personenauto's bijna 110.000.<sup>3</sup> Het marktaandeel in de nieuwverkoop van 2019 was 13,7%.

##### *Samenhang met andere maatregelen op het gebied van elektrisch vervoer*

Deze 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 Klimaat-akkoord en het Regeerakkoord om de doelstelling te behalen dat in

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-2017-vertrouwen-in-de-toekomst>, <https://www.klimaat-akkoord.nl>.

<sup>2</sup> <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/duurzaam/elektrisch-rijden-monitor-2019>.

<sup>3</sup> <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>



2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Er zijn andere subsidieregelingen in voorbereiding, gericht op het gebruik van elektrische bedrijfsauto's en vrachtauto's 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 kortingen op de motorrijtuigenbelasting 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 gegeven.<sup>4</sup>

In het Regeerakkoord is afgesproken dat gemeentes de bevoegdheid krijgen tot het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze voertuigen. Voor zover bekend zijn er geen subsidies voorzien vanuit decentrale overheden voor de aanschaf of lease van elektrische personenauto's door particulieren.

### *Minimale duur tenaamstelling*

Eenzijds 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 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.<sup>5</sup>

De tenaamstelling van de elektrische personenauto's van aanvragers die subsidie hebben ontvangen zal bij de aanvraag tot subsidievaststelling bij RDW gecontroleerd worden. Na de tenaamstelling zal eveneens periodiek bij de RDW worden gecontroleerd om na te gaan of aan deze eis wordt voldaan. Indien de particulier de gesubsidieerde personenauto tussentijds bijvoorbeeld verkoopt, dient de subsidie naar rato te worden terug betaald (bij aanschaf) of wordt de uitbetaling van maandelijkse termijnen stopgezet (bij lease).<sup>6</sup> 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.

### *Catalogusprijs*

Deze subsidie geldt 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 het middensegment 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](http://www.rdw.nl))

### *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

<sup>4</sup> <https://www.nkl.nl/projecten/onze-lopende-projecten/nationale-agenda-laadinfrastructuur-2/>.

<sup>5</sup> 'Autoleasemarkt in cijfers 2018', Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen.

<sup>6</sup> Gelet op de discretionaire bevoegdheid bij terugvordering is er wel ruimte om in bepaalde gevallen niet terug te vorderen bij situaties van overmacht waarbij de auto buiten de schuld van de subsidieontvanger niet de vereiste drie of vier jaar op zijn naam staat.



gemaakt wordt van 'katvangers' blijft echter aanwezig.<sup>7</sup> Hiermee krijgen deze katvangers potentieel subsidie, maar kan deze niet 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

### *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 Lease en dat het keurmerk ook op dat leasecontract van toepassing is.<sup>8</sup> 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.

### *Subsidiebedrag*

Voor 2020 en 2021 is 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.<sup>9</sup> 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 daarom 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 in principe 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).<sup>10</sup> Dit betekent dat de vraag naar elektrische personenauto's gevoelig is voor prijsveranderingen.

### *Monitoring en evaluatie*

De ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer gaan snel, zowel op het gebied van technologie, de beschikbaarheid van elektrische voertuigen als de prijsontwikkeling. De regeling is gebudgetteerd in verband met onder andere de 'hand aan de kraan' afspraken uit het Klimaatakkoord.<sup>11</sup> 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.

Daarnaast zal de werking van de regeling ook tussentijds gemonitord worden, voor het eerst na een jaar. Daarbij zal onder meer gekeken worden naar de minimale bezitsduur (in het bijzonder voor lease) en tot hoeveel terugvorderingen dan wel stopzetten van de subsidie dit leidt. Ook wordt dan 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.

<sup>7</sup> Dit betreft de constructie waarbij personen eigenaar van een voertuig worden, met als doel de daadwerkelijke eigenaar buiten bereik van de autoriteiten te houden.

<sup>8</sup> [www.keurmerkprivatelease.nl](http://www.keurmerkprivatelease.nl).

<sup>9</sup> Dit verschil in de looptijd van de subsidie is het gevolg van het vervroegen van de subsidie voor gebruikte auto's ten opzichte van de budgettaire afspraken in het Klimaatakkoord.

<sup>10</sup> 'Een redelijke bandbreedte voor de langetermijn-aanschafprijselasticiiteit voor het autobezit voor de Nederlandse situatie is -0,4 tot -0,5', <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/500076011.pdf>.

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2019/20, 32 813 nr. 398.



### 3. Subsidieplafond en subsidiabele kosten

Het subsidieplafond bedraagt voor 2020 € 10.000.000 voor nieuwe personenauto's en € 7.200.000 voor gebruikte personenauto's. Het subsidieplafond bedraagt voor 2021 € 14.400.000 voor nieuwe personenauto's en € 13.500.000 voor gebruikte personenauto's. De bedragen zijn daarmee op basis van de huidige prognoses voldoende 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 zullen in de Staatscourant bekendgemaakt worden.

### 4. Risicoanalyse en toepasselijk subsidiekader

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

De Aanwijzingen voor subsidieverstrekingen bevatten de voorschriften voor het onder ministeriële verantwoordelijkheid verstrekken van subsidies die in acht worden genomen bij het opstellen van subsidieregelingen.<sup>12</sup> Op grond van deze Aanwijzingen wordt een onderscheid gemaakt, afhankelijk van de hoogte van het subsidiebedrag. Het uitgangspunt bij subsidies van minder dan € 25.000 is dat een vast bedrag wordt verstrekt, een 100% voorschot en dat de subsidieontvanger achteraf in beginsel geen verantwoording hoeft af te leggen aan de subsidieverstrekker.

De subsidiebedragen die worden verstrekt op grond van deze regeling zijn allen onder de € 25.000. Hierop zouden dan ook de voornoemde uitgangspunten van toepassing zijn. Uit de risicoanalyse is echter gebleken dat dit tot onwenselijke resultaten zou kunnen leiden. Het is in het belang van de koper of leasee van een elektrische personenauto om op het moment van het sluiten van de overeenkomst duidelijkheid te krijgen over het al dan niet verkrijgen van subsidie. Op dit moment zijn de levertijden van populaire elektrische personenauto's in sommige gevallen zeer lang. Vanuit het oogpunt van het voorkomen van misbruik en oneigenlijk gebruik is het echter onwenselijk om de subsidie al uit te keren op het moment dat de koopovereenkomst gesloten is, maar de personenauto nog niet geleverd is. Het is echter ook onwenselijk om de subsidieaanvraag pas mogelijk te maken op het moment dat de personenauto geleverd is. De subsidieaanvrager verkeert dan lange tijd in onzekerheid of hij wel in aanmerking komt voor de subsidie en kan op dat moment niet meer van de aankoop afzien.<sup>13</sup> Dit zou een negatief effect kunnen hebben op de bereidheid tot aanschaf van een elektrische personenauto waarvoor in beginsel subsidie kan worden verkregen. Hiermee zou afbreuk gedaan kunnen worden aan de beoogde effectiviteit van de regeling. Om deze redenen is er, met instemming van het ministerie van Financiën, voor gekozen om af te wijken van de Aanwijzingen voor subsidieverstreking en in het onderhavige geval de voorschriften voor subsidieverstreking van € 25.000 tot € 125.000 toe te passen.<sup>14</sup>

