

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

### 515

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het artikel «Subsidie op elektrische auto loopt als een trein»* (ingezonden 6 juli 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 oktober 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3668.

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Subsidie op elektrische auto loopt als een trein»<sup>1</sup>?

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Hoe verklaart u het grote succes van de subsidieregeling voor volledig elektrische personenauto's?

#### Antwoord 2

In 2020 is de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) goed gestart. Het oorspronkelijke verplichtingenbudget (€ 10 mln) in 2020 voor nieuwe elektrische personenauto's was toereikend voor 2.500 EV's. Er zijn meer redenen voor een snelle uitputting van het verplichtingenbudget voor nieuwe EV's in 2020. Bij de aanvang van de regeling hebben drie automerken (MG, Nissan en Renault) de subsidie zelf (tijdelijk) verdubbeld. Dit heeft tot en met eind juli voor 44% van alle aanvragen voor nieuwe EV's gezorgd. Bovenop de overheidssubsidie van € 4.000,- op een nieuwe elektrische personenauto gaven deze merken particulieren een even hoge (tijdelijke) korting van € 4.000,- op hun nieuwe elektrische modellen. Dit verlaagde de aanschaf- en leaseprijs aanzienlijk. Bovendien is het aannemelijk dat ook enkele particulieren hun aankopen en lease deels hebben uitgesteld. De conceptregeling is begin maart 2020 in de internetconsultatie gebracht. De regeling was ook al aangekondigd in het (ontwerp)Klimaatakkoord. Dit heeft mogelijk tot uitgestelde verkopen en

<sup>1</sup> Algemeen Dagblad, 2 juli 2020, Subsidie op elektrische auto loopt als een trein (<https://www.ad.nl/auto/subsidie-op-elektrische-auto-loopt-als-een-trein~a7efc067/>)

leasecontracten geleid omdat particulieren wisten van de komst van de subsidieregeling.

Ten slotte was een duidelijke 2<sup>e</sup> piek zichtbaar in de aanvragen na media-aandacht over het bijna bereiken van het subsidieplafond rond 6 juli 2020. Dit kan een extra stimulerend effect veroorzaken hebben waardoor particulieren mogelijk hun aankoop of lease beslissing versneld hebben dit jaar.

### Vraag 3

Wat is het verwachte effect van de subsidieregeling van dit jaar op de verkoop van elektrische auto's, CO<sub>2</sub>-reductie en stikstofreductie?

### Antwoord 3

Van januari t/m augustus 2020 (8 maanden) zijn er in totaal 22.089 nieuwe EV's op kenteken gezet. Hiervan is 67% zakelijk (2019: 85%) en 33% particulier (2019: 15%). Zo'n 92% van deze particuliere EV's valt in het A t/m C-segment (doelgroep van de regeling) t.o.v. 51% in dezelfde periode vorig jaar.

EV's van particulieren waarvan de koop- en leasecontracten vanaf 4 juni 2020 getekend zijn, vallen onder de regeling en konden een aanvraag doen.

Momenteel is nog niet bekend wanneer deze EV's op kenteken gezet gaan worden. Een deel kan mogelijk uit voorraad geleverd worden het merendeel is besteld en wordt pas later dit jaar of zelfs volgend jaar afgeleverd en dus op kenteken gezet. De cijfers tot en met juli 2020 over het aantal EV's dat op kenteken is gezet zeggen dus nog niet alles over het aantal aanvragen dat binnen SEPP inmiddels is gedaan.

Het is voor de CO<sub>2</sub>- en stikstofreductie logisch om naar de gehele levensduur van de EV te kijken (zie studie Revnext in bijlage<sup>2</sup>). Bij een conservatieve aanname van een minimale levensduur van 10 jaar (naar verwachting gaan EV's nog veel langer mee dan 10 jaar) en gemiddeld 14.000 km/jaar voor een particulier gereden EV is de klimaatwinst per particuliere EV in het B-, C- en D-segment minimaal circa 22 ton CO<sub>2</sub> over 10 jaar (Voor 2.500 EV's is dit 55.000 ton CO<sub>2</sub> besparing over 10 jaar). Dit is een substantiële klimaatwinst. Inmiddels ligt er ook een studie van de TU Eindhoven<sup>3</sup> waaruit blijkt dat een batterij van een volledig elektrische auto minimaal 250.000 km meegaat, dat zou betekenen dat de klimaatwinst per auto een stuk hoger uitkomt. De stikstofwinst per particuliere EV is beperkter. Dit omdat de meeste particulieren voor hun overstap reeds een benzineauto reden en die stoot relatief weinig stikstof uit, in tegenstelling tot oudere diesels (Euro 5 of lager). Gemiddeld bedraagt de stikstofbesparing voor een particulier gereden EV gedurende de eerste 10 jaar circa 3,8 kg NO<sub>x</sub> (voor 2.500 EV's dus 9,5 ton).

