

Evaluatie Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

1 december 2024 - Public



Samenvatting

Stimulans voor elektrisch rijden

De SEPP-regeling was een financiële prikkel om de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen. De regeling heeft veel particulieren in Nederland geholpen bij de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte elektrische auto. Het aandeel personenauto's met volledige elektrische aandrijving (BEV) is de afgelopen jaren sterk toegenomen van circa 0,1% in 2016 tot circa 4,5% eind 2023. In 2023 was circa 30% van de verkochte en geleasede nieuwe personenauto's op naam van particulieren volledig elektrisch en circa 3% van de verkochte en geleasede gebruikte particuliere personenauto's volledig elektrisch. Het doel van de regeling is daarmee gehaald.

Zowel vanuit de interviews met betrokken partijen, als vanuit de data-analyse, wordt onderstreept dat de SEPP-subsidie een belangrijke oorzaak is van de groei van het aantal particuliere elektrische personenauto's in Nederland. In 2023 was het aandeel aangeschafte en geleasede particuliere elektrische personenauto's met SEPP-regeling circa 86% van het aantal aangeschafte particuliere elektrische personenauto's met een catalogusprijs van maximaal € 45.000. De regeling is een positieve stimulans geweest die een grote groep twijfelende consumenten over de streep heeft getrokken om een EV aan te schaffen of private leasen. Het subsidiebedrag was daarmee een goede financiële impuls om het kopen of leasen van een elektrische auto aantrekkelijker te maken, ondanks dat de cataloguswaarde van een elektrisch voertuig hoger is dan van een vergelijkbaar brandstofvoertuig.

Terugblik op de SEPP-regeling

Naast de positieve relatie tussen de SEPP en groei van de elektrische vloot in Nederland constateren de geïnterviewde organisaties ook minpunten. Eén van de belangrijkste gebreken was volgens hen dat subsidiebedrag per auto te laag was. Het prijsverschil ten opzichte van brandstofvarianten is aanzienlijk en daarmee blijft het kopen of leasen van een elektrische auto voor lagere inkomens minder bereikbaar. Die constatering sluit aan bij de uitkomsten van de data-analyse waarin blijkt dat het aandeel elektrische voertuigen dat door hoge en midden inkomensgroepen werd gekocht groter is dan het aandeel dat door lagere inkomens werd gekocht. Daarnaast hebben de geïnterviewde organisaties ook minpunten benoemd over de wijze waarop de SEPP-regeling is uitgevoerd. Zo vonden ze dat de jaarschotten in de regeling voor een 'stop & go'-effect in de aanvragen (de subsidiepot was in sommige jaren snel leeg) zorgden. Ook gaven ze aan dat de hoogte van de maximale (oorspronkelijke) cataloguswaarde (€ 45.000) voor onverwacht en ongewenst uitsluiten van specifieke modellen zorgde.

Terugblikkend concluderen de geïnterviewde partijen ook dat een eenmalige stimulering voor het aanschaffen/leasen van een elektrisch voertuig onvoldoende blijkt. De oorspronkelijke aanname dat consumenten die voor een EV hebben gekozen altijd elektrisch blijven rijden blijkt volgens de geïnterviewde partijen niet correct. Partijen benadrukken dat een blijvende (fiscale) stimulans nodig is om consumenten te stimuleren in het rijden van elektrische auto's. Zeker omdat in de huidige markt en actuele ontwikkelingen de betaalbaarheid van de elektrische auto onder druk staat. Het risico op terugkeer naar brandstofvoertuigen is daardoor reëel.

Verdeling van de SEPP-subsidie

Op basis van de data kan duidelijk worden geconcludeerd dat de hogere en midden inkomensgroepen in algemene zin vaker een nieuwe of gebruikte personenauto kopen/leasen dan lagere inkomensgroepen. Verkoop of lease van personenauto's zijn dus ongeacht hun type aandrijflijn onevenredig verdeeld over de inkomensgroepen. Bij de aankopen van nieuwe of gebruikte elektrische personenauto's zijn de hogere en midden inkomensgroepen sterker vertegenwoordigd. Een logische verklaring hiervoor is de relatief hogere cataloguswaarde van elektrische personenauto's ten opzichte van vergelijkbare brandstofauto's en de relatief jongere leeftijd van elektrische auto's bij gebruikte auto's.

De verdeling van de SEPP-subsidie over de inkomensgroepen is voor nieuwverkoop nagenoeg gelijk aan de algemene verdeling van de verkoop/lease van personenauto's over de inkomensgroepen. De verdeling van de SEPP-subsidie voor gebruikte EV's is nagenoeg gelijk aan de verdeling van nieuwverkoop, omdat het aanbod in de tweedehandsmarkt in de afgelopen jaren hoofdzakelijk bestond uit duurdere segmenten of jonge voertuigen. Door de hogere cataloguswaarde van elektrische personenauto's worden deze voertuigen vaker gekocht en geleased door de hoge en midden inkomensgroepen, en wordt de SEPP-subsidie daardoor logischerwijs ook vaker verstrekt aan deze groepen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Evaluatieopzet en leeswijzer	5
2	Inhoud van de SEPP-regeling	6
2.1	Looptijd van de SEPP-regeling	6
2.2	Doel van de SEPP-regeling	6
2.3	Samenhang met andere maatregelen	7
2.4	Subsidieplafond en uitvoeringskosten	7
2.5	Minimale duur tenaamstelling en periodieke controles	7
2.6	Catalogusprijs voertuig	8
2.7	Aanschaf gebruikte elektrische personenauto's	8
2.8	Lease elektrische personenauto's	8
2.9	Subsidiebedrag	9
2.10	Monitoring en evaluatie	9
2.11	Mijlpalen en wijzigingen van de subsidieregeling	10
3	Realisatiegegevens SEPP-regeling	11
3.1	Aanvragen	11
3.2	Intrekkingen	12
3.3	Afwijzingen	12
3.4	Verleningen	13
3.5	Vaststellingen	14
3.6	Actieradius voertuigen	15
3.7	Segmenten en catalogusprijzen voertuigen	15
3.8	Leeftijd van de gebruikte elektrische voertuigen bij vaststelling	16
3.9	Afhandelingstermijnen	17
3.10	Terugvorderingen en overmachtssituaties	17
3.11	Bezwaar- en beroepszaken	18
3.12	Budget en uitvoeringskosten	19
4	Kwalitatieve terugblik	20
4.1	Sterke punten	20

4.2	Aandachtspunten	20
4.3	Veranderende context	22
4.4	Suggesties van stakeholders voor een toekomstige regeling	23
5	Data-analyse	26
5.1	Methodiek	26
5.2	Ontwikkeling aandrijving particuliere personenauto's	26
5.3	Invloed van SEPP-regeling op aankoop personenauto's	27
5.4	Verdeling SEPP-regeling over inkomensgroepen	28
5.5	Verdeling SEPP-regeling over catalogusprijzen en inkomensgroepen	30
6	Conclusies	33
6.1	Stimulans voor elektrisch rijden	33
6.2	Terugblik op de SEPP-regeling	33
6.3	Verdeling van de SEPP-subsidie	34
	Colofon	35

1 Inleiding

Op grond van de Comptabiliteitswet is het verplicht om een regeling te evalueren. Dit rapport analyseert de uitvoering van de Subsidierегeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP-regeling), en bevat een kwalitatieve en kwantitatieve evaluatie van de effecten van de subsidie.

1.1 Aanleiding

Voorafgaand aan de start van regeling in 2020 liep de particuliere markt voor volledig elektrische voertuigen nog achter op de zakelijke markt. Van alle nieuw verkochte elektrische auto's waren in 2019 ca. 82% door zakelijke rijders gekocht/geleaset en ca. 18% door particulieren, terwijl die verhouding in 2019 inclusief conventionele auto's 61% (zakelijk) respectievelijk 39% (particulier) in de nieuwverkopten was. De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport *Autobelasting als beleidsinstrument*¹ aanbevolen de onbalans tussen ondernemers en particulieren wat betreft de fiscale stimulering van nul-emissie personenvoertuigen op te heffen in het voordeel van de particulieren.

Met de SEPP-regeling wordt uitvoering gegeven aan de ambities in het Regeerakkoord en het Klimaatakkoord². In het Regeerakkoord van het kabinet Rutte III is de ambitie geformuleerd dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 is deze ambitie verder geconcretiseerd.

Het kabinet Rutte III heeft met het Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Het kabinet Rutte IV heeft dit doel later aangescherpt en in de Klimaatwet vastgelegd om te streven naar 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Dit mede in het licht van de aanscherping van de Europese ambities voor CO₂-reductie die ook van invloed zijn op de nationale ambities voor mobiliteit. Onderdeel van het Klimaatakkoord is ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector. Om de kabinetsambitie van Rutte III te realiseren was de afgelopen jaren financiële stimulering van elektrisch rijden noodzakelijk.

De SEPP-regeling is gericht op het stimuleren van het gebruik van kleinere en compacte middenklasse elektrische personenauto's door particulieren. De regeling vormt een onderdeel van een breed maatregelenpakket uit het Klimaatakkoord en het Regeerakkoord om de doelstelling te behalen dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Er zijn andere subsidieregelingen, gericht op het gebruik van emissieloze bedrijfsauto's³, vrachtauto's⁴ en bouw materieel⁵ door ondernemers.

1.2 Evaluatieopzet en leeswijzer

De evaluatie is opgedeeld in vier onderdelen. In de hoofdstukken 2 en 3 worden de feiten en cijfers van de SEPP-regeling gepresenteerd. Deze hoofdstukken beschrijven hoe de regeling is opgebouwd, en hoe de uitvoering in de afgelopen jaren is verlopen. Deze hoofdstukken geven daarmee een overzicht van onder meer het aantal aanvragen, afwijzingen en verstrekkingen.

De evaluatie bestaat daarnaast uit een kwalitatief deel en een kwantitatief deel. Hoofdstuk 4 wordt de uitkomsten van het kwalitatieve deel beschreven. In interviews met leden van het Formule E-Team (FET) voorportaal is teruggeblikt op de SEPP-regeling om plus-, aandachts- en verbeterpunten in de regeling te inventariseren. In hoofdstuk 5 wordt het kwantitatieve deel van de evaluatie uitgewerkt. In deze data-analyse wordt bestudeerd in hoeverre heeft de subsidieregeling bijgedragen aan haar doel om de keuze voor een elektrische personenauto in de compacte middenklasse te stimuleren, en wordt de relatie tussen inkomen, cataloguswaarde en aankopen van een EV met subsidie bestudeerd. Dit hoofdstuk geeft inzicht in hoe de SEPP-subsidie is verdeeld over de diverse inkomensgroepen. Hoofdstuk 6 sluit af met overkoepelende conclusies waarin inzichten van de kwalitatieve en kwantitatieve deel samenkomen.

¹ <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2020/06/24/autobelastingen-als-beleidsinstrument>

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-2017-vertrouwen-in-de-toekomst>, <https://www.klimaatakkoord.nl>.

³ <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/seba>

⁴ <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/aanzet>

⁵ <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sseb>

2 Inhoud van de SEPP-regeling

2.1 Looptijd van de SEPP-regeling

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

Met Prinsjesdag 2021⁶ is de regeling aangepast. Er is extra budget vrijgemaakt voor zowel nieuwe als gebruikte auto's. Ook is subsidiebudget naar voren gehaald, mede naar aanleiding van de gehouden tussenevaluatie van deze regeling die in 2021 heeft plaatsgevonden. De regeling voor nieuwe auto's stopt vooralsnog op 31 december 2024. Het kabinet Rutte IV heeft ten tijde van de besluitvorming over extra klimaatmaatregelen bij de Voorjaarsnota 2023⁷ het besluit genomen om de SEPP-regeling te verlengen van 1 juli 2025 tot en met 31 december 2029 voor alleen gebruikte elektrische personenauto's. In de Voorjaarsnota 2024⁸ heeft het kabinet een maatregel opgenomen om een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting te verlengen tot 2030 en daarna af te bouwen. Deze maatregel is ten koste gegaan van de verlenging van het budget van de SEPP-verlenging voor gebruikte auto's. Dit betekent dat de SEPP-regeling eind 2024 eindigt voor zowel nieuwe als gebruikte EV's. In de Miljoenennota 2025 is daarnaast bekend geworden dat de korting op de motorrijtuigenbelasting wordt versoerd; 75% korting in 2025, 25% vanaf 2026 en 0% vanaf 2030.

2.2 Doel van de SEPP-regeling

Het doel van de SEPP-regeling is om de keuze voor een elektrische personenauto (type M1) in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen.

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

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

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

Uit consumentenonderzoek in 10 Europese landen van onder andere de ANWB, zoals verwoord in de Elektrisch Rijden Monitor 2023⁹, blijkt dat de totale kosten van een elektrische auto de afgelopen jaren fors is gestegen. Dat komt onder andere door hogere energiekosten en hogere verzekeringspremies. Daardoor heeft de consument minder voordeel van elektrisch rijden. De gemiddelde aanschafprijs van een nieuwe elektrische auto is voor het eerst niet gestegen en ligt nog steeds rond de € 45.000. Tegelijkertijd is de prijs die de consument wil betalen voor een nieuwe elektrische auto ca. € 31.000. Dat leidt tot een prijsbarrière van iets meer dan € 14.000. Subsidie blijft daarom volgens de ANWB nodig. Om de klimaatdoelen te halen moet elektrisch rijden voor meer Nederlanders binnen bereik komen. Betaalbaarheid is daarbij cruciaal. In 2023 had de consument met slechts 7 modellen in de prijsklassen tot € 35.000 weinig te kiezen. Het aanbod van betaalbare modellen moet daarom worden uitgebreid. Ook blijft een subsidie volgens de ANWB nodig om elektrisch rijden aan te jagen. Particulieren zijn nu soms nog aarzelend met betrekking tot

⁶ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z16139&did=2021D34764

⁷ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023D18042&did=2023D18042

⁸ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2024Z06205&did=2024D14369

⁹ [240417-ANWB-11820-Elektrisch-Rijden-Publieksmonitor.pdf](https://www.anwb.nl/240417-ANWB-11820-Elektrisch-Rijden-Publieksmonitor.pdf)

de aankoop van elektrische personenauto's vanwege de hogere aanschafkosten ten opzichte van personenauto's die rijden op fossiele brandstoffen.

Het effect van de SEPP-regeling is bij de herziening van de regeling in 2021 ingeschat op circa 2.300 extra particuliere elektrische personenauto's in 2020, tot circa 46.000 extra elektrische personenauto's in 2025 op de weg komen ten opzichte van de situatie waarin er geen subsidieregeling zou zijn. Voor gebruikte elektrische personenauto's zou dit effect van dezelfde orde van grootte zijn.