Deze aanpassing leidt ertoe dat een aanvraag tot subsidieverlening ingediend kan worden op het moment dat de koopovereenkomst of het leasecontract gesloten is. Daarbij is het advies aan de particulier bij het sluiten van de koopovereenkomst af te spreken in het contract een ontbindende voorwaarde op te nemen dat van de koop c.q. lease afgezien kan worden als er geen subsidie wordt verkregen. Autodealers en leasemaatschappijen staan positief tegenover een ontbindende voorwaarde mits de beslissing over de verlening snel kan plaatsvinden. De aanvrager heeft na verlening duidelijkheid over de aanspraak op de subsidie. De vaststelling van de subsidie en de uitbetaling vinden plaats op het moment dat de personenauto geleverd en te naam gesteld is op de naam van de subsidie-aanvrager. Op deze manier is een juiste balans gevonden tussen de wens om subsidieontvangers in een vroeg stadium duidelijkheid te geven over de aanspraak op subsidie, maar tegelijkertijd de risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik zoveel mogelijk te verkleinen. Met deze maatregelen wordt het restrisico op misbruik en oneigenlijk gebruik aanvaardbaar geacht, op grond van de uitgevoerde risicoanalyse met betrekking tot deze subsidieregeling.

<sup>12</sup> Regeling van de Minister-President, Minister van Algemene Zaken, van 15 december 2009, nr. 3086451, houdende vaststelling van Aanwijzingen voor subsidieverstreking (Stcrt. 2009, 20306).

<sup>13</sup> De koper wordt geadviseerd bij het sluiten van de koopovereenkomst af te spreken in het contract een ontbindende voorwaarde op te nemen dat van de koop afgezien kan worden als er geen subsidie wordt verkregen.

<sup>14</sup> Op grond van Aanwijzing 6 van de Aanwijzingen voor subsidieverstreking is afwijking slechts toegestaan, indien in overleg met de Minister van Financiën wordt vastgesteld dat onverkorte toepassing daarvan uit een oogpunt van goede regelgeving of goed bestuur niet tot aanvaardbare resultaten zou leiden. Bij brief van 14 oktober 2019 is door het Ministerie van Financiën hiervoor toestemming verleend.



## 5. Wettelijk kader

### *Nationaal recht*

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

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

### *Europeesrechtelijke aspecten*

De subsidieregeling betreft subsidie die wordt verstrekt aan natuurlijke personen voor personenauto's. Dit is geen staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidie heeft een effect voor de autodealers, autofabrikanten en leasemaatschappijen omdat er meer elektrische personenauto's worden verkocht of geleased. Dit effect is echter niet selectief naar bepaalde autodealers, autofabrikanten of leasemaatschappijen. Er is hier sprake van een louter secundair economisch effect dat inherent is aan een dergelijke regeling. Dit is niet te duiden als indirect voordeel, en dus niet als (indirecte) staatssteun. Daarmee is geen sprake van staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

## 6. Uitvoering & Privacy

### *Uitvoering*

Deze regeling wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO), onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. RVO heeft aantoonbare en jarenlange ervaring met de uitvoering van diverse subsidieregelingen voor bedrijven en particulieren. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van deze regeling is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringslasten en administratieve lasten.

### *Privacy*

Voor de goede uitvoering en controle van de regeling maakt RVO gebruik van de gegevens van de Dienst wegverkeer (hierna: RDW). Gelet op de verwerking van persoonsgegevens die daarmee gemoeid is, is een Privacy Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. Voor een deel betreft het hier de openbare gegevens die voor een ieder in het kentekenregister beschikbaar zijn. Voor een ander deel vindt er een uitwisseling plaats tussen de gegevens van de RDW en RVO. Zo zal RVO bij de vaststelling van de subsidie in alle gevallen nagaan of de tenaamstelling van de subsidieontvanger overeenkomt met de tenaamstelling in het kentekenregister. Daarna zal RVO periodiek de tenaamstelling controleren bij de RDW om na te gaan of wordt voldaan aan de verplichting van de duur van de tenaamstelling. Daarnaast dient de subsidieaanvrager het burgerservicenummer te vermelden bij de aanvraag. Gebruik van dit nummer is noodzakelijk om de identiteit van de subsidieaanvrager eenduidig vast te kunnen stellen en de juistheid van de persoonsgegevens te kunnen controleren. Daarnaast is het gebruik van het burgerservicenummer noodzakelijk omdat dit gebruikt wordt door de RDW en RVO bij de uitwisseling van de kentekengegevens om het kenteken eenduidig aan de persoon te koppelen.

Parallel aan de internetconsultatie is de regeling en het PIA voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (hierna: AP) voor advies. Op 21 april 2020 heeft de AP advies uitgebracht. Eén van de verplichtingen in de regeling is dat de subsidieontvanger op verzoek alle gevraagde medewerking verleent aan een evaluatieonderzoek over de toepassing en effecten van de regeling. Volgens de



toelichting dient de subsidieontvanger mee te werken aan het openbaar maken van gegevens en het evalueren van de regeling. Volgens de AP is onduidelijk of daarbij ook persoonsgegevens in de zin van de AVG openbaar worden gemaakt. De AP adviseert om te verduidelijken welke gegevens openbaar zullen worden gemaakt. Als dit persoonsgegevens zijn, dan adviseert de AP om de noodzaak en de grondslag van deze gegevensbewerking te onderbouwen.

In reactie hierop wordt opgemerkt dat het niet de bedoeling is om bij de evaluatie persoonsgegevens openbaar te maken. Om bij de evaluatie te kunnen bepalen of de regeling doeltreffend was kunnen wel subsidieontvangers benaderd worden om hun ervaringen te delen, maar voor de resultaten daarvan zullen geen persoonsgegevens openbaar worden gemaakt. De toelichting is op dit punt verduidelijkt.

## **7. Regeldrukeffecten**

De regeldruk voor de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de regeling. In de praktijk zal het autobedrijf of de leasemaatschappij veelal de particulier informeren over de mogelijkheden voor subsidie. Met behulp van die informatie kan de particulier zich via de website van RVO verder verdiepen in de voorwaarden voor het kunnen benutten van de subsidie. De particulier kan ook zelf actief op zoek gaan naar informatie over subsidie. Na het tekenen van het contract voor koop of lease, met ontbindende voorwaarde, doet de particulier een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO. Een particulier zal de aanvraag met DigiD kunnen doen. De particulier ontvangt een verleningsbesluit van RVO. Als de personenauto geleverd wordt en te naam is gesteld, volgt het verzoek tot vaststelling door de particulier. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de subsidie. Een belangrijke voorwaarde voor subsidie is de minimale bezitsduur van de personenauto. Als binnen deze periode de tenaamstelling wijzigt, moet de particulier RVO hiervan op de hoogte stellen.

De verwachting is dat een particulier in totaal vier uur besteedt aan al deze stappen, waarvan ongeveer één uur kennisnamekosten betreft. Voor het berekenen van de regeldruk voor burgers wordt een standaardtarief van € 15,- gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een individu daarmee € 60,-. Uitgaande van een subsidiebedrag van € 4.000 tot € 2.000 betekent dit een regeldruk van 1,5% tot 3%. Voor de duur van de gehele regeling worden met de kennis van nu ongeveer 46.000 aanvragen voor subsidie voor nieuwe personenauto's verwacht. Daarmee is de macro regeldruk van deze regeling ongeveer € 2,76 miljoen voor de hele duur van de regeling. Voor gebruikte personenauto's worden met de kennis van nu ongeveer 46.000 aanvragen verwacht. Dat betekent een macro regeldruk van € 2,76 miljoen voor de duur van de regeling.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 26 maart 2020 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk. Het college heeft geen opmerkingen ten aanzien van nut en noodzaak van de regeling. Het ATR heeft verder geadviseerd de onderbouwing van de regeling op een aantal punten te verbeteren.