### Vraag 4

Wat is het verwachte aantal subsidieaanvragen voor de rest van het jaar 2020?

### Antwoord 4

Het huidige maximum van het jaarbudget 2020 (verplichtingen) voor de nieuwe elektrische personenauto's van de subsidieregeling voor particulieren (SEPP) is bereikt (2.500 aanvragen). Aanvragen schuiven door naar 2021. Op 1 oktober was reeds 58% van het verplichtingenbudget (nieuw) van 2021 bereikt (2.075 aanvragen). Zoals ik uw Kamer recent heb gemeld, is het kabinet voornemens deze doorschuifbepaling in de regeling (zowel voor nieuwe als gebruikte EV's) op korte termijn stop te zetten. Het kabinet wil dat particulieren elk jaar daadwerkelijk de kans hebben om in aanmerking te komen voor subsidie.

Voor gebruikte elektrische personenauto's is op dit moment de verwachting dat het budget 2020 vrijwel volledig wordt benut. Rond 1 oktober 2020 bedroeg de resterende ruimte nog zo'n 1.600 aanvragen (er waren toen 1.999 aanvragen gedaan).

We zien dat er een grote aanloop is, particulieren maken nu de overstap naar elektrisch rijden en dat is goed nieuws. Voor gebruikte elektrische personenauto's is nu nog voldoende subsidie beschikbaar. Naast de groei in de

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Technische Universiteit Eindhoven 2020. Comparing the lifetime green house gas emissions of electric cars with the emissions of cars using gasoline or diesel

particuliere verkoop, zien we dat door de coronacrisis de vraag naar elektrische personenauto's in het zakelijke segment achterblijft. Mede in het licht van de coronacrisis volgt het kabinet deze ontwikkelingen nauwgezet. Het is op dit moment lastig om een goede voorspelling te kunnen doen hoeveel aanvragen er dit jaar nog te verwachten zijn. Zoals op vraag 2 geantwoord, is het immers lastig te voorspellen wat de markt aan aanvullende kortingsacties uitvoert. Dit is sterk bepalend voor het verloop van de aanvragen. Daarnaast is de periode nog te kort geweest om te kunnen zien welk deel uitgestelde verkopen betreft en welk deel structureel binnen blijft komen. Bovendien wordt de economie sterk beïnvloed door (internationale) ontwikkelingen aangaande COVID-19.

Vraag 5

Wordt het eerste jaar van de subsidieregeling geëvalueerd? Zo ja, wanneer ontvangt de Tweede Kamer hier de resultaten van?

Antwoord 5

De ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer gaan snel, zowel op het gebied van technologie, de beschikbaarheid van elektrische voertuigen als de prijsontwikkeling. Zoals aangegeven in de toelichting van de subsidieregeling<sup>4</sup> is in het Klimaatakkoord afgesproken dat rond 2024 een integrale evaluatie wordt uitgevoerd. Daarnaast zal de werking van de regeling ook tussentijds gemonitord worden, voor het eerst na een jaar, dus begin 2021. De Kamer ontvangt de resultaten medio 2021.

Vraag 6

Wordt bij de evaluatie ook gekeken hoe de regeling nog klantvriendelijker kan, zoals in Duitsland eerst de consument wordt verzocht een aanvraag te doen voor de subsidieregeling, waarna toekenning en aankoop volgt?

Antwoord 6

Het aspect klantvriendelijkheid en administratieve lastendruk van de burger zal worden betrokken bij de evaluatie.

Vraag 7

Op welke wijze gaat het u de subsidieregeling voor tweedehandse elektrische auto's verder onder de aandacht brengen van de consument?

Antwoord 7

Ik heb geen indicaties dat de regeling in 2020 niet grotendeels zal worden uitgeput. Uit het net gepubliceerde nationale laadonderzoek van Elaad en Vereniging Elektrische Rijder blijkt ook dat van de particuliere elektrische rijders 50% een gebruikte EV rijdt. Wel is het zo dat de markt voor gebruikte elektrische auto's nog in ontwikkeling is. Daarnaast ben ik in contact met de partijen van het Formule E team<sup>5</sup> (FET) over de communicatie van de regeling.

Ten slotte wordt de beschikbaarheid van de subsidieregeling voor gebruikte elektrische auto's onder de aandacht gebracht op het online portaal van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, [www.rvo.nl/sepp](http://www.rvo.nl/sepp).

<sup>4</sup> <https://wetten.overheid.nl/BWBR0043600/2020-07-15>

<sup>5</sup> Het FET is een publiek-private samenwerking tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en kent een grote diversiteit aan leden waaronder de ANWB, Vereniging Elektrische Rijders (VER), BOVAG, MVO Nederland, Energie-Nederland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, ELaadNL, RAI Vereniging, Natuur en Milieu, VNA en de VNG.