2.3 Samenhang met andere maatregelen

Naast de SEPP-subsidieregeling vindt er fiscale stimulering van elektrisch rijden plaats, door de Staatssecretaris van Financiën uitgewerkt in het Belastingplan 2020. Er zijn bijvoorbeeld voor elektrische personenauto's naast de subsidieregeling voor particulieren ook tijdelijk kortingen op de motorrijtuigenbelasting (mrb) en belasting van personenauto's en motorfietsen (bpm) en bijtellingsvoordeel voor zakelijke rijders. Deze eindigen per 1-1-2026.

De laadinfrastructuur is ook in ontwikkeling. De ontwikkeling van deze laadinfrastructuur verloopt grotendeels vraaggestuurd, en is daardoor afhankelijk van het aantal elektrische voertuigen op de weg. Parallel aan de introductie van deze subsidies wordt via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een impuls aan de laadinfrastructuur gegeven¹⁰.

2.4 Subsidieplafond en uitvoeringskosten

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

(bedragen in miljoenen euro's)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Particulier (nieuw)	11,0	16,0	74,0	70,0	61,0	0,0	232,0
Particulier (gebruikt)	8,0	15,0	22,0	34,0	31,0	0,0	110,0
Totaal subsidiebudget	19,0	31,0	96,0	104,0	92,0	0,0	342,0
Geraamde uitvoerings- en proceskosten	1,8	3,0	4,6	4,6	4,6	0,1	18,7
Totaal budget voor subsidie (nieuw)	10,0	14,4	71,0	67,0	58,0	0,0	220,4
Totaal budget voor subsidie (gebruikt)	7,2	13,5	20,4	32,4	29,4¹¹	0,0	102,9

De subsidieplafonds zijn conform bovenstaande raming in de regeling opgenomen. De prognoses zijn voorafgaand aan het Klimaatakkoord en ten tijde van de tussenevaluatie in 2021 gemaakt aan de hand van het Carbontaxmodel van Revnext.

2.5 Minimale duur tenaamstelling en periodieke controles

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 en kunnen veranderen van de personenauto.

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

Voorafgaand aan de uitkering van de subsidie controleert RVO de tenaamstelling van de elektrische personenauto's bij de aanvraag tot subsidievaststelling bij de RDW. Na de vaststelling controleert RVO eveneens periodiek bij de RDW de tenaamstelling om na te gaan of aan deze eis blijvend wordt voldaan. Indien de particulier de gesubsidieerde personenauto tussentijds bijvoorbeeld verkoopt, dient de subsidie naar rato te worden terugbetaald (bij aanschaf) of wordt de uitbetaling van maandelijkse termijnen stopgezet (bij lease). Dit geldt niet wanneer de personenauto

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

¹¹ Het subsidiebudget voor gebruikte personenauto's in op Prinsjesdag 2024 verhoogd met het resterende bedrag van voorgaande jaren (23,1 miljoen euro) naar een totaal van 52,5 miljoen euro.

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 dan ongewijzigd.

2.6 Catalogusprijs voertuig

De subsidie geldt alleen voor elektrische personenauto's met een catalogusprijs van € 12.000 tot € 45.000. Buiten deze bandbreedte is geen subsidie beschikbaar. Het is de nadrukkelijke wens om met deze regeling de kleinere en compacte middenklasse personenauto's te stimuleren voor particulieren. Om te voorkomen dat de subsidie voor personenauto's met een zeer lage (oorspronkelijke) 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 in 2020. Deze (fiscale) prijs is opgenomen in de verkoopbrochure en later inzichtelijk en online opvraagbaar via de kentekencheck bij de RDW (zie: www.rdw.nl).

2.7 Aanschaf gebruikte elektrische personenauto's

Voor gebruikte personenauto's geldt ook dat er alleen subsidie beschikbaar is voor personenauto's met een oorspronkelijke catalogusprijs van € 12.000 tot € 45.000. Daarmee wordt aangesloten bij een objectief criterium om de prijs van een kleinere of compacte middenklasse personenauto te bepalen. Vanuit de hogere risico's op misbruik en oneigenlijk gebruik worden er voor de subsidie voor gebruikte personenauto's aanvullende voorwaarden gesteld. Zo kan er slechts subsidie worden verstrekt voor de aanschaf van een gebruikte personenauto die niet eerder op naam heeft gestaan van de aanvrager of een persoon die hetzelfde woonadres heeft als de aanvrager. Het risico dat gebruik gemaakt wordt van 'katvangers'¹² blijft echter aanwezig. 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.

2.8 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 Lease¹³ en dat het keurmerk ook op dat leasecontract van toepassing is. Dit keurmerk is bedoeld om de particulier te beschermen bij het afsluiten van leasecontracten. Om te waarborgen dat er een leasecontract is afgesloten waarbij er vertrouwen is dat iemand veilig en (financieel) verantwoord een auto leaset is deze voorwaarde gesteld. Een ander argument voor de keurmerk-eis dat hiermee alle geleasede personenauto's hetzelfde voorwaardenpakket hebben en alle kostencomponenten zijn inbegrepen in het leasecontract. 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.

¹² Dit betreft de constructie waarbij personen eigenaar van een voertuig worden, met als doel de daadwerkelijke eigenaar buiten bereik van de autoriteiten te houden.

¹³ <https://www.keurmerkprivatelease.nl>

2.9 Subsidiebedrag

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

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

In 2021 is besloten¹⁴ de subsidiebedragen voor nieuwe auto's versneld af te bouwen omdat aanvankelijk de uitputting van de jaarbudgetten sneller ging dan voorspeld.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Subsidiebedrag nieuw	€4.000	€4.000	€3.350	€2.950	€2.550	n.v.t.
Subsidiebedrag gebruikt	€2.000	€2.000	€2.000	€2.000	€2.000	n.v.t.

Vanwege tegenvallende aanvragen voor nieuwe EV's in 2023 is eind 2023 besloten¹⁵ om het subsidiebedrag voor nieuwe EV's in 2024 te verhogen naar de oorspronkelijke waarde van €2.950,- ten tijde van de start van de regeling.

Bij de bepaling van dit subsidiebedrag is gekeken naar het gemiddelde prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto die rijdt op fossiele brandstof. Ook is gekeken naar subsidiebedragen in andere landen in Europa. De subsidiebedragen voor nieuwe auto's dalen in de jaren na 2021. Dit in verband met de te verwachten verkleining van het prijsverschil tussen elektrische personenauto's en personenauto's die op fossiele brandstof rijden. Voor gebruikte elektrische personenauto's is dit effect naar verwachting minder en daarom blijft dit bedrag gelijk. Deze overwegingen hebben geleid tot de genoemde subsidiebedragen.

2.10 Monitoring en evaluatie

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

Toegezegd¹⁷ is om daarnaast de werking van de regeling ook tussentijds te monitoren, voor het eerst na een jaar. Bij verlenging van een subsidieregeling na vijf jaar is het verplicht om de regeling te evalueren op grond van de Comptabiliteitsweg. Deze voorliggende evaluatie is de tweede tussentijdse evaluatie waarbij onder meer gekeken wordt naar de leerpunten van de SEPP-regeling die meegenomen kunnen worden bij een eventuele toekomstige regeling.

¹⁴ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z16139&did=2021D34764

¹⁵ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z167268&did=2023D40648

¹⁶ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z20083&did=2019D41931

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

2.11 Mijlpalen en wijzigingen van de subsidieregeling

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

- Conceptregeling in de internetconsultatie van 4 maart t/m 31 maart 2020¹⁸
- Publicatie Staatscourant¹⁹ en start definitieve regeling per 4 juni 2020
- Opening loket RVO op 1 juli 2020
- Overtekening budget 'nieuw' 2020 8 juli 2020 (35 dagen na start)
- Publicatie Staatscourant: verduidelijking definitie 'nieuw' per 14 juli 2020²⁰
- Publicatie Staatscourant: schrappen doorschuifbepaling per 30 oktober 2020²¹
- Overtekening budget 'nieuw' 2021 4 januari 2021²²
- Overtekening vrijval budget 'nieuw' 2021 op 7 juni 2021.
- Publicatie Staatscourant: aanpassing subsidiebedragen en -plafonds per 1 januari 2022.²³
- Publicatie Staatscourant: aanpassing definitie "nieuwe auto" per 6 mei 2022.²⁴
- Overtekening budget 'nieuw' 2022 op 30 mei 2022.
- Overtekening budget 'gebruikte' 2022 op 5 juli 2022.
- Publicatie Staatscourant: aanpassing openingsdata E-loket per 1 januari 2023.²⁵
- Overtekening budget 'gebruikt' 2023 op 22 november 2023.
- Publicatie Staatscourant: aanpassing subsidiebedrag 2023 "nieuwe auto" per 1 januari 2024.²⁶
- Publicatie Staatscourant [2024, 28206 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

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

¹⁹ Staatscourant 4 juni 2020 (Nr. 28162)

²⁰ Staatscourant 14 juli 2020 (Nr. 38763)

²¹ Staatscourant 16 oktober 2020 (Nr. 51871)

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

²³ Staatscourant 17 december 2021 (Nr. 47430)

²⁴ Staatscourant 5 mei 2022 (Nr. 11642)

²⁵ Staatscourant 25 oktober 2022 (Nr. 27373)

²⁶ Staatscourant 30 november 2023 (Nr. 11642)

3 Realisatiegegevens SEPP-regeling

Dit hoofdstuk presenteert de cijfers over de jaren 2022 en 2023, zoals aangeleverd door het uitvoeringsteam van RVO. De peildatum van de data is 22 januari 2024. Dit wil zeggen dat alle aanvragen van de SEPP vanaf 1 januari 2022 tot en met 31 december 2023 zijn meegenomen in deze overzichten. In de tussenevaluatie van 2021 zijn de cijfers over de eerste jaren (2020 en 2021) opgenomen. Indien relevant wordt er onderscheid gemaakt tussen budgetjaren.

3.1 Aanvragen

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

Toelichting over de status

- Aanvragen met de status 'Afgewezen' voldoen niet aan de eisen van de subsidieregeling.
- Bij aanvragen met de status 'Beheer - vastgesteld' heeft verlening plaatsgevonden en er een committering van budget heeft plaatsgevonden. Daarnaast is er bij de aanvraag ook al (een deel van het) geld uitbetaald.
- De status 'Beheer - vastgesteld' blijft behouden om de tenaamstelling te blijven controleren, na de periode van 3 jaar (voor koop) of 4 jaar (voor lease) gaan die dossiers naar 'Vastgesteld'.
- Bij aanvragen met de status 'Beheer - verleend' heeft verlening plaatsgevonden en heeft er dus een committering van budget plaatsgevonden maar is er nog geen geld uitbetaald.
- Aanvragen met de status 'In behandeling' krijgen na controle een verlening of een afwijzing.
- Aanvragen met de status 'Ingetrokken' zijn geannuleerd.
- Aanvragen met de status 'Terugvordering' zijn aanvragen die een vaststelling hebben gehad en later zijn afgewezen of teruggevorderd.
- Aanvragen met de status 'Buiten invordering' zijn aanvragen met terugvordering, aanmaning etc. geweest.
- Aanvragen met de status 'Vastgesteld' zijn aanvragen die zijn vastgesteld en daarmee afgerond.

Op peildatum 22 januari 2024 zijn er 33.798 aanvragen in 2022 en 34.135 in 2023 voor de SEPP-regeling binnengekomen. Hiervan hebben respectievelijk 30.007 (2022) en 31.290 (2023) aanvragen een verlening en/of vaststelling gekregen. De rest van de aanvragen heeft de aanvrager zelf ingetrokken of heeft RVO afgewezen en indien nodig teruggevorderd.

Per status	Gebruikt 2022	Nieuw 2022	Totaal 2022
Afgewezen	921	710	1.631
Beheer - vastgesteld	9.074	19.485	28.559
Beheer - verleend	0	30	30
In behandeling	0	0	0
Ingetrokken	390	1.637	2.027
Terugvordering	94	39	133
Vastgesteld	883	535	1.418
Eindtotaal	11.362	22.436	33.798

Per status	Gebruikt 2023	Nieuw 2023	Totaal 2023
Afgewezen	1.341	720	2.061
Beheer - vastgesteld	15.649	10.613	26.262
Beheer - verleend	235	4.564	4.799
In behandeling	0	1	1
Ingetrokken	303	404	707
Terugvordering	68	9	77
Vastgesteld	199	29	228
Eindtotaal	17.795	16.340	34.135

Voor nieuwe personenauto's was er op 30 mei 2022 geen ruimte meer voor vaststellingen. Vanaf die datum zijn alle aanvragen voor nieuwe elektrische personenauto's standaard afgewezen. De aanvragen voor gebruikte elektrische

personenauto's volgden in 2022 eveneens een sneller verloop over de tijd. Ook dit budget was op 5 juli 2022 op waardoor aanvragen vanaf die datum ook voor gebruikte personenauto's standaard werden afgewezen.

Het budget voor gebruikte personenauto's is in 2023 wel uitgeput geraakt op 22 november 2023. In 2023 is het budget voor nieuwe personenauto's voor het eerst in de geschiedenis van deze regeling niet uitgeput geraakt. Van de beschikbare ruimte voor 22.712 personenauto's zijn er 15.206 aanvragen verleend en vastgesteld (67%). Het resterende budget van 2023 is doorgeschoven en kan in 2024 worden ingezet als extra budget voor aanvragen van gebruikte personenauto's.

3.2 Intrekkingen

Onderstaande tabel geeft weer hoeveel aanvragen door de indieners zelf zijn ingetrokken, inclusief het percentage ten opzichte van het totale aantal aanvragen. In totaal zijn 2.027 (2022) en 707 (2023) aanvragen weer ingetrokken, ongeveer 6,0% (2022) en 2,1% (2023) van alle aanvragen.

2022		Aantal intrekkingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	659	9.223	7,1%
	Lease	978	13.213	7,4%
	Totaal	1.637	22.436	7,3%
GEBRUIKT	Koop	347	10.759	3,2%
	Lease	43	603	7,1%
	Totaal	390	11.362	3,4%
Totaal		2.027	33.798	6,0%

2023		Aantal intrekkingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	220	8.374	2,6%
	Lease	184	7.966	2,3%
	Totaal	404	16.340	2,5%
GEBRUIKT	Koop	196	15.627	1,3%
	Lease	107	2.168	4,9%
	Totaal	303	17.795	1,7%
Totaal		707	34.135	2,1%

Het relatief hogere aantal intrekkingen in 2022 ten opzichte van 2023 is mogelijk te verklaren doordat er relatief lange levertijden waren op nieuwe personenauto's. Sommige fabrikanten voerden gaandeweg de bestelling tevens prijsverhogingen door die doorberekend konden worden aan hun kopers. Dit zijn mogelijk voor een aantal subsidieaanvragers redenen geweest om de koop te ontbinden en de subsidieaanvraag in te trekken.

3.3 Afwijzingen

Onderstaande tabel geeft weer hoeveel aanvragen een afwijzing hebben gekregen. In totaal 1.631 (2022) en 2.061 (2023) afwijzingen geweest, ongeveer 4,8% (2022) en 6,0% (2023) van alle aanvragen. Dit is een percentage dat binnen de verwachtingsmarges valt. Afhankelijk van de aard, opzet en doelgroep van de regeling liggen de afwijzingspercentages van subsidieregelingen vaak tussen de 5-10%. Bij grootschalige, particuliere regelingen is dit iets lager. Ter illustratie heeft de Investeringssubsidie duurzame energie en energiebesparing (ISDE) in 2020 een afwijzingspercentage van 3,8%.