Het college adviseert om nader te onderbouwen waarom voor subsidies voor gebruikte elektrische auto's aanschaf via autobedrijven met RDW-erkenning moet plaatsvinden en daarbij expliciet in te gaan op eventuele gevolgen van deze voorwaarde voor de kosten en effectiviteit van de subsidieregeling. In reactie hierop wordt opgemerkt dat deze eis noodzakelijk is geacht met het oog op het voorkomen van fraude. Dit is nader toegelicht in paragraaf 2, onder de kop aanschaf gebruikte elektrische personenauto's. Omdat de kans op fraude met deze voorwaarde wordt beperkt, draagt deze voorwaarde bij aan de effectiviteit (doeltreffendheid) van de regeling. Aanschaf via een RDW-erkend autobedrijf heeft meerkosten en meerwaarde ten opzichte een transactie tussen particulieren. Echter, gezien de concurrentie op de markt van autobedrijven is te verwachten dat deze meerkosten beperkt zullen blijven.

Het college adviseert om in de regeling te vermelden op welke datum publicatie is voorzien en daarbij de minimuminvoeringstermijn van twee maanden in acht te nemen. In reactie hierop wordt opgemerkt dat ten tijde van de internetconsultatie nog niet zeker was welke datum van publicatie haalbaar zou zijn. Er wordt in dit geval afgeweken van de minimuminvoeringstermijn, dit is echter in dit geval gerechtvaardigd om ongewenste private nadelen te voorkomen. Dit is nader toegelicht in de artikels-gewijze toelichting bij artikel 3.2.

Het college adviseert om één subsidieplafond voor de periode 2020–2025 (zonder jaarlijkse 'schotten') te hanteren. In reactie hierop wordt opgemerkt dat er begrip heerst voor deze breder gedragen wens. In het Klimaatakkoord is deze regeling echter expliciet per jaartal gebudgetteerd in het kader van de budgettaire beheersbaarheid en de 'Hand aan de kraan'- afspraken, zoals deze in het Klimaatakkoord zijn vastgelegd. Deze afspraken zijn passend binnen de begrotingsregels.



Het college adviseert om in de toelichting de kennisnamekosten voor (lease)bedrijven c.q. particulieren in beeld te brengen conform Rijksbrede methodiek. In reactie hierop wordt aangegeven dat de totale regeldruk voor een particulier – dus inclusief kennisnamekosten – zeer beperkt is, namelijk in totaal vier uur. Omdat (lease)bedrijven zelf niet kwalificeren voor de subsidie is de regeldruk voor deze groep nog geringer. De kennisnamekosten betreffen hier de kosten voor de burger om zich op de hoogte te stellen van de verplichtingen en de regeling. Bij geringe complexiteit wordt conform de Rijksbrede methodiek dit getaxeerd op maximaal een uur per persoon.

## **8. Advies en consultatie**

Bij het opstellen van de regeling is het Formule E-Team (FET) geconsulteerd. Het FET is een door de Minister van Economische Zaken en Klimaat in december 2015 ingesteld adviescollege. Het FET heeft tot taak de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat te adviseren over de uitvoering van het beleid inzake elektrisch vervoer en het bevorderen van elektrisch vervoer (artikel 2 van het Instellingsbesluit Formule E-team). In het FET werken het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid samen aan de stimulering van elektrisch vervoer.<sup>15</sup>

De schriftelijke en mondelinge adviezen van leden van het FET zijn betrokken in het ontwerp van de regeling. De partijen uit het FET hebben tevens geadviseerd over stimulering van gebruikte personenauto's. Dit heeft er onder meer toe geleid dat er ook subsidie mogelijk is voor gebruikte personenauto's, zowel koop als lease.

Deze regeling heeft van 4 maart tot en met 31 maart 2020 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 380 unieke reacties ontvangen, waarvan 314 openbaar. Hiervan betreft het in 54 gevallen een overheid, (branche)organisatie of bedrijf wat heeft gereageerd. Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele inspraakreacties, maar wordt in hoofdlijnen weergegeven wat de aard van de reacties was en in hoeverre deze tot aanpassingen van de regeling hebben geleid. Een uitgebreider verslag is na te lezen op [www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling\\_elektrisch\\_rijden](http://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_elektrisch_rijden).

In het algemeen heeft de consultatie niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele marginale omissies hersteld. Hieronder volgt een samenvatting van het verslag van de binnengekomen reacties.

Bij de start van de internetconsultatie is de vraag voorgelegd wat indieners vinden van de hoogte van het subsidiebedrag. Het merendeel van de indieners vindt de hoogte van het bedrag toereikend. De internetconsultatie heeft op dit punt geen aanleiding gegeven tot aanpassingen.

Bijna de helft (43%) van de reacties betrof een verzoek om de regeling met terugwerkende kracht in werking te laten treden. Ook bleek dat een deel van de indieners het ingangsmoment van de subsidieregeling niet duidelijk vond. Een subsidie is in de basis bedoeld om een stimulerend effect te geven. Deze subsidie beoogt nieuwe particulieren over de streep te trekken die juist nog niet gekozen hebben voor een elektrische personenauto en wel in de markt komen om voor een nieuwe of gebruikte andere auto te gaan kiezen. Vandaar dat ervoor gekozen is het moment van het ondertekenen van de koop- of leaseovereenkomst, niet de datum waarop de auto daadwerkelijk wordt afgeleverd bepalend te maken voor de vraag of een aanvrager in aanmerking komt voor subsidie.

Ongeveer 12% van de reacties betrof een inhoudelijke vraag over hoe de regeling precies werkt in een bepaald geval (vaak de eigen situatie) en was daarmee geen specifieke oproep tot het wijzigen van de regeling. Ongeveer 10% van de indieners zag verder graag een uitbreiding van de regeling om naast de elektrische personenauto ook diverse andere elektrische voertuigcategorieën en doelgroepen toe te voegen zoals motorfietsen, overige lichte voertuigen, (Plug-in)hybride personenauto's (P)HEV, Bi-fuel / CNG auto's, ombouw / retrofit voertuigen, deelauto's, bestel- en vrachtauto's, ZZP-ers en kleine zelfstandigen. Indieners geven aan dat ook die voertuigcategorieën en doelgroepen bijdragen aan de reductie van CO<sub>2</sub>. Gezien de beperkte middelen heeft het kabinet keuzes moeten maken en is de scope van deze subsidieregeling niet verder uitgebreid. Wel volgen op grond van afspraken uit het Klimaat-akkoord nog aparte regelingen voor bedrijfs- en vrachtauto's.