2022		Aantal afwijzingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	304	9.223	3,2%
	Lease	406	13.213	3,1%
	Totaal	710	22.436	3,2%
GEBRUIKT	Koop	852	10.759	7,9%
	Lease	69	603	11,4%
	Totaal	921	11.362	8,1%
Totaal		1.631	33.798	4,8%

2023		Aantal afwijzingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	450	8.374	5,4%
	Lease	270	7.966	3,4%
	Totaal	720	16.340	4,4%
GEBRUIKT	Koop	1.202	15.627	7,7%
	Lease	139	2.168	6,4%
	Totaal	1.341	17.795	7,5%
Totaal		2.061	34.135	6,0%

Kenmerken afgewezen aanvragen

Als een aanvraag niet voldoet aan de voorwaarden van de SEPP-regeling wijst RVO de aanvraag af. Soms kunnen dit meerdere afwijzingsgronden tegelijkertijd zijn. Ongeveer de helft (48%) van alle afwijzingen komt doordat bij de vaststelling de personenauto te duur bleek (oorspronkelijk duurder van € 45.000). Ook is ca. 13% van de afwijzingen het gevolg dat de koop of leaseovereenkomst eerder is gesloten dan het budgetjaar waarin subsidie kon worden aangevraagd. Een deel hiervan zijn tevens subsidieaanvragers die eerder een aanvraag hebben gedaan (ca. 13%) en het mogelijk nog een tweede keer geprobeerd hebben om hun eerder afgewezen aanvraag in het daaropvolgende budgetjaar in te dienen. Deze laatste twee afwijzingsgronden zijn allemaal een gevolg van het jaarlijks begrenzen van de subsidiebudgetten.

3.4 Verleningen

Aantal verleningen nieuw/gebruikt, koop/lease

Onderstaande tabel geeft weer hoeveel aanvragen op 22 januari 2024 reeds een verlening maar nog geen vaststelling hebben gekregen, inclusief het percentage op het totaal aantal aanvragen. Deze cijfers betreffen dus uitsluitend de nog openstaande verleningen op 22 januari 2024.

2022		Aantal verleningen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	12	9.223	0,1%
	Lease	18	13.213	0,1%
	Totaal	30	22.436	0,1%
GEBRUIKT	Koop	0	10.759	0%
	Lease	0	603	0%
	Totaal	0	11.362	0%
Totaal		30	33.798	0,1%

2023		Aantal verleningen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	1.841	8.374	22,0%
	Lease	2.723	7.966	34,2%
	Totaal	4.564	16.340	27,9%
GEBRUIKT	Koop	103	15.627	0,7%
	Lease	132	2.168	6,1%
	Totaal	235	17.795	1,3%
Totaal		4.799	34.135	14%

Het merendeel van de verleningen heeft reeds geleid tot een vaststelling. De subsidieaanvrager kan de vaststelling immers pas aanvragen als de auto daadwerkelijk is afgeleverd en op naam van de subsidieaanvrager in het kentekenregister is ingeschreven (geautomatiseerde 100% controle). De openstaande verleningen zijn veelal auto's die nog in bestelling staan of waarvan de subsidieaanvrager de koop of lease ontbonden heeft, maar dit nog niet aan RVO heeft gemeld.

3.5 Vaststellingen

De tabellen hieronder geven inzicht in het aantal vaststellingen op 22 januari 2024. Dit zijn aanvragen waarvan een (gedeelte van) het gecommiteerde subsidiebedrag is uitgekeerd. Het betreft de optelsom van de statussen "beheer- vastgesteld" en "vastgesteld". De vaststelling kan worden aangevraagd zodra de auto op naam van de subsidieaanvrager staat. RVO betaalt niet uit wanneer de auto niet aantoonbaar op naam van de subsidieaanvrager staat in het kentekenregister bij de RDW.

2022		Aantal vaststellingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	8.228	9.223	89,2%
	Lease	11.792	13.213	89,2%
	Totaal	20.020	22.436	89,2%
GEBRUIKT	Koop	9.468	10.759	88,0%
	Lease	489	603	81,1%
	Totaal	9.957	11.362	87,6%
Totaal		29.977	33.798	88,7%

2023		Aantal vaststellingen	Totaal aantal aanvragen	Percentage
NIEUW	Koop	5.857	8.374	69,9%
	Lease	4.785	7.966	60,1%
	Totaal	10.642	16.340	65,1%
GEBRUIKT	Koop	14.058	15.627	90,0%
	Lease	1.790	2.168	82,6%
	Totaal	15.848	17.795	89,1%
Totaal		26.490	34.135	77,6%

3.6 Actieradius voertuigen

In de regeling is 120 kilometer als minimale eis opgenomen voor de actieradius van zowel een gebruikt als nieuw voertuig. Voldoet het voertuig niet aan deze eis dan wordt de aanvraag afgewezen. Als maatstaf voor de actieradius hanteert RVO de zogenaamde WLTP-waarde. Dit is de officiële en objectieve waarde die bij de typegoedkeuring van iedere elektrische auto volgens een Europese meetmethode²⁷ wordt vastgelegd. Voor elektrische voertuigen ouder dan 2017 geldt de oude Europese meetmethode, de NEDC-waarde.

De tabel hieronder biedt inzicht in de gemiddelde actieradius in kilometers (WLTP) van auto's met een verlening en vaststelling (2022 en 2023 gezamenlijk) verdeeld naar aanvraagtype.

		Gemiddelde actieradius (WLTP)
NIEUW	Koop	382
	Lease	346
GEbruikt	Koop	321
	Lease	338

Het is opvallend dat de actieradius van nieuwe en gebruikte personenauto's relatief dicht bij elkaar liggen. Mogelijk komt dit omdat niet van alle voertuigen een actieradius bekend is in het kentekenregister van de RDW. RVO toetst in die gevallen de actieradius handmatig.

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

Bij de gebruikte elektrische auto's is bovendien de registratiegraad van de actieradius in het kentekenregister bij de RDW beperkt. Dit heeft grotendeels te maken omdat bij import van een voertuig uit het buitenland de RDW niet standaard de actieradius goed doorkrijgt. RVO toetst in die gevallen de minimale actieradius handmatig door o.a. naar de actieradius van soortgelijke auto's qua type en bouwjaar te kijken waarbij wel een actieradius is gevuld of de catalogus/specificatie van de fabrikant/leverancier op te zoeken.

3.7 Segmenten en catalogusprijzen voertuigen

In bijlage A is een compleet overzicht opgenomen van alle aanvragen uitgesplitst naar merk en model. Onderstaande tabel biedt een overzicht van de verdeling van de aanvragen over de autosegmenten (A = laagste en E = hoogste) over 2022 en 2023.

Segment	Gebruikt	Nieuw	Totaal	Percentage
A	4.299	4.090	8.389	14,9%
B	11.193	12.448	23.641	41,9%
C	9.956	11.029	20.985	37,2%
D	242	3.020	3.262	5,8%
E	3	1	4	0,0%
Onbekend	112	74	186	0,3%
Eindtotaal	25.805	30.662	56.467	100%

²⁷ <https://www.wltp-info.nl/wat-is-wltp-hoe-werkt/>

In onderstaande tabel zijn de gemiddelde oorspronkelijke catalogusprijzen van de auto's van aanvragen met een vaststelling opgenomen. Bij gebruikte auto's is dit dus niet de aanschafprijs van de occasion, maar de originele nieuwwaarde. In sommige gevallen is de catalogusprijs (nog) niet bekend. Met name bij parallelimport registreert de RDW niet altijd de oorspronkelijke catalogusprijs in het kentekenregister. RVO vraagt deze op bij de importeur of bepaalt deze op basis van historische data van vergelijkbare voertuigen.

		Gemiddelde 2022	Gemiddelde 2023
NIEUW	Koop	€38.465	€40.047
	Lease	€37.515	€37.636
GEBRUIKT	Koop	€35.188	€36.652
	Lease	€35.048	€36.978

3.8 Leeftijd van de gebruikte elektrische voertuigen bij vaststelling

Onderzocht is hoe oud de gebruikte voertuigen in 2022 en 2023 waren waarvoor subsidie destijds is verleend en vastgesteld. Het gaat hierbij om de periode vanaf de eerste toelating van het voertuig tot op het moment wanneer het kenteken op naam van de subsidieontvanger is komen te staan en de eerste uitbetaling van de subsidie heeft ontvangen.

	Koop	Lease	Totaal	Procentueel
jonger dan 7 dagen	55	39	94	0,4%
jonger dan 14 dagen	156	92	248	1,0%
jonger dan 30 dagen	348	284	632	2,4%
jonger dan 60 dagen	578	750	1.328	5,1%
jonger dan 90 dagen	798	1.035	1.833	7,1%
jonger dan 120 dagen	1.064	1.201	2.265	8,8%
jonger dan 180 dagen	1.579	1.365	2.944	11,4%
jonger dan 1 jaar	4.489	1.585	6.074	23,5%
ouder dan 1 jaar	19.021	694	19.715	76,4%
ouder dan 2 jaar	13.320	442	13.762	53,3%
ouder dan 3 jaar	8.674	203	8.877	34,4%
ouder dan 4 jaar	6.118	123	6.241	24,2%
Totaal aantal	23.525	2.279	25.804	100%

Van alle toegekende subsidies voor een gebruikte elektrische personenauto was 23,5% jonger dan één jaar. De leeftijdsgroep tussen de 1 en 4 jaar ligt op 52,2%. Het percentage auto's ouder dan 4 jaar ligt op 24,2%.

3.9 Afhandelingstermijnen

De tabellen hieronder geven inzicht in de gemiddelde afhandelingstermijn van de aanvraag in dagen tussen de datum van indiening en verlening, alsmede het aantal dagen tussen verlening en vaststelling en de totale afhandelingstermijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen budgetjaar. De peildatum ligt op 26 april 2024.

Aantal dagen tussen aanvraag indiening en verlening (= alleen verleningsaanvraag)

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
2022	11	12	11	14	12	14	12
2023	8	8	8	7	7	7	7
Gemiddelde	10	10	10	11	10	11	10

Aantal dagen tussen verlening en vaststelling (= Vanaf OE ingediend, niet vanaf verlening)

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
2022	8	8	8	6	11	7	8
2023	5	8	6	6	9	7	7
Gemiddelde	7	8	7	6	10	7	8

Aantal dagen tussen aanvraag indiening en vaststelling (= directe vaststelling)

	NIEUW			GEBRUIKT			Totaal
	Koop	Lease	Totaal	Koop	Lease	Totaal	
2022	18	14	16	18	17	18	18
2023	9	9	9	9	10	9	9
Gemiddelde	14	12	13	14	14	14	14

3.10 Terugvorderingen en overmachtssituaties

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal terugvorderingen van de subsidie.

2022		Totaal aantal aanvragen	Aantal terugvorderingen	Percentage
NIEUW	Koop	8.342	339	4,06%
	Lease	11.877	482	4,06%
	Totaal	20.219	821	4,06%
GEBRUIKT	Koop	9.680	1.122	11,59%
	Lease	500	70	14,00%
	Totaal	10.180	1.192	11,71%
Totaal		30.399	2.013	6,62%

507 kentekenwijzigingen in 2022 dossiers.

2023		Totaal aantal aanvragen	Aantal terugvorderingen	Percentage
NIEUW	Koop	7.742	92	1,19%
	Lease	7.517	106	1,41%
	Totaal	15.259	198	1,30%
GEbruikt	Koop	14.364	492	3,43%
	Lease	1.927	58	3,01%
	Totaal	16.291	550	3,38%
Totaal		31.550	748	2,37%

258 kentekenwijzigingen in 2023 dossiers.

De vermelde wijzigingen per jaar betreffen dossiers, een dossier kan meerdere wijzigingen na elkaar hebben. Meerdere wijzigingen in één dossier zijn niet meegenomen in deze telling. In 2022 is 207 maal een dossier afgesloten met coullance, dit zijn de dossiers met overlijden of total loss e.d. In 2023 bedroeg dit aantal 84.

RVO controleert gedurende de minimale bezitsperiode dagelijks in het kentekenregister bij de RDW of de opgegeven auto op naam van de subsidie-aanvrager staat. Voor auto's die gekocht zijn is de minimale bezitsperiode 3 jaar en voor private leaseauto's geldt 4 jaar (zie paragraaf 1.6). Een deel van de terugvorderingen is te herleiden tot subsidie-ontvangers die niet deze minimale bezitsduur uitdienen.

3.11 Bezwaar- en beroepszaken

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

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal bezwaarzaken van de subsidie. De reden en uitslagen zijn opvraagbaar bij de Juridische Zaken (JZ) afdeling van RVO.

<p>De cijfers over 2023. JZ heeft 157 bezwaren ontvangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28x (deels) gegrond • 7x is het bezwaarschrift ingetrokken • 7x niet-ontvankelijk • 114x ongegrond • 1x doorgezonden naar primaire afdeling 	<p>De cijfers over 2022. JZ heeft 110 bezwaren ontvangen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15x (deels) gegrond • 4x is het bezwaarschrift ingetrokken • 5x niet-ontvankelijk • 85x ongegrond • 1x doorgezonden naar primaire afdeling
<p>Top 5</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Catalogusprijs 2. Overeenkomst 3. Actieradius 4. Overig (bijv. een terugvordering) 5. Niet-ontvankelijk 	<p>Top 5</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budgetuitputting 2. Catalogusprijs 3. Overig (bijv. een terugvordering) 4. Overeenkomst 5. Nieuw vs. Gebruikt

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

Onderstaande tabel biedt inzicht in het aantal beroepszaken van de subsidie. De reden en uitslagen zijn opvraagbaar bij de Juridische Zaken afdeling van RVO. In 2022 heeft JZ 5 uitspraken ontvangen en in 2023 ook 5 stuks.

<p>In 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1x budgetuitputting (beroep niet-ontvankelijk vanwege niet betalen griffierecht) • 1x subsidieverplichting (ongegrond) • 2x RDW-erkenning (beide ongegrond) • 1x nieuw vs. Gebruikt (ongegrond) 	<p>In 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3x was het onderwerp budgetuitputting (alle ongegrond) • 1x nieuw vs. Gebruikt (ongegrond, maar wel proceskosten betalen) • 1x actieradius (gegrond op formele gronden. Rechtsgevolgen blijven in stand)
---	---

3.12 Budget en uitvoeringskosten

Budgetbeslag o.b.v. verleningen en vaststellingen

Onderstaande tabel geeft de verstrekte subsidies weer per type aanvraag (nieuw/gebruikt en koop/lease). Dit betreft de aanvragen waarop reeds een verlening en/of vaststelling heeft plaatsgevonden. Aanvragen die nog in behandeling zijn, zijn niet meegenomen in dit overzicht.