Ten aanzien van de grenzen van de cataloguswaarde (nieuw en gebruikt) zijn ook diverse reacties binnen gekomen. Sommige indieners hebben gepleit voor het compleet loslaten van deze grenzen. Anderen hebben gevraagd om het verhogen van de bovengrens naar ca € 50.000,- tot € 60.000,-

<sup>15</sup> In het FET is een diversiteit aan leden vertegenwoordigd: 3TU, ANWB, AutomotiveNL, BOVAG, MVO Nederland, Energie-Nederland, de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat, ELaadNL, RAI Vereniging, Vereniging DOET, Stichting Natuur en Milieu, Stichting Zero Emissie Busvervoer, VNA en de VNG.





omdat de meest populaire (gebruikte) elektrische personenauto's oorspronkelijk een hogere cataloguswaarde van € 45.000,- hebben. Hierdoor zouden ten onrechte enkele wenselijke (middenklasse) elektrische auto's afvallen. In reactie hierop wordt vermeld dat de regeling zich richt op de kleine en (compacte) middenklasse auto's. Iedere grens die wordt gesteld brengt nieuwe randgevallen met zich mee. Besloten is de grens bij een cataloguswaarde van € 45.000,- te houden.

Verder hebben enkele indieners vraagtekens geplaatst bij de definitie van een 'nieuwe personenauto'. Import van nieuwe personenauto's die niet via de reguliere Nederlandse importkanalen loopt, is hiermee niet mogelijk volgens de indieners (zogenaamde 'grijze' import). Echter, zo lang er geen enkele vorm van (voor)registratie op een nieuw voertuig heeft plaatsgevonden, waar ook ter wereld, dan kan een nieuw voertuig nog steeds voldoen aan de gestelde definitie in deze regeling. Het nieuwe voertuig moet dan bij een keuringsstation van de RDW worden aangeboden en daarmee kan de datum eerste toelating, datum eerste registratie en datum eerste tenaamstelling alsnog gelijk zijn. Dit punt is verduidelijkt in de artikelsgewijze toelichting bij het begrip 'nieuwe personenauto'.

Het verplichten van een koop via een autobedrijf met RDW-erkende bedrijfsvoorraad is op kritiek gestuit van een aantal partijen. Sommige indieners voorspellen dat daarmee dat de subsidie door autohandelaren wordt ingebouwd in de vraagprijs omdat gebruikte elektrische personenauto's die particulieren onderling verhandelen niet in aanmerking komen voor subsidie. Vanwege het belang van fraudebestrijding is deze eis echter gerechtvaardigd geacht (zie nadere toelichting in paragraaf 2, aanschaf gebruikte elektrische personenauto's). Verder monitort gedurende de looptijd van de regeling RVO de verkoopprijzen van elektrische auto's in zowel binnen- als buitenland.

Meerdere indieners hebben vragen gesteld over de minimale actieradius van 120 km die als eis in de conceptregeling is opgenomen. Een aantal indieners zet vraagtekens bij het doel deze eis en roept op om deze eis volledig te laten vervallen of te verlagen. Anderen vinden de gestelde actieradius van 120 km weinig ambitieus en verzoeken deze waarde te verhogen. De minimale actieradius van 120 km is als eis behouden omdat het doel hiervan is om alleen de aanschaf of lease van elektrische personenauto's in aanmerking te laten komen voor subsidie die een volwaardig alternatief vormen voor een volwaardige compacte middenklasse personenauto met een verbrandingsmotor, inclusief stadsauto. Met 'volwaardig' is bedoeld dat een auto een reële minimale afstand kan afleggen zodat in de praktijk deze auto niet na iedere rit al opgeladen hoeft te worden. In overleg met de sector (Formule E-Team) is eerder geconcludeerd dat een waarde van minimaal 120 km reëel is.

Een aantal indieners heeft verzocht om een verplichte (uniforme) batterijcheck en een aanbod voor verlengde batterijgarantie z.s.m. onderdeel te laten uitmaken van deze subsidieregeling voor gebruikte elektrische personenauto's. Naast de aanschafprijs is volgens de indieners de onzekerheid over de levensduur van de batterij voor veel mensen een drempel om een gebruikte elektrische personenauto te kopen. De consument krijgt met een batterijcheck en -garantie zekerheid over de conditie en garantie van de batterij van de auto. Net als deze sectorpartijen vindt het kabinet de afspraken uit het Klimaatakkoord over een spoedige uniforme batterijcheck en -garantie heel belangrijk. Een verplichte koppeling aan deze regeling zien wij nu niet als kansrijk. De fabrieksgarantie op de accu bij veel aanbieders inmiddels 8 jaar. Voor gebruikte auto's valt de batterij onder de normale BOVAG-garantie, die kopers tegen meerprijs eventueel ook elders kunnen verlengen. Met de BOVAG is afgesproken dat zij werken aan een uniforme batterijcheck waarbij gestreefd wordt deze in 2020 nog in te voeren. Dit zodat iedereen bij de aanschaf zekerheid heeft over de conditie van de batterij. Daarnaast wordt dit vraagstuk ook in Europees verband aangekaart.

Een aantal indieners heeft zorgen geuit over het aantal laadpunten in Nederland en de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk, dit gelet op de sterke stimulering en groei van elektrische voertuigen. Zij vragen zich verder af in hoeverre het netwerk deze belasting wel aan kan, of er voldoende laadpunten zijn en of deze ook in de openbare ruimte allemaal passen. Ook zetten zij hun vraagtekens bij de beschikbare hoeveelheid (groene) elektriciteit die momenteel wordt geproduceerd. Een aantal brancheverenigingen pleit ook dat de groei van elektrisch vervoer gelijk op moet blijven lopen met een sterke toename van het aantal laadpunten. Dit zodat laadinfrastructuur geen drempel vormt om emissieloos te gaan rijden. Zij hechten daarom groot belang aan een goede uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De noodzaak om voldoende laadpunten de komende jaren te realiseren en te zorgen dat het elektriciteitsnetwerk hierop voldoende voorbereid is wordt erkend. De afspraken van het Klimaatakkoord zorgen voor grote veranderingen in ons energiesysteem. De uitrol van elektrisch vervoer is slechts één van de oorzaken van de toename van het elektriciteitsverbruik. Accu's van elektrische auto's bieden daarnaast nieuwe mogelijkheden om vraag en aanbod te stabiliseren. In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werken netbeheerders samen met de regionale overheden om de toekomstige energiebehoefte voor elektrisch rijden in kaart te brengen. Netbeheerders krijgen hierdoor zicht op de impact en kunnen het elektriciteitsnet op tijd aanpassen.



De VNA heeft verzocht om de minimale bezitsduur voor geleaste elektrische personenauto's, waarop subsidie wordt aangevraagd, in te korten van 4 jaar naar 3 jaar. Zeker voor gebruikte voertuigen is deze periode van 4 jaar volgens de VNA te lang. In reactie hierop wordt vermeld dat een voldoende langdurige bezitsperiode een belangrijk uitgangspunt geweest is in het Klimaatakkoord. Deze sluit bovendien aan op de gemiddelde duur van leasecontracten.<sup>16</sup> Alles overwegende achten wij een bezitsperiode van 4 jaar voor private lease passend. Dit punt zal wel worden meegenomen bij de tussentijdse monitoring van de regeling.

Tijdens de internetconsultatie hebben enkele indieners hun zorgen geuit over de milieubelasting van het stimuleren van elektrische voertuigen. Zij uitten onder andere hun twijfels bij de (arbeids)omstandigheden die spelen bij de inwinning van grondstoffen voor batterijen. Ook plaatsen zij vraagtekens bij de duurzaamheid van (batterijen van) elektrische auto's in relatie tot auto's met een verbrandingsmotor, mede in combinatie met de opwekking van elektriciteit die nog niet 100% hernieuwbaar is en batterijen die nauwelijks gerecycled worden.