2022	Totaal beschikbaar budget	Totaal verstrekte subsidies
NIEUW	€ 71.000.000	€ 73.077.471
Koop		€ 36.953.100
Lease		€ 36.124.371
GEbruikt	€ 20.400.000	€ 21.066.747
Koop		€ 19.987.373
Lease		€ 1.079.374
Max budget SEPP 2022	€ 91.400.000	
Totaal verstrekt 2022		€ 94.144.218

2023	Totaal beschikbaar budget	Totaal verstrekte subsidies
NIEUW	€ 67.000.000	€ 44.804.031
Koop		€ 22.748.650
Lease		€ 22.055.381
GEbruikt	€ 32.400.000	€ 33.130.621
Koop		€ 29.043.380
Lease		€ 4.087.240
Max budget SEPP 2023	€ 99.400.000	
Totaal verstrekt 2023		€ 77.934.652

Uitvoeringskosten van RVO en lenW

De uitvoeringskosten van RVO en het ministerie van lenW komen ten laste van de beschikbaar gestelde gelden voor de subsidieregeling vanuit het Klimaatakkoord. Onderstaande tabel vermeldt de geraamde en werkelijke kosten. De kosten lagen in de eerste twee jaren hoger dan de raming omdat RVO in die jaren meer aanvragen heeft beoordeeld dan oorspronkelijk was geraamd. Hoewel de regeling op moment van schrijven nog actief is (2024), is het vrijwel zeker dat de uitvoeringskosten cumulatief over de hele looptijd binnen het geraamde budget blijft.

(in mln euro's)	2020	2021	2022	2023
Geraamde uitvoeringskosten (-/-)	1,8	3,0	4,6	4,6
Werkelijke kosten	1,965	3,252	3,131	3,341

4 Kwalitatieve terugblik

Naast 'harde' data over het gebruik van de regeling is het uiteraard ook van belang hoe de verschillende betrokkenen de werking van SEPP hebben ervaren. In dit hoofdstuk beschrijven we op basis van interviews met onder meer de materiedeskundigen van de leden de FET-leden de kracht van de regeling, maar ook de door hen geconstateerde aandachts- en verbeterpunten. Daarbij beschrijven we ook de 'SEPP-overstijgende zaken', zoals mondiale gebeurtenissen, politieke besluiten en ontwikkelingen en de afhankelijkheid van de energiesector en autobranche die volgens de geïnterviewden van invloed zijn geweest op de regeling. Het hoofdstuk wordt afgesloten met suggesties voor (eventuele) toekomstige regelingen.

4.1 Sterke punten

Opvallend is dat alle geïnterviewden zonder uitzondering positief waren over de SEPP. Onderstaand een korte samenvatting van hun bevindingen.

SEPP-subsidie heeft gezorgd voor een groei in het aantal elektrische auto's in Nederland

In maart 2024 was het procentuele aandeel BEV's (batterij elektrisch voertuigen) van het totale Nederlandse wagenpark 5,2%. In maart 2020, toen de SEPP-regeling werd ingevoerd, lag dit aandeel op slechts 1,3%. Het merendeel van de geïnterviewden geeft aan ervan overtuigd te zijn dat de SEPP heeft gezorgd voor een aanzienlijke versnelling van de verkoop van het aantal elektrische voertuigen. Dankzij de regeling hebben consumenten een EV gekocht in plaats van een voertuig met een verbrandingsmotor. De geïnterviewde partijen zien deze toegenomen verkoop unaniem als positief gevolg van de subsidie, en zijn ervan overtuigd dat zonder deze regeling het aantal EV's in Nederland veel minder sterk zou zijn gegroeid. De regeling is dus een positieve stimulans is geweest die een grote groep twijfelende consumenten over de streep heeft getrokken om een EV aan te schaffen. Het subsidiebedrag was een goede financiële impuls om het kopen van een elektrische auto aantrekkelijker te maken.

Door de SEPP is elektrisch rijden positief op de kaart gezet

De introductie van de SEPP-regeling heeft veel aandacht gegenereerd voor elektrisch rijden. Naast de financiële werking heeft de regeling volgens de partijen ook een belangrijke symbolische waarde; het verstrekken van een subsidie benadrukt dat het kopen van een elektrische auto een goede en duurzame keuze is. De geïnterviewden constateerden dat door de introductie van de regeling er veel aandacht gekomen is voor elektrisch rijden. De regeling heeft veel aandacht gekregen in (nieuws)media, en autodealers zijn de regeling actief gaan noemen in hun reclameuitingen. De partijen zien dat de regeling hierdoor veel aandacht heeft getrokken van consumenten en particulieren dankzij de invoering van de SEPP de overstap naar een elektrische auto zijn gaan overwegen.

Het succes van de SEPP is mede te danken aan de goede organisatie vanuit RVO

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) was verantwoordelijk voor de uitvoering van de regeling. Particulieren konden via deze organisatie alle benodigde informatie verkrijgen en een aanvraag voor subsidie indienen. Meerdere partijen benoemen de wijze waarop de RVO deze activiteiten heeft uitgevoerd als positief punt. RVO was tijdig in het verwerken van de verzoeken, en keerde de bedragen tijdig uit aan de aanvragers. Ook informatie bij afwijzingen en 'lege subsidiepot' waren correct en betrouwbaar. De RVO werkte bovendien goed samen met de betrokken partijen en toonde daarin flexibiliteit door in te spelen op de bestaande geautomatiseerde processen bij lease- en autobedrijven zodat aanvraagprocessen tijdens de uitvoering ook verder zijn verbeterd.

4.2 Aandachtspunten

In de gevoerde gesprekken zijn de volgende aandachtspunten benoemd:

Het subsidiebedrag per auto was laag

Een koper baseert de keuze voor een auto voornamelijk op de aanschafprijs. De cataloguswaarde van een EV is ruim hoger dan die van een vergelijkbare brandstof-aangedreven auto. De meerderheid van de geïnterviewde partijen geeft aan dat de subsidie per auto te laag was. Het subsidiebedrag is ten opzichte van de aanschafwaarde in veel gevallen slechts 'een klein gebaar'. De betrokken partijen signaleren dat het kopen van een nieuw elektrisch voertuig voor veel consumenten daardoor nu nog onbereikbaar blijft. Bovendien wordt het jaarlijks afbouwen van het subsidiebedrag voor nieuwe auto's door verschillende geïnterviewden gezien als beperking van de regeling. De prikkel om een nieuwe EV te kopen wordt steeds minder sterk, terwijl de gebruikskosten voor een elektrisch voertuig de laatste jaren juist toenemen als gevolg van aflopende korting op motorrijtuigenbelasting, toenemende inflatie en hoge energieprijzen.

De huidige jaarschotten in de regeling zorgden voor een 'stop & go'-effect in de aanvragen

Het subsidiebedrag van de SEPP bestond uit een vaststaand budget per jaar. In de eerste jaren werden er meer aanvragen ingediend dan op basis van dit jaarbudget konden worden uitgekeerd. Hierdoor was de jaarlijkse pot snel leeg, en konden nieuwe aanvragen pas weer worden geaccepteerd in een nieuw jaar. Dit heeft als gevolg gehad dat veel enthousiaste kopers te laat waren om (direct) gebruik te maken van de subsidieregeling. Deze consumenten hebben hun koop of lease uitgesteld, of hebben een EV gekocht of geleased zonder subsidie. De betrokken partijen zien dat een consument in geval van een 'lege pot' ook vaak voor een brandstof-aangedreven voertuig koos, omdat de EV zonder subsidie te duur werd bevonden.

Hoewel de jaarbudgetten voor een voorspelbare overheidsbegroting zorgen, zagen veel partijen dit fenomeen als verstoring van de markt. Het openstellen van een subsidiepot zorgde jaarlijks voor een enorme clustering van het aantal aankopen; iedereen die gelijktijdig gebruik wil maken van de regeling. Bij een lege subsidiepot droogde de vraag naar EV's juist op. Deze 'Stop & Go'-effecten zijn een sterke beïnvloeding van de EV-markt en maken het voor de auto- en leasebranche lastig om een bedrijfsvoering volledig in te richten op de verkoop van EV's.

Naast een onzekere afzetmarkt beoordelen de partijen de jaarschotten ook als tegenstijdig met de ambities en doelstellingen van de regeling. Voor het stimuleren van elektrisch rijden en transitie naar een elektrisch wagenpark geldt volgens hen 'hoe eerder hoe beter'. De aanvragen die niet konden worden geaccepteerd omdat het jaarbudget was benut zijn één-voor-één consumenten die bereid waren om een EV te gaan rijden, en die door een administratieve regel niet hebben kunnen profiteren van deze regeling. Partijen zien dat de jaarschotten van de SEPP-regeling op die manier in sterke mate het tempo van de elektrificatie van de personenauto's bepaalde.

De gestelde criteria van de regeling waren te beperkend

Veel geïnterviewden geven aan dat de SEPP te veel was 'dichtgetimmerd'. Om in aanmerking te komen voor subsidie moest een (tweedehands) auto aan meerdere criteria voldoen. Dit resulteerde onbedoeld in een beperkt aanbod 'SEPP-waardige EV's'. De meest beperkende voorwaarde daarin was de maximale cataloguswaarde. De maximale waarde van € 45.000 was ingevoerd als criterium om te zorgen dat de subsidie ten goede komt aan het stimuleren van middelklasse elektrische personenauto's. Hoewel dit criteria effectief was in het voorkomen dat de subsidie werd verstrekt aan aankoop van dure EV-modellen, heeft deze grens ook geleid tot ongewenste effecten. De hoogte van het maximum bleek in sommige gevallen te laag, waardoor een consument bij de aanschaf van een EV kon worden geconfronteerd met dit maximum bij voertuigen met een prijs in het grensgebied van de € 45.000. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat een consument moest kiezen voor een model net onder deze grens met een beperkte actieradius, of hetzelfde voertuig met grotere actieradius en zonder mogelijkheid voor subsidie. Dergelijke keuzes tonen volgens de geïnterviewden aan dat de gekozen grens te laag lag en geen onderscheid maakte tussen middenklasse en duurdere EV's, maar onbedoeld onderscheid maakt tussen modellen die tot dezelfde klasse behoren en in het grensgebied van de € 45.000 zaten. (N.B. Dit fenomeen is niet alleen een onbewust gevolg van het gekozen maximum, maar was in sommige gevallen ook een bewuste prijsstrategie waarbij autofabrikanten hun instapmodel een cataloguswaarde net onder de € 45.000 gaven om de SEPP-doelgroep te bereiken.)

Bij de aankoop van een gebruikte EV's constateerden de partijen ook ongewenste effecten als gevolg van de maximale cataloguswaarde. Door de groeiende markt van elektrische auto's daalde ook de aanschafwaardes. De cataloguswaarde van de eerste lichte elektrische auto's was vaak hoger dan € 45.000. Door het gestelde maximum werd het aankopen van een dergelijk gebruikt model niet gesubsidieerd, en daardoor minder aantrekkelijk. Bovendien zorgde de daling van de cataloguswaardes in de ogen van de betrokken partijen ook voor onlogische verschillen: subsidie werd bijvoorbeeld wel verstrekt op een nieuwe Tesla model 3, maar niet op eerdere gebruikte Tesla's met een oorspronkelijke nieuwprijs boven € 45.000.

Aanname van een eenmalige stimulans voor transitie naar elektrisch rijden blijkt onvoldoende

In de huidige regeling ontvangt een consument éénmalig subsidie bij de aanschaf van een elektrische auto. Het eenmalig verstrekken van subsidie is gebaseerd op de aanname dat consumenten kunnen worden verleid bij deze overstap en daarna elektrisch blijven rijden. De partijen benoemen in de interviews dat de huidige praktijk aantoont dat deze aanname niet correct is. Meerdere onderzoeken (waaronder het EV en Berijdersonderzoek 2023 van de Vereniging Elektrische Rijders) tonen aan dat een significante groep van de EV-rijders overweegt om weer brandstof-aangedreven voertuig te kopen. Een elektrische rijder die een nieuw voertuig overweegt aan te schaffen (of te leasen) kiest dus niet automatisch weer elektrisch. Consumenten blijven rekenaars. De verbruikskosten van een EV zijn in algemene zin lager dan die van benzine- of diesel voertuigen, maar door de afbouw van de MRB-korting, bijtellingsvoordeel en BPM komt dit in het geding. In de duurdere segmenten (D/E) blijven de totale kosten van een elektrisch voertuig aanzienlijk lager dan een vergelijkbaar brandstofvoertuig. In de lagere segmenten is een elektrisch voertuig niet altijd de voordeligste keuze, zo blijkt ook uit de recente Total Cost of Ownership-berekeningen van

RVO²⁸. Als een consument al eens gebruik heeft gemaakt van de regeling, valt ook deze financiële meevaller weg en worden de kosten weer iets hoger. Meerdere van de partijen benadrukken daarom dat de regeling dus niet alleen effectief moeten zijn in het stimuleren van de overstap naar elektrisch rijden, maar ook zou moeten focussen op het behouden van de bestaande groep EV-rijders.

Reflectie op de doelstelling van de regeling niet eenduidig

Tijdens de interviews bleek dat de partijen unaniem van mening zijn dat de doelstelling van de regeling behaald is, maar viel op dat de formulering van deze doelstelling varieert. Een aantal partijen herhaalt de feitelijke doelstelling van stimulans van middenklasse elektrische voertuigen voor consumenten. Meerdere stakeholders benoemen in hun terugblik echter een veel ruimere doelstelling, zoals de groei van elektrisch rijden in Nederland, het terugdringen van uitstoot en zorgen voor toename in uitstootvrije kilometers. Ook zien veel partijen het opbouwen van een elektrische vloot in Nederland als doel, en benoemen daarbij het belang van stimuleren van nieuwverkoop zodat er na verloop van tijd ook een tweedehands markt voor EV's ontstaat. Uit deze uiteenlopende doelstellingen valt af te leiden dat stakeholders de doelstelling van de regeling ruimer interpreteren, en daarbij ook veelal omvormen naar hun eigen standpunt of belang. Deze variëteit aan doelstellingen laat zien dat betrokken partijen meerdere positieve effecten zien als gevolg van deze regeling, en dat bij een evaluatie het oorspronkelijk doel ook meerdere afgeleide of subdoelen kent.

Naast een uiteenlopend beeld over de doelstelling bij de direct betrokken partijen, benoemen enkele partijen ook dat in de publieke communicatie onvoldoende is duidelijk gemaakt wat het doel was van deze regeling. Door de introductie van de subsidie is in de media en maatschappelijke discussies regelmatig het beeld ontstaan dat iedereen elektrisch moet gaan rijden. Communicatie over deze regeling is er onvoldoende in geslaagd om aan iedereen duidelijk te maken dat deze subsidie bedoeld is om de groei van elektrisch rijden op gang te brengen, in plaats van iedereen geforceerd de overstap te laten maken.