De Nederlandse overheid onderkent de zorgen die er op dit gebied spelen en wil haar ogen hiervoor ook niet sluiten. Integendeel, zij voert actief beleid op deze aandachtspunten. Dit beleid is onder andere uitvoerig beschreven in de brief aan de Tweede Kamer over de 'Strategische aanpak batterijen' van 28 januari 2020.<sup>17</sup> In deze brief wordt samen met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en Economische Zaken en Klimaat een toelichting gegeven op de ontwikkelingen rond batterijen in de samenleving. Dat gaat breder dan alleen de batterijen die benodigd zijn voor elektrische personenauto's. Op grond daarvan heeft de Nederlandse overheid ook een agenda en een nationale strategische aanpak vormgegeven. Deze aanpak is erop gericht om de toename van het gebruik van batterijen in de samenleving – in transport, energieopslag en consumentenproducten – verantwoord te laten verlopen. Inzameling, duurzame en verantwoorde winning en hergebruik van grondstoffen zijn hierbij ook expliciete thema's.

De afspraken uit het Klimaatakkoord, waaronder deze subsidieregeling, en de afspraken uit het Energieakkoord versterken elkaar. De Energietransitie is in volle gang, onder andere sinds het energieakkoord uit 2013.<sup>18</sup> Nederland werkt aan duurzame, betrouwbare en beschikbare energie die voor iedereen betaalbaar is. Elektrische auto's zullen door de energietransitie in toenemende mate gebruik maken van duurzame energie.

## **9. Inwerkingtreding en horizonbepaling**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2020. Elektrische personenauto's die zijn gekocht of waarvoor een lease contract is afgesloten na publicatie van de subsidieregeling in de Staatscourant komen in aanmerking voor subsidie omdat vanaf dat moment de regeling definitief bekend is en particulieren daarmee rekening kunnen houden met hun beslissing tot koop of lease.

De regeling geldt voor nieuwe EV's gedurende een periode van vijf jaar en vervalt op 1 juli 2025. De regeling geldt voor gebruikte EV's gedurende een periode van vier jaar en vervalt op 1 juli 2024. De regeling blijft wel van toepassing op de afwikkeling van subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling wordt een (geanonimiseerd) verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en effecten van de subsidie in de praktijk (conform artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht).

## **Artikelsgewijs**

In Hoofdstuk 1 zijn de algemene bepalingen opgenomen. Deze bepalingen gelden voor alle vier de vormen van subsidieverstrekking die in deze regeling zijn opgenomen.

### **Artikel 1.1 Begripsbepalingen**

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

De actieradius van de personenauto betreft de maximale afstand die met de personenauto afgelegd kan worden op een volle accu of waterstof tank. Vanaf 1 september 2017 wordt die voor alle nieuwe personenauto's gemeten conform de WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure).

<sup>16</sup> 'Autoleasemarkt in cijfers 2018', Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen).

<sup>17</sup> [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01364&did=2020D02888)

<sup>18</sup> <https://www.ser.nl/nl/thema/energie-en-duurzaamheid/energieakkoord>.



WLTP is de opvolger van de NEDC-methode (New European Driving Cycle). Voor de subsidieregeling wordt in principe aangesloten bij de actieradius conform de WLTP. Bij gebruikte elektrische personenauto's is de actieradius echter vaak alleen via de (oude) NEDC-methode bepaald. Wanneer geen actieradius conform WLTP beschikbaar is, kan deze waarde worden gebruikt. Voor nieuwe personenauto's staat de actieradius vermeld in de catalogus van de fabrikant. De actieradius wordt ook vermeld in het kentekenregister en daarmee is deze informatie na tenaamstelling voor iedereen openbaar te raadplegen. Daarmee wordt er voor de actieradius aangesloten bij de oorspronkelijke actieradius van de personenauto en niet de actuele actieradius (in het geval van gebruikte personenauto's) omdat de oorspronkelijke actieradius beter objectief bepaalbaar is.

De catalogusprijs van de personenauto is een belangrijk begrip voor deze subsidieregeling, omdat deze prijs bepalend is voor de vraag of de aanschaf of lease van de personenauto in aanmerking komt voor subsidie. Daarbij is aangesloten bij de fiscale wetgeving (artikel 3.20, vijfde lid, onderdeel b, van de Wet inkomstenbelasting 2001 en het daarin genoemde artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992). Het betreft de in Nederland door de fabrikant of importeur publiekelijk kenbaar gemaakte prijs welke naar zijn inzicht bij verkoop aan de uiteindelijke afnemer valt te berekenen, inclusief belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en omzetbelasting (btw). Deze catalogusprijs is voor nieuwe personenauto's terug te vinden in de brochure van de fabrikant. Nadien is deze ook altijd objectief vast te stellen op het moment dat de auto is ingeschreven in het kentekenregister. Voor personenauto's die reeds te naam gesteld zijn of worden geïmporteerd uit het buitenland, is de catalogusprijs altijd terug te vinden in het kentekenregister. In het koop- of leasecontract van nieuwe personenauto's wordt ook de catalogusprijs genoemd. Sommige fabrikanten bieden elektrische auto's aan waarbij de batterij wordt verhuurd. Dit heeft echter geen invloed op de catalogusprijs. Bij elektrische personenauto's waarbij sprake is van batterijhuur geldt de catalogusprijs als ware dat deze auto gekocht zou zijn inclusief de batterij. Dit sluit aan bij de wijze waarop de Belastingdienst de fiscale waarde van een voertuig vaststelt om de bijtelling te kunnen berekenen.

Voor de definitie van een (elektrische) personenauto wordt aangesloten bij de definitie van personenauto uit artikel 1.1 van de Regeling voertuigen. Deze definitie luidt een 'voertuig op vier of meer wielen, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid of gehandicapt voertuig, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M<sub>1</sub> en een voertuig dat blijkens het kentekenregister een personenauto is'.<sup>19</sup> Alleen personenauto's die door een elektromotor worden aangedreven die volledig emissieloos is, gelden als elektrische auto's. Als brandstof voor deze motoren kan zowel elektriciteit (ook opgewekt met zonne-energie) als waterstof worden gebruikt. Voor elke auto staat in het kentekenregister de brandstofcode vermeld. Voor deze regeling komen alleen personenauto's in aanmerking die als brandstofcode uitsluitend Elektrisch (E) of waterstof (W) hebben, of beiden. Het gaat hierbij bovendien om elektrische personenauto's die al elektrisch zijn sinds de datum van eerste toelating. Personenauto's die nadien zijn omgebouwd tot elektrische personenauto's komen niet in aanmerking voor subsidie aangezien op dit moment de ombouwkosten dermate hoog zijn dat hiermee niet de beoogde doelgroep wordt bereikt: particulier die in de markt is voor een kleinere of compacte middenklasse auto.

Het begrip lease is niet in wet- of regelgeving gedefinieerd. Voor de toepassing van deze regeling is aangesloten bij het begrip dat wordt gebruikt door de Belastingdienst in de beleidsregel Omzetbelasting, leasing (Stcrt. 2007, 24) voor de zogeheten 'operational lease'. Dit is ook de leasevorm die doorgaans wordt gebruikt bij private lease en die tevens wordt gehanteerd door het Keurmerk Private Lease. Bij operational lease blijft de leasemaatschappij eigenaar van de auto en betaalt de klant een vast bedrag per maand aan de leasemaatschappij voor het gebruik van de auto. Het gaat daarmee in feite om een vorm van verhuur.