Inkomensongelijkheid is geen gevolg van de regeling

In de maatschappelijke en politieke discussie over de SEPP-regeling is regelmatig een beeld geschetst dat de SEPP-regeling zorgt voor inkomensongelijkheid. De stimulans voor het aankopen van nieuwe elektrische voertuigen zou hoofdzakelijk ten goede komen aan hogere inkomensgroepen, en daarmee de kloof met lagere inkomensgroepen vergroten. Alle geïnterviewde partijen benadrukken dat inkomensongelijkheid geen gevolg is van de SEPP-regeling, en ontcrachten de discussie over dit thema. De partijen lichten toe dat het kopen van een nieuwe auto per definitie een grote investering is, en dat nieuwkopers daardoor hoofdzakelijk consumenten zijn die tot de hogere inkomensgroepen behoren. De SEPP-regeling stimuleert nieuwkopers om een elektrische auto te kopen, en komt daardoor logischerwijs wel vaker terecht bij hogere inkomens. De regeling heeft naar inzicht van de partijen geen effect op de samenstelling van de nieuwkopers-groep. Enkele partijen voegen daaraan toe dat lagere inkomensgroepen over enkele jaren bovendien gaan profiteren van een goed aanbod van betaalbare tweedehands EV's, omdat de eerste eigenaren deze EV's hebben kunnen kopen of leasen met een subsidie.

4.3 Veranderende context

Als aanvulling op en deels ook ter nuancering van voornoemde aandachtspunten geven alle respondenten aan dat in de loop der jaren de context waarin de regeling is toegepast aan verandering onderhevig was. Deze veranderende context bevatten SEPP-overstijgende punten en zijn daarom geen directe positieve of negatieve punten als gevolg van de regeling. Deze overstijgende punten hebben wel invloed op de effectiviteit van de SEPP-regeling en het tempo waarin de elektrificatie verloopt. Op basis van de interviews zijn de onderstaande punten gesignaleerd.

Er bestaan twijfels over de **beschikbaarheid van publieke laadinfrastructuur**. Sommige geïnterviewde partijen benoemen dat de beschikbaarheid onder druk staat als gevolg van een groeiend aantal elektrische voertuigen. Uit cijfers van Nationale Agenda Laadinfra (NAL) blijkt dat deze twijfels onjuist zijn: de publieke laadinfra groeit op gelijke tred mee met de groei van het aantal elektrische voertuigen in Nederland. Het gemiddeld aantal voertuigen per laadpunt is de laatste jaren vrijwel constant, en de beschikbaarheid is beter dan de Europese richtlijn (1:10). De partijen benadrukken dat een stimulering van aanschaffen van elektrische voertuigen afhankelijk is van flankerend beleid en de groei van de benodigde laadinfrastructuur moet worden gewaarborgd.

Daarnaast zijn er verschillende **elektriciteitsnet en energiemarkt** gerelateerde zaken die van invloed zijn op de populariteit van elektrisch rijden. Door berichtgeving over netcongestie ontstaat een negatief sentiment waardoor

²⁸ RVO, 2024. [Handreiking Total cost of ownership-berekening voor personenauto's 2024](#)

consumenten onzeker zijn over bijvoorbeeld de plaatsing van nieuwe laadpunten of de levering van energie bij bestaande laadpunten. Bovendien zorgen nieuwsberichten over het uitzetten van laadpalen op piekmomenten ook voor toenemende onzekerheid over de mogelijkheid om te laden. Consumenten worden daarnaast geconfronteerd met een instabiele energiemarkt waarin hogere kosten voor elektriciteit ongunstig kunnen zijn voor elektrische rijders. De verbruikskosten van een EV zijn daardoor minder zeker, waardoor de totale kosten voor een EV kunnen oplopen. Door deze toegenomen onzekerheid gaat ten koste van de interesse in elektrisch rijden.

Elektrisch auto's waren in de afgelopen jaren vrijgesteld van **motorrijtuigenbelasting (MRB)**. Deze MRB-korting is gunstig voor het financiële plaatje van elektrisch rijden. Het dreigende einde van deze korting zorgt er voor dat nieuwe (en bestaande) elektrische rijders de gebruikskosten zien stijgen. De 'total cost of ownership' (TCO) stijgen naar verwachting aanzienlijk, waardoor de financiële aantrekkelijkheid van elektrisch rijden vermindert.

De succesvolle groei van elektrisch rijden zorgt ervoor dat er in de overheidsbegroting een groeiende post is voor **inkomstenderving**. De transitie naar elektrisch rijden betekent dat er minder fossiele brandstoffen worden verkocht en daardoor ook minder inkomsten zijn vanuit accijnzen. In de overheidsbegroting worden deze teruglopende inkomsten in de mobiliteitsbegroting verrekend. Enkele partijen signaleren dat deze inkomstenderving een complicerende factor is die om een systeemverandering in de overheidsbegroting vraagt. De nationale overheid moet nadenken over een nieuwe wijze om het benodigde staatsinkomen te generen, zonder dat de groei in elektrificatie daarin wordt geremd.

4.4 Suggesties van stakeholders voor een toekomstige regeling

Dankzij de huidige regeling is veel ervaring opgedaan met het stimuleren van elektrisch rijden. Onderstaand een overzicht van de suggesties die de verschillende geïnterviewden hebben geopperd voor een mogelijk toekomstige regeling. Het is belangrijk om hierbij op te merken dat deze suggesties slechts persoonlijke ideeën zijn van de stakeholders, en nog niet onderling zijn afgestemd of bediscussieerd. Er bestaat dus geen overeenstemming over deze verbeterpunten en bovendien zijn een aantal suggesties zelfs tegenstrijdig. Dit laat zien dat voor ontwikkeling van een toekomstige regeling nog verdere gesprekken noodzakelijk zijn om gezamenlijk de juiste koers te bepalen.

Noodzaak van een nieuwe stimulering

- Ondanks de succesvolle effecten van de huidige SEPP-regeling is verdere groei van de EV-vloot nog heel onzeker. Partijen benadrukken unaniem dat er een opvolging van de huidige regeling nodig is om de transitie naar EV's door te laten groeien en vastgelegde klimaatdoelen en ambities in het vizier te houden. Zonder stimulerende maatregelen zal de groei van elektrisch rijden afremmen, en wordt zelfs een risico op terugval voorzien. De bestaande groep EV-rijders dreigt te kiezen voor een nieuw fossiel voertuig. Bovendien ontstaat door toenemende kosten en het wegvallen de subsidie het risico dat de vraag naar tweedehands EV's uitblijft en gesubsidieerde voertuigen naar andere landen worden geëxporteerd. De geïnterviewde partijen adviseren daarom om een subsidie (of soortgelijke financiële stimulering) komende jaren nog in stand te houden voor aankoop en lease van zowel nieuwe als tweedehands EV's.

Subsidiebedrag

- Een hoger subsidiebedrag is een sterkere stimulans. Vanwege het huidige prijsverschil tussen elektrische en brandstof-aangedreven auto's, en in de wetenschap dat de aanschafwaarde voor de meeste consumenten de belangrijkste factor is voor een keuze van een nieuw voertuig, dient het subsidiebedrag hoger te zijn dan tot op heden werkt verstrekt. Door het hogere bedrag wordt een elektrische auto voor meer personen een goede optie.
- Naast voorstanders van het verhogen van het bedrag zijn er ook partijen die pleiten voor een lager subsidiebedrag. Het verstrekken van een lager bedrag per aanvrager zorgt ervoor dat meer personen kunnen worden bereikt (met hetzelfde totaalbudget) en de reikwijdte van de regeling groter wordt. Op die manier profileert een grotere groep van de regeling, en wordt de kans op een afgewezen aanvraag kleiner.
- Naast een hoger of lager bedrag per aanvraag bestaan er ook ideeën om de hoogte van het bedrag te differentiëren, bijvoorbeeld afhankelijk van de hoogte van de cataloguswaarde of grootte van het voertuig. Deze differentiatie kan helpen om gericht te stimuleren welke type voertuigen gewenst zijn.
- De subsidiebedragen van de huidige regeling zijn vooraf vastgelegd voor meerdere jaren. Partijen hebben gemerkt dat mede door inflatie veel kostenposten zijn toegenomen, en dat het subsidiebedrag daarin niet veranderde. Hoewel de cataloguswaardes van EV's een dalende trend laten zien, ervaren de geïnterviewden dat de stimulans van SEPP minder krachtig werd. Om dit in de toekomst te voorkomen kan een jaarlijkse indexering worden overwogen, zodat het bedrag meebeweegt met prijsontwikkelingen van de markt.

Communicatie

- De huidige berichtgeving over het aanschaffen of leasen van een elektrische auto lijkt overwegend negatief, zo wordt door sommige partijen ervaren. Potentiële nieuwe EV-rijders twifelen over een aanschaf of lease vanwege hoge motorrijtuigenbelasting of gestegen laadtarieven. Ook nieuwsberichten over netcongestie zwaaien twijfel of deze transitie succesvol kan worden voltooid, en of nieuwe rijders niet worden geconfronteerd met onvoldoende capaciteit om hun voertuig te kunnen laden. De ervaringen met de huidige regeling hebben laten zien dat een subsidie een positief signaal kan zijn, en veel promotie en media-aandacht genereert. Bij een lancering van een nieuwe regeling moet bewust gebruik worden gemaakt van deze communicatiekracht. De subsidie geeft dan niet alleen een financiële impuls, maar kan in staat zijn om de negatieve tendens te doorbreken en het vertrouwen in een succesvolle transitie naar EV te vergroten.
- De subsidie helpt om de aanschafwaarde bij koop respectievelijk maandbedrag bij private lease van een elektrische auto te verlagen. Tegelijkertijd heeft de regeling niet tot doel om het gehele prijsverschil met benzine/diesel-voertuigen te overbruggen. Partijen bemerken dat veel consumenten gefocust zijn op de aanschafwaarde, en geen inzicht hebben in het volledige kostenplaatje (total cost of ownership, TCO). Voor een succesvolle subsidie is het daarom wenselijk om consumenten inzicht te geven in de TCO, en in communicatie de verbinding te maken tussen de subsidie op de aanschafwaarde en het gunstige kostenplaatje. Gebruik maken van een eenvoudige rekentool kan consumenten helpen om dit inzicht te genereren voor hun persoonlijke situatie.

Scope

- De huidige regeling stimuleert de aanschaf of lease van nieuwe of gebruikte elektrische auto's. Partijen benadrukken dat ook andere doelgroepen moeten worden geholpen bij elektrificatie. Een specifieke groep die daarbij wordt genoemd zijn deelauto's. Het stimuleren van elektrificatie van deelauto's dient meerdere maatschappelijke doelen. Zo zorgt het voor meer elektrische kilometers, en laat het een grotere groep mensen kennismaken met elektrisch rijden (waaronder personen die zelf geen elektrisch voertuig kunnen kopen). Bovendien helpt het bij de ontwikkeling van leefbare steden waarin autobezit wordt gereduceerd, en deelauto's een effectieve mobiliteitsoplossing vormen.
- Daarnaast wordt door een enkele partij de suggestie gedaan om de aanschaf en installatie van een eigen laadpunt onder te brengen in de scope van de regeling. Personen die op eigen terrein parkeren investeren bij de aankoop van een elektrische auto ook vrijwel altijd in een eigen laadpunt. Door de subsidie te verruimen zou ook dit private laadpunt kunnen worden gestimuleerd.

Doelgroep

- De huidige regeling heeft zowel politiek en maatschappelijk tot gesprek geleid over inkomensongelijkheid. Het kopen van een (relatief) nieuwe auto is voor lage en middeninkomens minder bereikbaar, en vanwege de hogere aanschafwaarde van EV's is gebruik maken van deze subsidie daardoor niet voor alle inkomensgroepen evenredig bereikbaar. Voor sommige partijen is deze discussie aanleiding om bij toekomstige regelingen te overwegen om alleen de subsidie beschikbaar te stellen voor lagere inkomensgroepen, of de hoogte van het bedrag te variëren op basis van het inkomen. Andere stakeholders benadrukken dat dergelijke differentiatie de regeling onnodig complex maakt, en/of stellen dat nivellering van het inkomen geen plek moet krijgen in dergelijke stimuleringsbeleid.
- Bestaande EV-rijders kiezen niet automatisch weer voor een elektrisch voertuig als er een nieuwe auto gekocht of geleased wordt. In lijn met dit minpunt van de regeling stellen meerdere partijen dat het verstandig is om de subsidie niet eenmalig te verstrekken, maar ook aanvragen van personen die eerder van de regeling gebruik hebben gemaakt opnieuw te accepteren.

Doelstelling

- De huidige regeling had tot doel om gebruik en de koop of lease van kleinere en compacte middenklasse elektrische personenauto's door particulieren te stimuleren. In de terugblik op de resultaten bleek dat veel partijen ook andere positieve effecten zien als gevolg van de regeling. Zo ontstaat er een groeiende vloot van elektrische voertuigen in Nederland, ontstaat daarmee een tweedehands markt van EV's, en stijgt het aantal gereden elektrische kilometers. Bij een toekomstige regeling is het daarom verstandig om de doelstelling op te splitsen in meerdere subdoelen. Op die wijze kan bij een evaluatie een genuanceerd beeld worden gegeven van de doelmatigheid van de regeling, en kan ook ingeval het hoofdoel niet worden gehaald een regeling toch als effectief worden beschouwd.
- Voor een goede evaluatie en ook tussentijdse monitoring is het goed om vooraf indicatoren te definiëren waarop het succes van de regeling kan worden gemeten. Indicatoren gekoppeld aan de doelstelling van de regeling maken het mogelijk om gedurende de uitvoer data-gedreven te rapporteren over de voortgang van de regeling.

Voertuigcriteria

- Enkele partijen stellen voor om vooraf te bepalen welke type voertuigen gewenst zijn, en op basis daarvan criteria te bepalen die worden gehanteerd bij het toekennen van subsidie. Vanuit duurzaamheidsoogpunt is daarin kWh-efficiëntie genoemd als een belangrijk criterium; daarmee kunnen energiezuinige voertuigen worden gestimuleerd. Ook actieradius, formaat van het voertuig (bij voorkeur klein), en 'slim laden'-technologie zijn elementen die belangrijk zijn voor de toekomstige EV-vloot, en worden daarom als selectiemechanismen voorgesteld.

Proces

- De jaarschotten bleken in de huidige regeling nadelige en ongewenste effecten te hebben. Om deze effecten te verminderen is de suggestie gedaan om meerdere instroommomenten te creëren. Bijvoorbeeld het jaarbudget verdelen in vier tranches in plaats van één jaarlijks budget met één startdatum. Hoewel meerdere instroommomenten nog steeds voor Stop & Go effecten zorgen wordt de vraag naar EV's hierdoor gelijkmatiger verdeeld en is de subsidieregeling daarmee minder verstorend voor de markt. Ook reduceert het de wachttijd van consumenten die bij een voorgaande subsidieronde net te laat waren met hun aanvraag.