Om te kunnen bepalen of een personenauto nieuw of gebruikt is wordt gekeken naar de tenaamstelling. Daartoe zijn begripsbepalingen opgenomen voor een nieuwe en een gebruikte elektrische personenauto. Een nieuwe elektrische auto is een elektrische auto waarvan blijkens de gegevens in het kentekenregister, de datum eerste toelating, datum eerste afgifte Nederland en datum tenaamstelling gelijk zijn. De datum eerste toelating is de datum die aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst is geregistreerd (waar ook ter wereld). De datum tenaamstelling is de datum waarop de (laatste) eigenaar of houder van het voertuig in het kentekenregister is geregistreerd. De datum eerste afgifte in Nederland is de datum die aangeeft wanneer het voertuig voor het eerst in Nederland is geregistreerd. Deze gegevens zijn terug te vinden in het Kentekenregister. Bij een nieuwe personenauto zijn al deze

<sup>19</sup> Dit is een voertuig als bedoeld in bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU 2007, L 263).



data gelijk. Dit betekent niet dat een nieuwe auto per definitie in Nederland gekocht moet zijn. Wanneer er geen sprake is van enige vorm van voorregistratie, dan kan een nieuwe auto ook bij een keuringsstation van de RDW worden aangeboden waarna die drie data ook gelijk kunnen zijn. Vervolgens is een gebruikte elektrische personenauto een elektrische personenauto die niet nieuw is, dus een personenauto waarvan de genoemde data niet gelijk zijn.

#### **Artikel 1.4 Hoogte subsidie**

Dit artikel betreft de hoogte van de subsidiebedragen. Voor nieuwe personenauto's worden de bedragen jaarlijks afgebouwd in verband met het kleiner worden van het prijsverschil tussen personenauto's op fossiele brandstoffen en elektrische personenauto's. Voor de bepaling van de hoogte van de subsidie wordt aangesloten bij de datum van het sluiten van de koopovereenkomst. Wanneer bijvoorbeeld op 30 december 2021 de koopovereenkomst wordt gesloten geldt dus nog het bedrag van € 4.000, ook wanneer de subsidieaanvraag bijvoorbeeld pas in januari van het daaropvolgende jaar wordt ingediend.

#### **Artikel 1.6 Verdelingsregime**

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

#### **Artikel 1.7 Algemene voorwaarde**

Op grond van deze regeling kan slechts eenmaal subsidie worden verstrekt per persoon voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische personenauto of aanschaf of lease van een gebruikte elektrische personenauto. Het is dus bijvoorbeeld niet mogelijk om eerst een subsidie aan te vragen voor de aanschaf van een nieuwe elektrische personenauto en later voor de aanschaf van een gebruikte personenauto. De achterliggende gedachte hiervan is dat wanneer een particulier eenmaal de overgang heeft gemaakt van een auto op fossiele brandstof naar een elektrische auto, het niet noodzakelijk is een volgende aanschaf nog te subsidiëren.

#### **Artikel 1.8 Aanvraag algemeen**

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag geregeld. Het gaat hier onder meer om wie de aanvraag kan indienen, wanneer en hoe. De regeling staat open voor natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een bedrijf of beroep. Dit volgt uit artikel 1.8, eerste lid, in samenhang met artikel 2.1.5, onderdeel e lid, van de regeling. Ondernemers kunnen daarmee geen subsidie aanvragen op grond van deze regeling, daarvoor zijn andere regelingen of fiscale maatregelen beschikbaar. De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op [www.rvo.nl/sepp](http://www.rvo.nl/sepp). De aanvraag kan worden ingediend met behulp van Digid.

In het vierde lid is aangegeven dat voor een aanvraag die is ingediend nadat het subsidieplafond is bereikt, 1 januari van het daarop volgende kalenderjaar als datum van indiening wordt beschouwd. Daarmee wordt voorkomen dat particulieren de aanschaf of lease van een elektrische personenauto uitstellen tot het volgende jaar om toch subsidie te krijgen. Daarnaast wordt ook voorkomen dat aanvragen moeten worden afgewezen wegens het bereiken van het subsidieplafond in het betreffende kalenderjaar, terwijl het opnieuw indienen van een aanvraag in het daaropvolgende kalenderjaar niet meer mogelijk is omdat de termijn waarbinnen de aanvraag moet worden ingediend, inmiddels is verstreken. Dit geldt uiteraard wel alleen voor zover er nog voldoende budget beschikbaar is in het volgende jaar. Ook kunnen aanvragen niet meer dan 1 kalenderjaar 'doorgeschoven' worden. De aanvragen die worden doorgeschoven naar 1 januari van het nieuwe kalenderjaar worden in volgorde van het tijdstip van de feitelijke ontvangst afgehandeld.

#### **Artikel 1.9 Aanvraag subsidieverlening**

Dit artikel regelt enkele zaken rondom de aanvraag tot subsidieverlening voor zowel aanschaf als lease. De aanvraag dient binnen 60 dagen na de datum van ondertekening van de overeenkomst tot lease of de koopovereenkomst ingediend te worden. De regeling treedt in werking op 1 juli 2020. Omdat op die datum aanvragen kunnen worden ingediend voor aanschaf of lease die al eerder dan 1 juli, namelijk vanaf de datum van publicatie van de regeling, hebben plaatsgevonden, geldt voor deze categorie een langere indieningstermijn.



## **Artikel 1.10 Aanvraag subsidievaststelling**

Dit artikel regelt het aanvraagproces voor de subsidievaststelling. De aanvraag tot subsidievaststelling voor nieuwe personenauto's kan tot uiterlijk 18 maanden na de datum van verlening van de subsidie plaatsvinden. Deze termijn houdt rekening met de soms lange levertijden van elektrische personenauto's. De aanvraag tot subsidievaststelling kan immers pas gedaan worden op het moment dat de personenauto geleverd is en personenauto te naam is gesteld. In de overgrote meerderheid van de gevallen zal de termijn van 18 maanden voldoende zijn. Indien er toch sprake is van een nog langere levertijd, kan er uitstel worden gevraagd wanneer aangetoond kan worden dat de personenauto nog niet geleverd is. Voor gebruikte personenauto's geldt een termijn van 6 maanden.

## **Artikel 1.11 Beslistermijn**

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

## **Artikel 1.12 Subsidieverlening**

Bij de verlening van subsidie voor aanschaf of lease van een elektrische personenauto, wordt geen voorschot verstrekt. De subsidie wordt uitbetaald na vaststelling van de subsidie (in één keer bij aanschaf of in maandelijkse termijnen bij lease). Voor een nadere toelichting op deze bepaling wordt verwezen naar paragraaf 4 van het Algemene deel van deze toelichting.

## **Artikel 1.13 Algemene afwijzingsgrond**

Op grond van dit artikel kan de Minister een aanvraag afwijzen als de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in de regeling.