5 Data-analyse

Deze data-analyse geeft inzicht in de ontwikkeling van de aandrijving van particuliere personenauto's, de invloed van de SEPP-regeling op de aankoop van elektrische personenauto's en de verdeling van de SEPP-regeling over inkomensgroepen en catalogusprijzen.

5.1 Methodiek

De analyse richt zich op alle personenauto's die op naam staan van een particulier, zodat uitsplitsing naar inkomensgroepen mogelijk is. Private leaseauto's kunnen op naam staan van een particuliere eigenaar of op naam staan van een leasebedrijf. Private leaseauto's die geregistreerd zijn op naam van een particulier zijn in deze analyse meegenomen. Het is overigens een subsidievoorwaarde binnen de SEPP dat de personenauto op naam van de subsidieaanvrager wordt geregistreerd. Vanwege de leesbaarheid wordt in dit hoofdstuk gesproken over 'verkochte particuliere personenauto's', daarmee worden zowel verkochte als geleasede personenauto's aan particulieren bedoeld.

Voor de data-analyse is gebruik gemaakt van het kentekenregister van RDW. Om te bepalen of een personenauto is verkocht/geleased, is gekeken of de registratiedatum aansprakelijkheid in een verslagjaar is gewijzigd. Opgemerkt moet worden dat het voor de verslagjaren 2022 en 2023 voorlopige cijfers betreft. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat het voor sommige SEPP-verleningen nog niet mogelijk is om deze te koppelen aan het kentekenregister, doordat deze voertuigen nog niet zijn afgeleverd (en dus nog geen kenteken hebben) en de vaststelling nog niet is aangevraagd. Conform de publicatieregels van de inkomensstatistiek zijn alle cijfers als input voor de analyses afgerond op honderdtallen. De analyse richt zich daarom zoveel als mogelijk op grote groepen huishoudens om de betrouwbaarheid van de resultaten te borgen.

Voor de indeling in inkomensgroepen is uitgegaan van het gestandaardiseerd besteedbaar inkomen. Dit is het besteedbaar inkomen gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden. Op deze manier is het welstandsniveau van verschillende type huishoudens onderling vergelijkbaar gemaakt. In de data-analyse zijn alle Nederlandse huishoudens op basis van gestandaardiseerd besteedbare inkomen ingedeeld in vijf even grote groepen van 20%. Hierbij vormt de 1^e groep 20% van de huishoudens met het laagste gestandaardiseerd besteedbaar inkomen en de 5^e groep 20% van de huishoudens met het hoogste gestandaardiseerd besteedbaar inkomen. De onderste 40% is gecategoriseerd als huishoudens met een laag inkomen, de middelste 40% is gecategoriseerd als huishoudens met een midden inkomen en de bovenste 20% is gecategoriseerd als huishoudens met een hoog inkomen. Dit is geïllustreerd in onderstaand figuur.

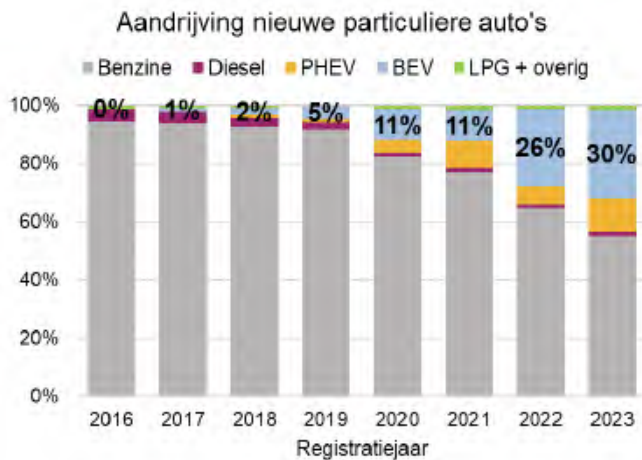
Alle Nederlandse huishoudens				
€				€€€
				
1 ^e 20%-groep	2 ^e 20%-groep	3 ^e 20%-groep	4 ^e 20%-groep	5 ^e 20%-groep
Armste 20%		Middelste 20%		Rijkste 20%
Laag inkomen		Midden inkomen		Hoog inkomen

Figuur 1: Indeling van Nederlandse huishoudens op basis van gestandaardiseerd besteedbaar inkomen in inkomensgroepen

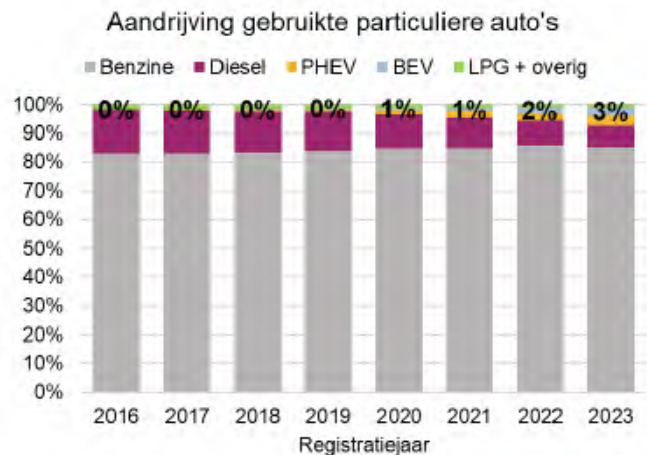
5.2 Ontwikkeling aandrijving particuliere personenauto's

Tussen 2016 en 2023 werden jaarlijks circa 1,6 miljoen personenauto's door particulieren gekocht/geleased. Hiervan was in 2023 circa 93% gebruikt en circa 7% nieuw. Het aandeel personenauto's met volledige elektrische aandrijving (BEV) is mede dankzij de subsidie de afgelopen jaren sterk toegenomen van circa 0,1% in 2016 tot circa 4,5% in 2023. Circa 30% van de verkochte/geleasede nieuwe personenauto's in 2023 op naam van particulieren is volledig elektrisch (zie figuur 2). Onder gebruikte personenauto's was in 2023 circa 3% volledig elektrisch (zie figuur 3).

De verwachting is dat het aandeel verkochte/geleasede elektrische auto's aan particuliere eigenaren de komende jaren verder kan toenemen mede afhankelijk van het beleid. De verdere ontwikkeling van de technologie op het gebied van elektrische aandrijving leidt naar verwachting al tot een toename van het aantal verkochte/geleasede nieuwe personenauto's met elektrische aandrijving wat door beleid nog verder vergroot kan worden. Vervolgens leidt de grotere omvang van nieuwe volledige elektrische personenauto's naar verwachting tot een toename in de verkoop/lease van gebruikte elektrische personenauto's.



Figuur 2: Aandrijving verkochte nieuwe personenauto's aan particulieren (met percentage BEV)



Figuur 3: Aandrijving verkochte gebruikte personenauto's aan particulieren (met percentage BEV)

5.3 Invloed van SEPP-regeling op aankoop personenauto's

Om de invloed van de SEPP-regeling op het aantal verkochte/geleasete personenauto's te bekijken is specifiek gekeken naar volledig elektrische personenauto's met een catalogusprijs van maximaal € 45.000. Het is immers alleen mogelijk een SEPP-subsidie aan te vragen voor volledige elektrische personenauto's met een catalogusprijs van minder dan € 45.000. Geconcludeerd kan worden dat de SEPP-regeling een positieve invloed lijkt te hebben op de verkoop/lease van volledig elektrische personenauto's aan particulieren. In 2023 was het aandeel aangeschafte/geleasete particuliere elektrische personenauto's met SEPP-regeling circa 86% van het aantal aangeschafte/geleasete particuliere elektrische personenauto's met een catalogusprijs van maximaal € 45.000 (zie figuur 4). Daarmee is een relatief groot aandeel van particuliere elektrische personenauto's met een catalogusprijs van € 45.000 aangeschaft/geleaset met de SEPP-regeling. In de jaren 2020, 2021 en 2022 waren de budgetten voor nieuwe personenauto's en gebruikte auto's eerder overtekend. Dit geldt ook voor gebruikte auto's in 2023. Dit verklaart deels het hogere aandeel auto's dat zonder SEPP is aangevraagd in die jaren.



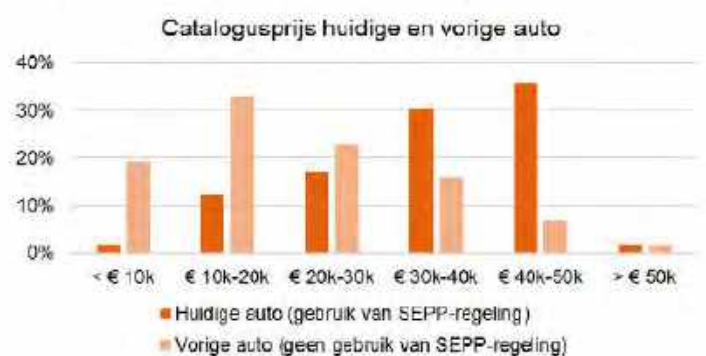
Figuur 4: Aantal verkochte volledig elektrische personenauto's aan particulieren met cataloguswaarde van minder dan € 45.000.

Het Nationaal EV en berijdersonderzoek 2023 (VER & RVO) bevestigt dat de SEPP-regeling een grote invloed had op de aanschaf/lease van een elektrische personenauto. Circa 60% van de respondenten waarbij subsidie is toegekend of in afwachting is van de toekenning van een subsidie gaf aan de regeling heel erg belangrijk te vinden. Circa 26% vond het erg belangrijk (zie figuur 5).

De SEPP-regeling heeft met name geleid tot de vervanging van brandstofauto's. Van de voorgaande auto's was 76% een brandstofauto, 7% een plug-in hybride auto en 11% een andere elektrische auto. Daarnaast kwam naar voren dat 7% van de auto's gekocht met SEPP-subsidie geen voorgaand voertuig verving. De huidige auto's waarbij gebruik gemaakt is van de SEPP-regeling hebben een hogere cataloguswaarde dan de vorige auto's (zie figuur 6). Dit is mogelijk te verklaren doordat een deel van de gebruikers is overgestapt op een private leaseauto, door de hogere catalogusprijzen van elektrische auto's ten opzichte van auto's met benzine aandrijving en/of doordat de SEPP-regeling mensen in staat heeft gesteld om duurdere elektrische personenauto's aan te schaffen of leasen.



Figuur 5: Belang SEPP-regeling voor aanschaf elektrische auto



Figuur 6: Catalogusprijs huidige en vorige auto

5.4 Verdeling SEPP-regeling over inkomensgroepen

De SEPP regeling was niet specifiek gericht op een bepaalde inkomensgroep, maar op kleine en compacte middenklasse auto's (met een catalogusprijs van maximaal € 45.000). De verdeling van de SEPP-regeling over de inkomensgroepen is geanalyseerd om inzichtelijk te maken bij welke huishoudens SEPP terecht is gekomen. Hiertoe is eerst gekeken naar de inkomensverdeling voor de aanschaf/lease van alle personenauto's. Daarna is gekeken in hoeverre de verdeling voor personenauto's waarbij SEPP-subsidie is verleend hiervan afwijkt. In tabel 1 is de verdeling over de inkomensgroepen te zien voor alle personenauto's (dus ongeacht type aandrijving) en elektrische personenauto's waarbij SEPP-subsidie is verleend. Hieronder volgen de conclusies met verwijzingen naar de tabel.

Tabel 1: Inkomensverdeling particuliere auto's (alle auto's, BEV-auto's en auto's waarbij SEPP is verleend), 2020 t/m 2023 (percentages zijn afgerond op hele getallen)

Inkomens-groep	Nieuw & gebruikt		Nieuw		Gebruikt	
	Alle auto's	SEPP	Alle auto's	SEPP	Alle auto's	SEPP
1 ^e 20%-groep	11%	3%	3%	2%	12%	3%
2 ^e 20%-groep	15%	6%	9%	5%	15%	7%
3 ^e 20%-groep	20%	16%	18%	15%	21%	16%
4 ^e 20%-groep	24%	29%	27%	29%	24%	28%
5 ^e 20%-groep	27%	47%	42%	49%	26%	45%
Onbekend	2%	0%	1%	0%	2%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Verkoop/lease van personenauto's is onevenredig verdeeld over inkomensgroepen

In de tabel is te zien dat verkochte/geleasete personenauto's aan particulieren onevenredig verdeeld zijn over de verschillende inkomensgroepen. Deze verkoopverdeling is onafhankelijk van het type aandrijving. In algemene zin kopen/leasen hoge en midden inkomensgroepen meer personenauto's dan lage inkomensgroepen (zie oranje gemarkeerde waarden in tabel 1). Dit geldt zowel voor nieuwe als gebruikte particuliere auto's, maar het verband is sterker bij nieuwe particuliere auto's.

Verdeling SEPP-subsidies voor nieuwe auto's ongeveer gelijk aan verdeling alle personenauto's

De verdeling van de SEPP-subsidie over de inkomensgroepen voor nieuwe personenauto's is nagenoeg gelijk aan de verkoopverdeling van alle nieuwe personenauto's. Door de hogere cataloguswaarde van elektrische personenauto's worden deze voertuigen vaker gekocht of geleased door de hoge en middeninkomensgroepen, en wordt de SEPP-subsidie daardoor logischerwijs ook vaker verstrekt aan deze groepen (zie blauw gemarkeerde waarden in tabel 1). De SEPP-subsidie zorgt dus niet voor een ander verkooppatroon, maar de verdeling sluit aan op wat gangbaar is in deze markt.

Verdeling gebruikte auto's met SEPP ongeveer gelijk aan verdeling nieuwe auto's met SEPP

De verdeling van de SEPP-subsidie over de inkomensgroepen is voor gebruikte personenauto's nagenoeg gelijk aan de verdeling voor nieuwe personenauto's waarbij SEPP-subsidie is verleend. De hogere inkomensgroepen zijn bij gebruikte personenauto's waarbij SEPP-subsidie is verleend sterker oververtegenwoordigd dan bij alle gebruikte personenauto's (zie paars gemarkeerde waarden in tabel 1). Een logische verklaring hiervoor is dat elektrische personenauto's over het algemeen in aanschaf duurder zijn dan vergelijkbare brandstofauto's. Bovendien bestond het aanbod van elektrische auto's in eerste instantie enkel uit voertuigen uit de duurdere segmenten, en is aanbod in lagere segmenten pas korter beschikbaar. De tweedehands markt voor betaalbare EV's in de lagere segmenten moet duidelijk nog groeien. Dit is een kwestie van tijd. Door het huidige aanbod van jonge, gebruikte EV's (met een hogere aanschafwaarde) zijn hoge en midden inkomensgroepen eerder in staat om een gebruikte personenauto met elektrische aandrijving aan te schaffen of te leasen dan lage inkomensgroepen.