## **Artikel 1.14 Algemene verplichtingen**

Dit artikel bevat de algemene verplichtingen voor de ontvangers van subsidie voor zowel lease als aanschaf. Onderdeel van deze verplichtingen is onder meer het melden van gewijzigde omstandigheden met betrekking tot de aanvrager. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om de wijziging van een adres of de verkoop van de met subsidie aangeschafte of geleasede personenauto. Dergelijke wijzigingen van omstandigheden kunnen van belang zijn voor een efficiënte uitvoering en juiste toepassing van de regeling (bijvoorbeeld het kunnen beschikken over actuele NAW-gegevens door RVO) of het al dan niet aanspraak kunnen maken op het volledige subsidiebedrag. Tevens is de verplichting opgenomen om mededeling te doen van een verzoek tot het op hem van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, tot verlening van surseance van betaling aan hem of tot faillietverklaring. De subsidieontvanger dient tevens mee te werken aan het evalueren van de subsidieregeling. Bij het openbaar maken van de evaluatie van de subsidieregeling worden geen persoonsgegevens openbaar gemaakt. Verslaglegging vindt volledig geanonimiseerd plaats..

Overige verplichtingen voor de lease en voor de aanschaf (nieuwe en gebruikte personenauto's) zijn in de hoofdstukken hierna vermeld.

### **Artikel 2.1.1 Voorwaarden**

Om te kunnen vaststellen dat daadwerkelijk een nieuwe elektrische personenauto is gekocht, dient de koop vastgelegd te zijn in een koopovereenkomst. In artikel 1 is een koopovereenkomst gedefinieerd als een schriftelijke koopovereenkomst. In het geval RVO hiernaar vraagt, moet de aanvrager de koopovereenkomst kunnen overleggen (zie ook artikel 2.1.5, onderdeel d). Verder is het van belang dat de auto ook op naam is gesteld van degene die de subsidie heeft aangevraagd.

De regeling is gericht op de aanschaf of lease van elektrische personenauto's uit het goedkopere tot en met het middensegment. Om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen, mag een nieuwe elektrische personenauto niet minder dan € 12.000 en niet meer dan € 45.000 kosten (zie ook het algemene deel van de toelichting, paragraaf 2). De catalogusprijs is hierbij het uitgangspunt. De actieradius van de elektrische personenauto dient minimaal 120 km te bedragen. Met deze eis wordt bewerkstelligd dat alleen de aanschaf of lease van elektrische personenauto's die een alternatief voor een personenauto op fossiele brandstof vormen, in aanmerking kan komen voor subsidie. De meeste nieuwe modellen zullen aan deze eisen kunnen voldoen.



### **Artikel 2.1.2 Aanvraag tot subsidieverlening**

Dit artikel vermeldt welke gegevens bij de aanvraag in ieder geval moeten worden verstrekt.

### **Artikel 2.1.3 Aanvraag tot subsidievaststelling**

De aanvraag tot subsidievaststelling kan geschieden zodra de personenauto op naam is gesteld. Om de aanspraak op subsidie te kunnen controleren (tenaamstelling en voorwaarde aan type auto), dient onder meer het kenteken van de personenauto bij de aanvraag tot vaststelling overgelegd te worden.

### **Artikel 2.1.5 Verplichtingen**

Naast de algemene verplichtingen die zijn genoemd in artikel 1.14, zijn in dit artikel specifieke verplichtingen genoemd voor de ontvanger van subsidie voor de aanschaf van een nieuwe elektrische personenauto.

Op verzoek van RVO zal de subsidieontvanger tot drie jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk de personenauto heeft gekocht en het kenteken op zijn naam is gesteld.

Daarnaast is een belangrijke verplichting dat de subsidieontvanger het kenteken van de personenauto voor de aanschaf waarvan hij subsidie heeft ontvangen, gedurende drie jaar op zijn naam heeft staan. Als uit de informatie uit het kentekenregister blijkt dat de tenaamstelling van het kenteken binnen drie jaar is gewijzigd, moet de subsidie naar rato worden terugbetaald. Zoals toegelicht in het algemeen deel van de toelichting, geldt een uitzondering voor het geval de subsidieontvanger een andere personenauto koopt of leaset die op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient deze andere personenauto echter wel de resterende termijn op naam van de subsidieontvanger te blijven staan.

Het eerste lid, onderdeel e stelt de eis dat de subsidieontvanger de personenauto onderbrengt in zijn privévermogen. Deze voorwaarde is opgenomen omdat de subsidie uitsluitend bedoeld is voor natuurlijke personen, niet handelend vanuit beroep of bedrijf.

### **Artikel 2.1.6 Gewijzigde vaststelling en terugvordering**

Wanneer blijkt dat niet aan de subsidieverplichtingen wordt voldaan kan de subsidie lager worden vastgesteld en teruggevorderd. Op grond van artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht kan de Minister de subsidievaststelling intrekken of wijzigen ten nadele van de ontvanger. Op grond van artikel 4:57, eerste lid, Algemene wet bestuursrecht kan de Minister onverschuldigd betaalde subsidiebedragen terugvorderen. Eén van de belangrijkste verplichtingen van de subsidieregeling is dat het kenteken van de elektrische personenauto drie jaar op naam van de subsidieontvanger blijft staan. In dit artikel staat beschreven op welke wijze het onverschuldigd betaalde bedrag wordt vastgesteld wanneer aan deze verplichting niet wordt voldaan.

#### **Artikel 2.2.1. Voorwaarden**

In dit artikel staan de voorwaarden vermeld om in aanmerking te komen voor een subsidie voor de aanschaf van gebruikte elektrische personenauto's (zie ook paragraaf 2 van het algemene deel van de toelichting). Grotendeels komen deze voorwaarden overeen met de voorwaarden die zijn gesteld voor de aanschaf van nieuwe elektrische personenauto's. Uit het oogpunt van misbruik en oneigenlijk gebruik is in dit artikel een aantal extra voorwaarden opgenomen. Zo is bepaald dat de aanschaf van een gebruikte personenauto plaats dient te vinden via een autobedrijf. Het begrip autobedrijf is gedefinieerd in artikel 1 van de regeling. Daarnaast is in dit artikel de voorwaarde opgenomen dat de betreffende personenauto niet eerder op naam van de aanvrager heeft gestaan. Ten slotte is het niet mogelijk om de personenauto te kopen van een persoon die ten tijde van de aanschaf van de gebruikte personenauto, hetzelfde woonadres heeft als de aanvrager.

Om te bepalen of de aanschaf van een personenauto in aanmerking komt voor de subsidie wordt gekeken naar de oorspronkelijke catalogusprijs van de personenauto. Daarmee wordt hetzelfde type personenauto gesubsidieerd als bij de nieuwe elektrische personenauto's. De catalogusprijs is altijd te raadplegen via het Kentekenregister van het RDW. Voor de actieradius wordt aangesloten bij de actieradius die deze personenauto had toen deze nieuw was, niet de huidige actieradius. Deze actieradius is raadpleegbaar via het openbare deel van het Kentekenregister.



## **Artikelen 2.2.2 en 2.2.3 Aanvraag subsidieverlening en aanvraag subsidievaststelling**

In deze artikelen wordt beschreven welke gegevens dienen te worden verstrekt bij het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening en vaststelling. Bij gebruikte personenauto's is de levertijd doorgaans minder lang dan bij nieuwe elektrische personenauto's. Deze tijd varieert van gemiddeld twee weken tot een maand. Voor situaties waarbij subsidie wordt aangevraagd op het moment dat de personenauto ook al op naam is gesteld, zal RVO het in het aanvraagformulier mogelijk maken om de verlening en de vaststelling van subsidie tegelijk aan te vragen.

### **Artikel 2.2.5 Subsidieverplichting**

De verplichtingen die zijn verbonden aan de aanschaf van een gebruikte elektrische auto zijn gelijk aan de aanschaf van een nieuwe elektrische personenauto (zie artikel 2.1.5).