Gebruikte auto's met SEPP-regeling relatief jong

Met de SEPP-regeling zijn relatief vaak jonge gebruikte auto's gekocht/geleased. Dit is ook logisch omdat de meeste EV's nog relatief kort op de markt beschikbaar zijn in tegenstelling tot personenauto's met een verbrandingsmotor. Van de gebruikte auto's waarbij SEPP-subsidie is verleend, was circa 36% jonger dan twee jaar en circa 35% twee of drie jaar. Onder gebruikte particuliere gebruikte auto's was circa 6% jonger dan twee jaar en circa 9% twee of drie jaar. Dit duidt erop dat de SEPP-regeling onder gebruikte auto's heeft geleid tot doorverkoop van relatief jonge auto's.

Hoge en midden inkomensgroepen minder dominant bij oudere gebruikte auto's

Verkochte/geleasede gebruikte particuliere auto's zijn bij een jonge leeftijd (0-1 jaar) het meest onevenredig verdeeld over de inkomensgroepen (zie tabel 2). Bij gebruikte auto's van twee of drie jaar en vier jaar of ouder zijn hoge inkomensgroepen minder sterk aanwezig. Dit geldt voor de gebruikte particuliere auto's (geel gemarkeerde waarden) en in mindere mate ook voor gebruikte particuliere auto's waarbij SEPP-subsidie is verleend (lichtblauw gemarkeerde waarden). Hieruit kan geconcludeerd worden dat hoe ouder de gebruikte auto's zijn, hoe vaker deze auto's worden gekocht door lagere inkomensgroepen.

Bij alle verkochte/geleasede gebruikte auto's van vier jaar of ouder is het aantal verkochte/geleasede auto's ongeveer gelijk verdeeld over de inkomensgroepen. Bij de verkochte gebruikte auto's van vier jaar of ouder waarbij SEPP-subsidie is verleend, zijn de hoge en middeninkomensgroepen oververtegenwoordigd. De belangrijkste reden hiervoor is mogelijk de hogere waarde van een gebruikte elektrische auto dan een gebruikte auto met benzine/diesel-aandrijving. Het verkooppatroon van jonge elektrische auto's lijkt daarbij sterk op de verkoop van nieuwe EV's, die door de hogere aanschafwaarde vooral gekocht worden door de hogere inkomens.

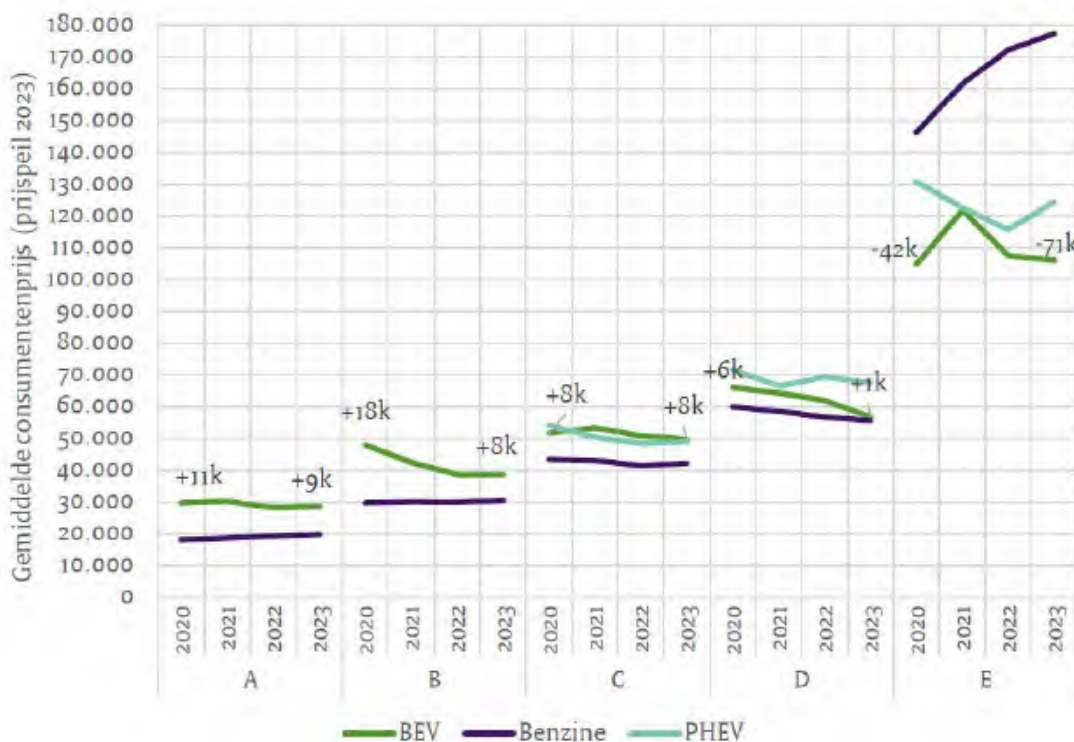
Tabel 2: Inkomensverdeling gebruikte particuliere personenauto's (alle auto's en auto's waarbij SEPP is verleend), 2020 t/m 2023 (percentages zijn afgerond op hele getallen)

Inkomens-groep	Gebruikt, 0 of 1 jaar		Gebruikt, 2 of 3 jaar		Gebruikt, 4 jaar of ouder	
	Alle auto's	SEPP	Alle auto's	SEPP	Alle auto's	SEPP
1 ^e 20%-groep	4%	2%	5%	2%	13%	1%
2 ^e 20%-groep	9%	4%	10%	5%	16%	9%
3 ^e 20%-groep	17%	15%	18%	16%	21%	18%
4 ^e 20%-groep	26%	27%	27%	29%	24%	32%
5 ^e 20%-groep	43%	52%	39%	49%	23%	40%
Onbekend	1%	0%	1%	0%	2%	0%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

5.5 Verdeling SEPP-regeling over catalogusprijzen en inkomensgroepen

De verdeling van de SEPP-regeling over de catalogusprijzen is nader bekeken om inzicht te krijgen in voertuigklassen waarvoor SEPP is verleend. Daarnaast is voor de verschillende catalogusprijzen van de elektrische auto's inzichtelijk gemaakt bij welke inkomensgroepen de SEPP-subsidie terecht is gekomen. Hiervoor is de verdeling van voertuigverkoop over de catalogusprijzen en inkomensgroepen met SEPP-subsidie vergeleken met de verdeling onder alle particuliere personenauto's.

Deze vergelijking richt zich op catalogusprijzen van € 20.000 tot € 45.000. Er is immers een beperkt aantal SEPP-subsidies verstrekt onder catalogusprijzen van minder dan € 20.000 en meer dan € 45.000, waardoor geen betrouwbare uitspraken over deze relatief kleine groepen kunnen worden gedaan. Opgemerkt moet worden dat de verdeling van de voertuigverkoop onder alle particuliere elektrische auto's mogelijk verschilt van de verdeling van de voertuigverkoop onder alle particuliere auto's. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat bij het vergelijken van catalogusprijzen tussen alle particuliere auto's en particuliere (elektrische) auto's met SEPP mogelijk verschillende segmenten met elkaar zijn vergeleken vanwege de hogere oorspronkelijke catalogusprijs van een elektrische personenauto. Onderstaande grafiek uit het Trendrapport 2024²⁹ geeft dit weer. Een nieuwe BEV-auto in het A t/m C segment is duurder dan een vergelijkbare personenauto op benzine. Zo was een BEV-auto in het C-segment in 2023 circa € 8.000 duurder dan een vergelijkbare auto op benzine. Bovendien is het aanbod elektrische modellen in het A-segment beperkt ten opzichte van vergelijkbare personenauto's op benzine.



Figuur 7: Gemiddelde consumentenprijzen BEV-, benzine-, en PHEV-nieuwverkoop in 2020 t/m 2023, prijspeil 2023
Bron: RVO en Revnext, 2024, Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, editie 2024.

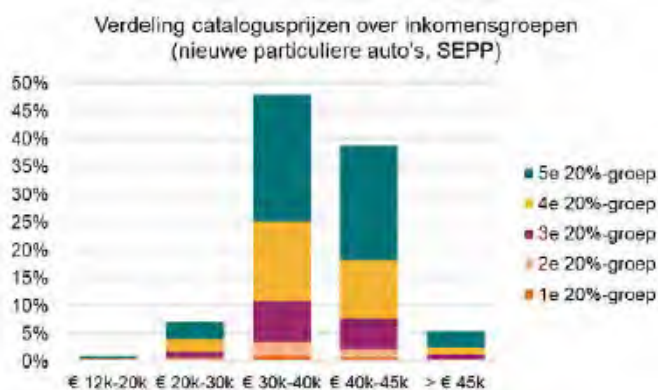
Catalogusprijzen van € 30.000 tot € 45.000 oververtegenwoordigd

De SEPP-regeling is verleend aan voertuigen met een catalogusprijs tussen € 12.000 en € 45.000. Het betreft hierbij de fiscale waarde ten tijde van de bestelling (bij koop- en leasecontract). De meeste voertuigen waarbij SEPP-subsidie is verleend hadden een catalogusprijs van € 30.000 tot € 45.000. Dit geldt zowel voor de nieuwe als gebruikte auto's. In alle prijscategorieën zijn de hoge en midden inkomensgroepen oververtegenwoordigd (zie figuur 8 en figuur 9). In

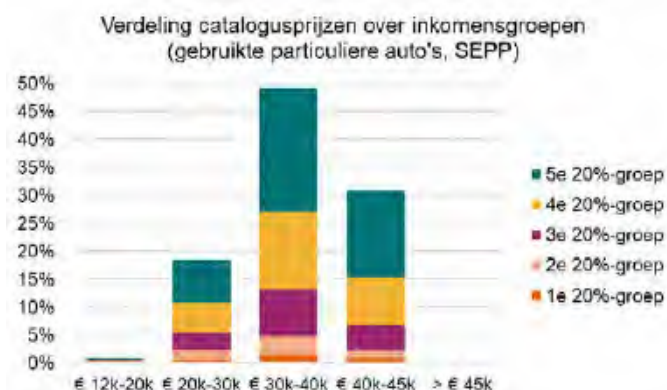
²⁹ RVO en Revnext, 2024, Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, editie 2024.

<https://duurzamemobiliteit.databank.nl/document/Trendrapport-Nederlandse-markt-persenauto%E2%80%99s---editie-2024/2>

2022 en 2023 hebben autofabrikanten te maken gehad met prijsstijgingen en langere levertijden. Door deze ontwikkelingen is bij een klein aandeel van de verkopen een SEPP-subsidie verleend voor een voertuig dat op moment van aankoop een waarde had van minder dan € 45.000 en bij de latere levering/registratie een fiscale waarde net boven € 45.000.



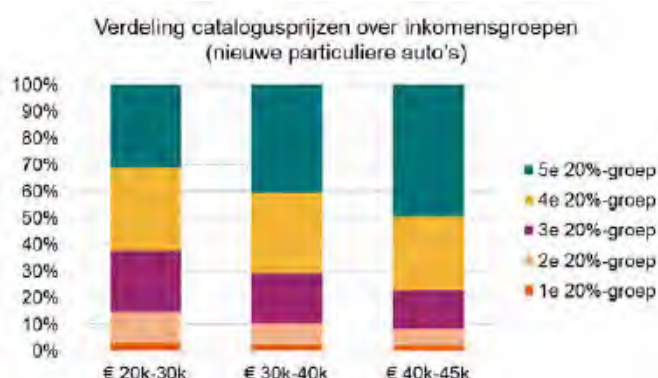
Figuur 8: Verdeling catalogusprijzen over inkomensgroepen van verkochte/geleasete nieuwe particuliere auto's waarbij SEPP-subsidie is verleend, 2020 t/m 2023



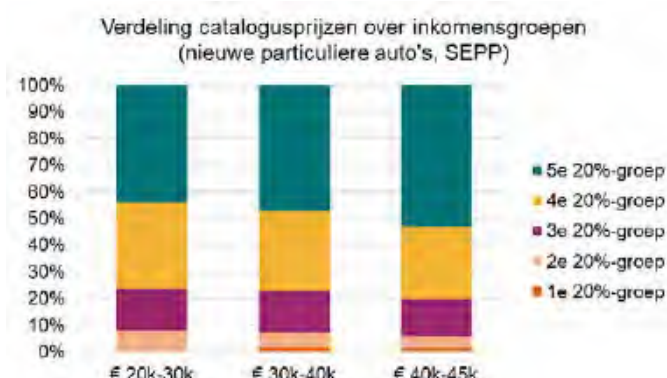
Figuur 9: Verdeling catalogusprijzen over inkomensgroepen van verkochte/geleasete gebruikte particuliere auto's waarbij SEPP-subsidie is verleend, 2020 t/m 2023

Hoge en midden inkomensgroepen oververtegenwoordigd bij alle catalogusprijzen van nieuwe auto's

De verdeling van de verkochte/geleasete nieuwe particuliere auto's over de catalogusprijzen en inkomensgroepen met verleende SEPP-subsidie is vergeleken met de verdeling onder alle nieuwe particuliere auto's (zie figuur 10 en figuur 11). Deze vergelijking toont hetzelfde resultaat als de vergelijking in paragraaf 5.4; hoge en midden inkomensgroepen zijn oververtegenwoordigd bij de verkoop/lease van elektrische personenauto's, en daarmee ook oververtegenwoordigd bij de verleende SEPP-subsidies. Onderstaande grafieken geven in aanvulling op de eerdere analyse in paragraaf 5.4 meer inzicht in de waarde van de personenauto's waarbij SEPP-subsidie is verleend. De verhoudingen tussen inkomensgroepen bij catalogusprijzen tussen € 40.000 en € 45.000 zijn met SEPP-subsidie nagenoeg gelijk aan het patroon bij verkoop/lease van alle nieuwe particuliere auto's. Bij catalogusprijzen van € 20.000 tot € 30.000, en in mindere mate bij catalogusprijzen van € 30.000 tot € 40.000, zijn hoge en midden inkomensgroepen wel sterker vertegenwoordigd bij nieuwe personenauto's waarbij SEPP is verleend.



Figuur 10: Verdeling catalogusprijzen over inkomensgroepen van verkochte/geleasete particuliere nieuwe auto's, 2020 t/m 2023

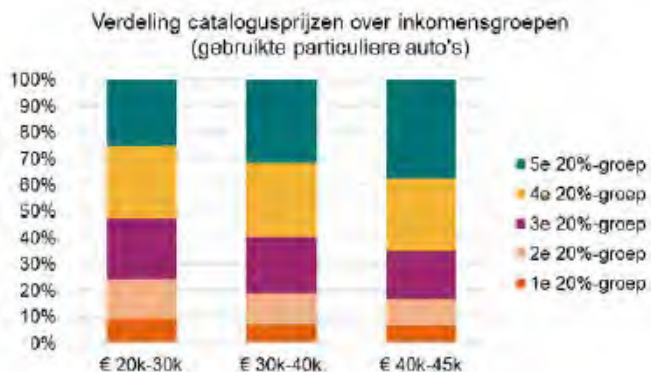


Figuur 11: Verdeling catalogusprijzen over inkomensgroepen van verkochte/geleasete particuliere nieuwe auto's waarbij SEPP is verleend, 2020 t/m 2023

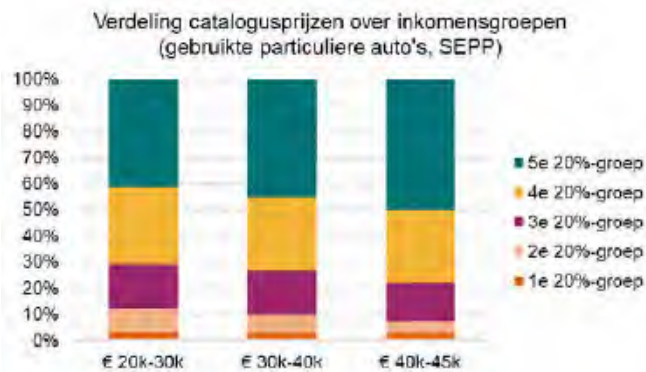
Hoge en midden inkomensgroepen minder dominant aanwezig bij gebruikte auto's

Bij de verkoop van gebruikte particuliere auto's zijn de hoge en midden inkomensgroepen minder dominant aanwezig in vergelijking met nieuwe auto's. Dit geldt zowel voor alle gebruikte auto's als voor de gebruikte auto's waarbij SEPP-subsidie is verleend. De hoge en midden inkomensgroepen zijn echter in alle catalogusprijscategorieën oververtegenwoordigd. De hoge en midden inkomensgroepen zijn onder de gebruikte particuliere auto's, waarbij SEPP is verleend - net als bij nieuwe particuliere auto's - sterker vertegenwoordigd dan bij de verkoop van alle gebruikte particuliere auto's. Dit duidt erop dat de SEPP-regeling voor gebruikte auto's relatief vaak is verstrekt aan

particulieren die tot de hogere inkomensgroepen behoren. Daarnaast valt op dat de hogere inkomensgroepen relatief gezien vaker gebruikte auto's met hogere catalogusprijzen hebben aangeschaft.



Figuur 12: Verdeling catalogusprijzen over inkomensgroepen van verkochte/geleasete particuliere gebruikte auto's, 2020 t/m 2023

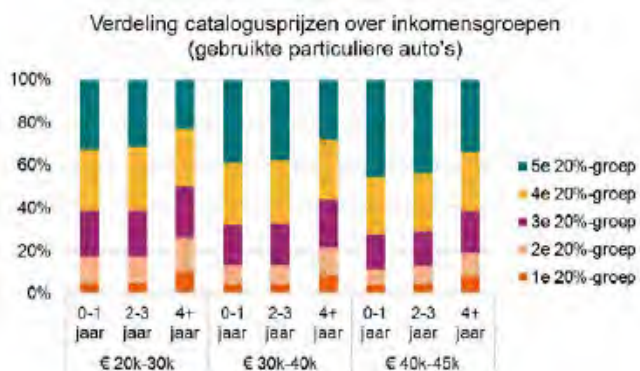


Figuur 13: Verdeling catalogusprijzen over inkomensgroepen van verkochte/geleasete particuliere gebruikte auto's waarbij SEPP is verleend, 2020 t/m 2023

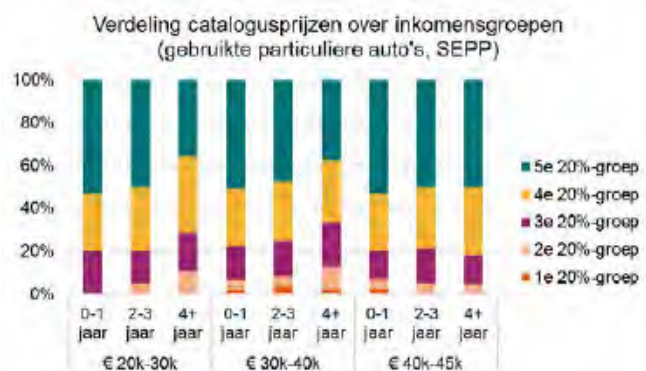
Hoge en midden inkomensgroepen minder dominant bij oudere gebruikte auto's

Voor de gebruikte auto's is voor de verschillende catalogusprijzen en leeftijdsklassen gekeken naar de inkomensverdeling (zie figuur 14 en figuur 15). Hierin is terug te zien dat de hoge en midden inkomensgroepen oververtegenwoordigd zijn bij alle leeftijdsklassen en alle catalogusprijscategorieën, zowel bij de verkoop van alle gebruikte particuliere auto's als bij de gebruikte particuliere auto's waarbij SEPP is verleend. Voor alle catalogusprijzen geldt dat hoge en midden inkomensgroepen minder sterk oververtegenwoordigd zijn bij oude gebruikte voertuigen in vergelijking met jonge gebruikte voertuigen. Dit komt mogelijk door de lagere verkoopprijs van oudere gebruikte voertuigen. Doordat SEPP relatief vaak is verstrekt voor jonge gebruikte voertuigen, zijn hoge en midden inkomensgroepen als aandeel van het totaal sterker oververtegenwoordigd.

Een kanttekening bij onderstaande grafieken is dat het uitsplitsen naar leeftijd én cataloguswaarde in de data-analyse resulteert in relatief kleine groepen. Het effect van afrondingen (op honderdtallen) is daardoor mogelijk een significatie verstoring.



Figuur 14: Verdeling catalogusprijzen en leeftijdsklassen van verkochte particuliere gebruikte auto's, 2020 t/m 2023



Figuur 15: Verdeling catalogusprijzen en leeftijdsklassen van verkochte particuliere gebruikte auto's waarbij SEPP-subsidie is verleend, 2020 t/m 2023

6 Conclusies

6.1 Stimulans voor elektrisch rijden

De SEPP-regeling was een financiële prikkel om de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren. De regeling heeft veel particulieren in Nederland geholpen bij de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte elektrische auto. Zowel vanuit de interviews met betrokken partijen, als vanuit de data-analyse, wordt onderstreept dat de SEPP-subsidie een belangrijke oorzaak is van de groei van het aantal particuliere elektrische personenauto's in Nederland.

Het aandeel personenauto's met volledige elektrische aandrijving (BEV) is de afgelopen jaren sterk toegenomen van circa 0,1% in 2016 tot circa 4,5% in 2023. In 2019 was circa 5% van de nieuwverkopen aan particulieren een elektrische personenauto. Dankzij de stimulans van SEPP was in 2023 circa 30% van de verkochte nieuwe personenauto's op naam van particulieren volledig elektrisch. Bij gebruikte personenauto's groeide het aandeel volledig elektrische personenauto's in diezelfde periode van circa 0% naar circa 3% van de jaarlijkse verkoop/lease.

De SEPP-regeling lijkt invloed te hebben op de verkoop van volledig elektrische personenauto's aan particulieren. In 2023 was het aandeel aangeschafte particuliere elektrische personenauto's met SEPP-regeling circa 86% van het aantal aangeschafte particuliere elektrische personenauto's met een catalogusprijs van maximaal € 45.000. De SEPP-regeling heeft hierbij met name geleid tot de vervanging van brandstofauto's en heeft het mogelijk gemaakt om de in aanschaf duurdere elektrische personenauto's te kopen of leasen.

Deze uitkomsten uit de data-analyse worden bevestigd door de inzichten vanuit de interviews met betrokken organisaties. Zij constateren dat zonder een SEPP-regeling het aantal elektrische voertuigen veel minder sterk zou zijn toegenomen. De regeling is een positieve stimulans geweest die een grote groep twijfelende consumenten over de streep heeft getrokken om een EV aan te schaffen. Het subsidiebedrag was daarmee een goede financiële impuls om het kopen of leasen van een elektrische auto aantrekkelijker te maken, ondanks dat de cataloguswaarde van een elektrisch voertuig hoger is dan van een vergelijkbaar brandstofvoertuig.

6.2 Terugblik op de SEPP-regeling

Naast de constatering dat de SEPP-regeling belangrijk is geweest voor de groei van elektrische auto's, zien de betrokken organisaties positieve en negatieve punten in SEPP, en is door de ervaring van de afgelopen jaren veel kennis opgedaan voor toekomstige verbeteringen om elektrisch rijden te stimuleren.

Naast de positieve relatie tussen de SEPP en groei van de elektrische vloot in Nederland constateren de betrokkenen meer pluspunten. Zo werd genoemd dat de regeling ervoor zorgde dat elektrisch rijden positief op de kaart werd gezet, en werd benoemd dat het succes van de SEPP mede te danken is aan de goede organisatie vanuit RVO.

Naast positieve punten kent de SEPP-regeling volgens de geïnterviewde organisaties echter ook minpunten. Eén van de belangrijkste gebreken was volgens hen dat subsidiebedrag per auto te laag was. Het prijsverschil ten opzichte van brandstofvarianten is aanzienlijk en daarmee blijft het kopen of leasen van een elektrische auto voor lagere inkomens minder bereikbaar. Die constatering sluit aan bij de uitkomsten van de data-analyse waarin blijkt dat elektrische voertuigen voornamelijk door hoge en midden inkomensgroepen worden gekocht. Daarnaast zijn ook minpunten benoemd over de wijze waarop de SEPP-regeling is uitgevoerd. Zo zorgden de jaarschotten in de regeling voor een 'stop & go'-effect in de aanvragen; de subsidiepot was in sommige jaren snel leeg waardoor particulieren niet kozen voor elektrisch, of de aankoop/lease van een elektrisch voertuig uitstelden tot een volgend jaar. Ook waren de gestelde criteria voor het toekennen van de subsidie te beperkend volgens de geïnterviewde organisaties. Met name de hoogte van de maximale (oorspronkelijke) cataloguswaarde (€ 45.000) zorgde voor onverwacht en ongewenst uitsluiten van specifieke modellen.

Terugblikkend concluderen de geïnterviewde partijen ook dat een eenmalige stimulering voor het aanschaffen/leasen van een elektrisch voertuig onvoldoende blijkt. De oorspronkelijke aanname dat consumenten die voor een EV hebben gekozen altijd elektrisch blijven rijden blijkt volgens de geïnterviewde partijen niet correct. Partijen benadrukken dat een blijvende stimulans nodig is om consumenten te stimuleren in het rijden van elektrische auto's. Zeker omdat in de huidige markt en actuele ontwikkelingen de betaalbaarheid van de elektrische auto onder druk staat. Het risico op terugkeer naar brandstofvoertuigen is daardoor reëel.

6.3 Verdeling van de SEPP-subsidie

Belangrijk vraagstuk in de evaluatie van de SEPP-regeling is in kaart te brengen welke inkomensgroepen het meeste hebben geprofiteerd van het gevoerde stimuleringsbeleid. Bij de beantwoording van deze vraag is het belangrijk om nauwkeurig te beoordelingen in hoeverre de SEPP-regeling tot wijzigingen in aankooppatronen leidt.

In algemene zin worden nieuwe of gebruikte personenauto's vaker gekocht door hoge en middeninkomens dan door lagere inkomensgroepen. Deze algemene marktverdeling blijkt duidelijk uit de data-analyse en toont dat de aankoop of lease van personenauto's, ongeacht het type aandrijflijn, onevenredig verdeeld is over de inkomensgroepen. Bij de aankopen van nieuwe of gebruikte elektrische personenauto's is dit niet anders; de hogere en midden inkomensgroepen sterker vertegenwoordigd. Een logische verklaring hiervoor is de relatief hogere cataloguswaarde van elektrische personenauto's ten opzichte van vergelijkbare brandstofauto's. Hogere en midden inkomensgroepen hebben meer te besteden en kunnen daarom (eerder) een elektrische auto kopen/leasen.

De SEPP-subsidie is eveneens onevenredig verdeeld over de inkomensgroepen. De verdeling van de SEPP-subsidie over de inkomensgroepen is voor nieuwverkoop nagenoeg gelijk aan de algemene verdeling van de verkoop/lease van personenauto's over de inkomensgroepen. De verdeling van de SEPP-subsidie voor gebruikte EV's is nagenoeg gelijk aan de verdeling van nieuwverkoop, omdat het aanbod in de tweedehandsmarkt in de afgelopen jaren hoofdzakelijk bestond uit duurdere segmenten of jonge voertuigen. De meeste elektrische personenauto's waarbij SEPP-subsidie is verleend (zowel nieuw als gebruikt) hadden een cataloguswaarde van € 30.000 tot € 45.000. Door de hogere cataloguswaarde van elektrische personenauto's worden deze voertuigen vaker gekocht en geleased door de hoge en midden inkomensgroepen, en wordt de SEPP-subsidie daardoor logischerwijs ook vaker verstrekt aan deze groepen.

Verder blijkt uit aanvullende analyses op basis van cataloguswaarden en leeftijd van gebruikte voertuigen dat de verkoop/lease van gebruikte elektrische voertuigen voornamelijk jonge elektrische auto's zijn met een relatief hoge cataloguswaarde. In de analyse van de occasionmarkt is te zien dat jonge en duurdere gebruikte voertuigen (ongeacht hun type aandrijflijn) voornamelijk worden gekocht/geleased door de hoge en middeninkomens; de verkoop van gebruikte elektrische personenauto's past in dit patroon. Het aanbod in de tweedehands markt bestond in de afgelopen jaren voornamelijk uit duurdere segmenten (waarin EV's als eerste beschikbaar waren), en relatief jonge modellen die nog een hoge marktwaarde hadden. Duurdere en jonge modellen worden voornamelijk gekocht door hoge en middeninkomens. Dit algemene verkooppatroon is ook te herkennen bij de besteding van de SEPP-subsidie; de gebruikte EV's werden door een relatief hoge aanschafwaarde voornamelijk gekocht door hoge en middeninkomens die hiervoor de SEPP-subsidie gebruikten. Naar verwachting zullen in de komende jaren steeds meer gebruikte EV's (die nieuw met SEPP-subsidie zijn gekocht) op de tweedehands markt verschijnen, waardoor het aanbod in de tweedehands markt gaat groeien en ook goedkopere modellen bevat.

Op basis van deze analyse kan de conclusie worden getrokken dat logischerwijs het grootste deel van de SEPP-subsidie bij hoge en midden inkomensgroepen terecht is gekomen. Deze verdeling sluit immers ook aan op het bestaande koopgedrag in de markt van nieuwe en gebruikte voertuigen; hoge en middeninkomens kopen of leasen vaker een auto, en kopen of leasen de duurdere modellen. De hogere cataloguswaarde van elektrische voertuigen ten opzichte van vergelijkbare personenauto's met een brandstofmotor is de aanleiding geweest voor de totstandkoming van de SEPP-regeling. Dit om zo de financiële overstapdrempel te verlagen, en is daarmee ook de verklarende factor voor deze relatief vergelijkbare verdeling over de inkomensgroepen.

Colofon

EVALUATIE SUBSIDIEREGELING ELEKTRISCHE PERSONENAUTO'S PARTICULIEREN

KLANT

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

AUTEUR

██████████

PROJECTNUMMER

30222712

DATUM

4 december 2024

STATUS

Definitief

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T +31 (0)88 4261 261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



Arcadis