### **Artikel 2.3.1 Voorwaarden**

Om te kunnen vaststellen dat daadwerkelijk een elektrische personenauto is geleased, dient dit vastgelegd te zijn in een leaseovereenkomst. De naam van de aanvrager dient ook de naam te zijn die in de leaseovereenkomst is vermeld.

Dit artikel betreft de voorwaarden die worden gesteld aan de lease van een nieuwe elektrische personenauto. De voorwaarde van het Keurmerk Private Lease is reeds toegelicht in het algemeen deel van de toelichting (paragraaf 2). De overige voorwaarden zijn gelijk aan die bij de aanschaf van een nieuwe elektrische personenauto.

### **Artikel 2.3.2 Aanvraag tot subsidievaststelling**

De aanvraag tot subsidievaststelling kan geschieden zodra de personenauto op naam is gesteld. Bij private lease kunnen personenauto's door de leasemaatschappij op naam van de lessee gezet worden. Om de aanspraak op subsidie te kunnen controleren (tenaamstelling en voorwaarden aan type auto), dient onder meer het kenteken van de personenauto bij de aanvraag tot vaststelling overgelegd te worden.

### **Artikel 2.3.4 Betaling**

De lessee betaalt maandelijks voor de lease van de personenauto. Om die reden wordt maandelijks een gedeelte van het subsidiebedrag aan de aanvrager betaald. Het subsidiebedrag wordt uitsluitend overgemaakt naar een bankrekening die op naam staat van de aanvrager. Gezien de verplichting om de personenauto vier jaar op naam te houden, wordt de subsidie in 48 maandelijks termijnen uitbetaald.

### **Artikel 2.3.5 Subsidieverplichtingen**

Naast de algemene verplichtingen die zijn genoemd in artikel 1.14, zijn in dit artikel specifieke verplichtingen genoemd voor de ontvanger van subsidie voor de lease van een nieuwe elektrische personenauto. Deze verplichtingen zijn grotendeels gelijk aan de verplichtingen bij de aanschaf van een nieuwe personenauto.

Op verzoek van RVO zal de subsidieontvanger tot vier jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk de personenauto heeft geleased en het kenteken op zijn naam is gesteld. Om de verplichtingen van de subsidie te kunnen controleren, dient de lease personenauto op naam van de aanvrager van de subsidie te staan. Ondanks het feit dat de eigendom van de personenauto bij de leasemaatschappijen blijft, kunnen de leasemaatschappijen ervoor zorgen dat de personenauto in het kentekenregister op naam van de lessee komt te staan.

### **Artikel 2.3.6 Lagere vaststelling en terugvordering**

Deze bepaling luidt hetzelfde als artikel 2.1.6 met dien verstande dat het naar rato terug te betalen bedrag wordt berekend over 1/48<sup>e</sup> van het verstrekte subsidiebedrag in plaats van 1/36<sup>e</sup> deel. Dit verschil volgt uit de andere duur gedurende welke de personenauto op naam van de subsidieaanvrager dient te staan.

### **Artikel 2.4.1 Voorwaarden**

Dit artikel betreft de voorwaarden voor de lease van een gebruikte elektrische personenauto. Deze voorwaarden zijn grotendeels gelijk aan de voorwaarden voor de lease van een nieuwe elektrische



personenauto (zie artikel 2.3.1). Evenals bij de aanschaf van een gebruikte personenauto geldt ook hier de voorwaarde dat de personenauto niet eerder op naam van de aanvrager mag hebben gestaan of van een persoon die hetzelfde woonadres heeft.

#### **Artikel 2.4.2 Aanvraag tot subsidieverlening**

De aanvraag tot subsidieverlening wordt gedaan met behulp van een formulier op de website van RVO. Dit artikel vermeldt welke gegevens bij de aanvraag in ieder geval moeten worden verstrekt.

#### **Artikel 2.4.3 Aanvraag tot subsidievaststelling**

De aanvraag tot subsidievaststelling kan geschieden zodra de personenauto op naam is gesteld. Private Lease personenauto's kunnen door de leasemaatschappij op naam van de leaserijder gezet worden. Om de aanspraak op subsidie te kunnen controleren (tenaamstelling en voorwaarden aan type auto), dient onder meer het kenteken van de personenauto bij de aanvraag tot vaststelling overlegd te worden.

#### **Artikel 2.4.4 Betaling**

De lessee betaalt maandelijks voor de lease van de personenauto. Om die reden wordt maandelijks een gedeelte van het subsidiebedrag aan de aanvrager betaald. Het subsidiebedrag wordt uitsluitend overgemaakt naar een bankrekening die op naam staat van de aanvrager die, blijkens de beschikking tot subsidievaststelling, voor subsidie in aanmerking is gekomen. Gezien de verplichting om de personenauto vier jaar op naam te houden, wordt de subsidie in 48 maandelijkse termijnen uitbetaald.

#### **Artikel 2.4.5 Subsidieverplichtingen**

Naast de algemene verplichtingen die zijn genoemd in artikel 1.14, zijn in dit artikel specifieke verplichtingen genoemd voor de ontvanger van subsidie op de lease van een gebruikte elektrische personenauto.

Op verzoek van RVO zal de subsidieontvanger tot vier jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk de auto heeft geleased en het kenteken op zijn naam is gesteld.

Daarnaast is een belangrijke verplichting dat de subsidieontvanger het kenteken van de personenauto voor de lease waarvan hij subsidie heeft ontvangen, gedurende vier jaar op zijn naam heeft staan. Als uit de informatie uit het Kentekenregister blijkt dat de tenaamstelling van het kenteken binnen vier jaar is gewijzigd, wordt de maandelijkse uitbetaling van de subsidie stopgezet.

#### **Artikel 2.4.6 Lagere vaststelling en terugvordering**

Deze bepaling luidt hetzelfde als artikel 2.1.6 met dien verstande dat het naar rato terug te betalen bedrag wordt berekend over  $1/48^e$  van het verstrekte subsidiebedrag in plaats van  $1/36^e$  deel. Dit verschil volgt uit de andere duur gedurende welke de personenauto op naam van de subsidieaanvrager dient te staan.

### **Hoofdstuk 3 Slotbepalingen**

#### **Artikel 3.1 Misbruik en oneigenlijk gebruik**

Deze bepaling bevat de registratie die wordt bijgehouden ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. Deze bepaling is overgenomen uit artikel 27 van het Kaderbesluit subsidies I en M.

#### **Artikel 3.2 Inwerkingtreding**

De datum van inwerkingtreding van de regeling is 1 juli 2020. Vanaf die datum kunnen aanvragen worden ingediend. Aanvragen kunnen worden ingediend ten aanzien van koop- en leaseovereenkomsten die vanaf de datum van publicatie van de regeling in de Staatscourant zijn gesloten. Vanaf die datum heeft elke burger kennis kunnen nemen van de precieze inhoud van de subsidieregeling. Voor de inwerkingtreding wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten voor regelgeving. Wel wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden. In dit geval is dit echter gerechtvaardigd om ongewenste private nadelen te voorkomen. Sinds de start van de internetconsultatie is de consument bekend met de subsidieregeling. Het is van belang om de periode tussen bekendma-





---

king en openstelling van de regeling zo kort mogelijk te maken, om verder uitstel van aankopen zo veel mogelijk te voorkomen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer*