



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2023/230842

Uw kenmerk

2023Z11782

Bijlage(n)

4

Datum 17 augustus 2023
Betreft Beantwoording Kamervragen D66 over de ingroei van
elektrische auto's

Geachte voorzitter,

Op 23 juni ontvingen de staatssecretaris en minister van Infrastructuur en Waterstaat een aantal vragen over de ingroei van elektrische auto's van de leden Van Ginneken en Boucke (beiden D66). Hierbij doe ik u de antwoorden op die vragen toekomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W .A. Heijnen

Vraag 1

Staat u nog altijd achter het streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn?

Antwoord opvraag 1

Ja, ik sta nog steeds achter het streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.

Vraag 2

Wat is de prognose van het aantal emissieloze nieuw verkochte auto's in 2030, uitgaande van de situatie dat het huidige stimuleringspakket tot 2025 wordt doorgetrokken? Kunt u dat uitsplitsen in elektrische auto's en overige emissieloze auto's?

Antwoord op vraag 2

In mijn Kamerbrief¹ van 11 april jl. over de invulling van de motie van de leden Bontenbal en Van Ginneken over verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025, heb ik de Kamer meerdere doorrekeningen van verschillende stimuleringspakketten gestuurd. De variant van het Formule E-team² (FET), waarbij geen normering van de zakelijke markt is toegepast maar uitsluitend bestaande stimuleringsmaatregelen worden doorgezet na 2025, komt uit op een ingroeipercentage van 81% emissieloze auto's in de nieuwverkopen in 2030 (zie sheet 199 en verder). In het wagenpark (incl. exporteffecten) zijn er 897.000 extra emissieloze auto's in 2030. Het totale emissieloze autopark groeit van 1,54 mln. in het basispad naar 2,44 mln. Dit betreft vrijwel uitsluitend batterij elektrische personenauto's. Andere technieken van emissieloze auto's zijn naar verwachting in aantal verwaarloosbaar.

Vraag 3

Wat is de prognose van het aantal emissieloze nieuw verkochte auto's in 2030, uitgaande van het stimuleringspakket vanaf 2025? Kunt u dat uitsplitsen in elektrische auto's en overige emissieloze auto's?

Antwoord op vraag 3

Het stimuleringspakket van het kabinet dit voorjaar bevat geen aanvullende maatregelen om de verkoop van nieuwe elektrische auto's te bevorderen. De verwachting is dat de groei van nieuw verkochte emissieloze personenauto's vergelijkbaar is met de uitkomsten van de Klimaat- en Energieverkenning van 2022 (KEV22) en uitkomt op ongeveer 60%. In totaal komen er ca. 51.000 extra gebruikte emissieloze auto's in het wagenpark bij en groeit het totale EV-park van 1,54 mln. in het basispad KEV22 naar 1,59 mln. Dit betreft vrijwel uitsluitend gebruikte batterij elektrische personenauto's. Andere technieken van emissieloze auto's zijn naar verwachting in aantal verwaarloosbaar.

Vraag 4

Wat is de huidige total cost of ownership (TCO) van een elektrische auto en hoe vergelijkt die met de TCO van een nieuwe fossiele auto? Hoe is deze vergelijking onder het voorgestelde stimuleringspakket per 2025?

¹ [Kamerstuk 31305-402](#)

² Het Formule E-Team (FET) is een publiek-private samenwerking tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden met het oog op bevordering van elektrisch rijden.

Antwoord op vraag 4

Op basis van de door het Formule E-team opgestelde handleiding voor de berekening van de huidige total cost of ownership (TCO) blijkt dat particuliere elektrische auto's in de segmenten A tot en met C (kleinere tot middenklasse auto's) een negatieve TCO kennen ten opzichte van een vergelijkbare auto op benzine (zie bijlage rapport "Handreiking Total cost of ownership (TCO)-berekening voor personenauto's, juni 2023"). Dit komt onder andere door de hogere motorrijtuigenbelasting (MRB) die een elektrische auto vanaf 2026 moet betalen ten opzichte van een vergelijkbare auto op benzine wat het gevolg is van het technische meergewicht van de accu van een elektrische auto. Hierdoor moet een elektrische auto tussen de €200 en €500 per jaar meer MRB betalen dan een vergelijkbare auto op benzine. Het bij voorjaarsnota vastgesteld stimuleringspakket is meegenomen bij deze TCO-berekening, de TCO kijkt namelijk 4 jaar vooruit. In dit pakket is een aanschafsubsidie voor gebruikte elektrische auto's opgenomen. Over andere maatregelen zoals de MRB-gewichtscorrectie of stimuleringsmaatregelen voor nieuwe elektrische auto's zijn geen afspraken gemaakt. Verwacht wordt dat mede hierdoor de nieuwverkoop van elektrische auto's in 2025 en 2026 daalt ten opzichte van 2024 waardoor ook de tweedehandsmarkt moeilijker op gang komt. In 2030 is daarmee naar verwachting 60% van alle nieuw verkochte auto's volledig elektrisch en ca. 15% van het gehele personenwagenpark.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/230842

Een gunstige TCO van een elektrische auto ten opzichte van een auto met fossiele verbrandingsmotor is een belangrijke voorwaarde. Wanneer niet aan de voorwaarde wordt voldaan zal de overstap niet zo snel worden gemaakt. Wanneer wel aan deze voorwaarde is voldaan, betekent dit echter niet dat de overstap ook daadwerkelijk gemaakt zal worden. Dat zien we ook nu bijvoorbeeld al bij de aanvragen voor nieuwe elektrische auto's (EV's) binnen de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). In mijn antwoord op vraag 8 ga ik nader op de SEPP in. Het blijkt dat de aankoopbeslissing van een auto niet alleen een pure rationele economische afweging is maar dat er tevens aan randvoorwaarden voor de transitie moet worden voldaan als ook de specifieke situatie van een consument van belang is. Voorbeelden zijn:

- a) Voldoende laadinfrastructuur in Nederland, maar ook in het buitenland (vakanties of werk), voldoende aanbod van modellen, het kunnen trekken van een aanhangwagen/caravan, batterijgaranties, negatieve recente berichtgeving in de media over onvoldoende netcapaciteit en stijgende laadprijzen.
- b) Een TCO-berekening gaat uit van gemiddelden, dat betekent dat het in individuele gevallen anders kan uitpakken (grote spreiding). Veel hangt samen met het aantal gereden kilometers en tegen welke (regionale) prijs kan worden geladen (bijv. vaak duur openbaar (snel)laden vs. goedkoop thuisladen in combinatie met salderen en zonnepanelen).
- c) Een TCO-berekening gaat uit van aannames op een bepaald moment die nog sterk aan veranderingen onderhevig kunnen zijn zoals de volatiliteit van energieprijzen als gevolg van de oorlog in Oekraïne of de (tijdelijke) accijnskorting in de fossiele brandstoffen. Ook de naar boven bijgestelde batterijprijzen³ zijn nog niet verrekend in de voorliggende TCO-berekeningen.
- d) Bij leasen staat een TCO-berekening ook niet gelijk aan de leaseprijs die leasemaatschappijen in rekening brengen bij klanten. Hier spelen prijs- en afschrijvingsstrategieën, winstmarges en rentestanden ook een grote rol. Ook worden veranderingen in belastingen 1-op-1 doorbelast aan de eindklant.

³ [Bloomberg New Energy Finance \(BNEF\), 9 december 2022](#)

Vraag 5

Wat is de stand van zaken van de afspraak om de TCO van auto's inzichtelijk te maken in de showroom?

Antwoord op vraag 5

Conform de motie Nijboer c.s. van 1 juli 2021 over de vergelijking van de 'Total Cost of Ownership' in de showroom en online is een Handreiking TCO Berekening (zie bijlage) met de partijen opgesteld en passen sommige partijen op hun website de vergelijking toe.

Ik heb recent ingestemd met een onderzoek naar de wijze waarop de consument nu al door de markt wordt voorzien van prijsvergelijkingen. Dit onderzoek moet uitwijzen of realisatie van de afspraak, om de TCO van auto's inzichtelijk te maken in de showroom, nog nodig is. Ik verwacht de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2024 te kunnen informeren over de uitkomst van het onderzoek.

Vraag 6

Klopt het dat het inzichtelijk maken van de TCO in praktijk – ondanks de gepubliceerde handreiking – nog weinig gebeurt? Vindt u een verplichting noodzakelijk?

Antwoord op vraag 6

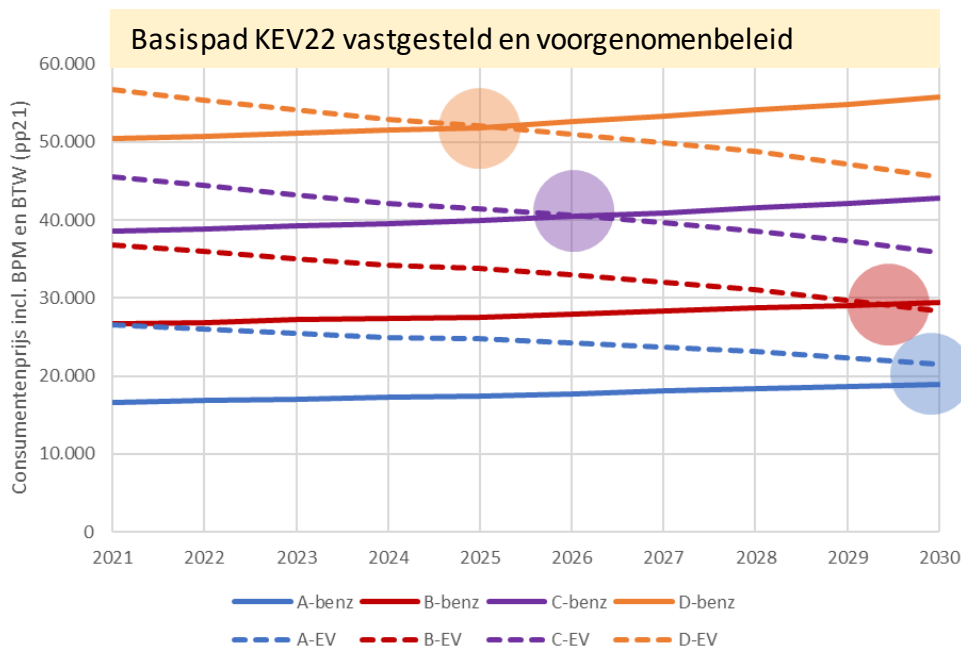
Ik heb geen betrouwbare data over het inzichtelijk zijn van de TCO in de praktijk. Daarom stem ik in met een door het Formule E-Team (FET) voorgesteld onderzoek naar de wijze waarop de consument nu al door de markt wordt voorzien van prijsvergelijkingen. Het onderzoek moet aantonen of in de showroom en online in de huidige situatie al voldoende informatie beschikbaar is over de totale kosten van eigendom (TCO) van nieuwe personenauto's waarop de consument eenvoudig zelf een geïnformeerde aanschafkeuze kan maken. Mocht de consument zich bij gebrek aan bruikbare data in onvoldoende mate kunnen voorbereiden op de indicatieve gebruikskosten zal ik – zoals ook in de afspraak opgenomen - bij het uitblijven van een concrete toezegging van de branche de optie van een wettelijke verplichting gaan uitwerken.

Vraag 7

Wat zijn de verwachte prijsontwikkelingen van een gemiddelde elektrische auto tot 2030, zowel in de nieuwverkopen als tweedehands markt?

Antwoord op vraag 7

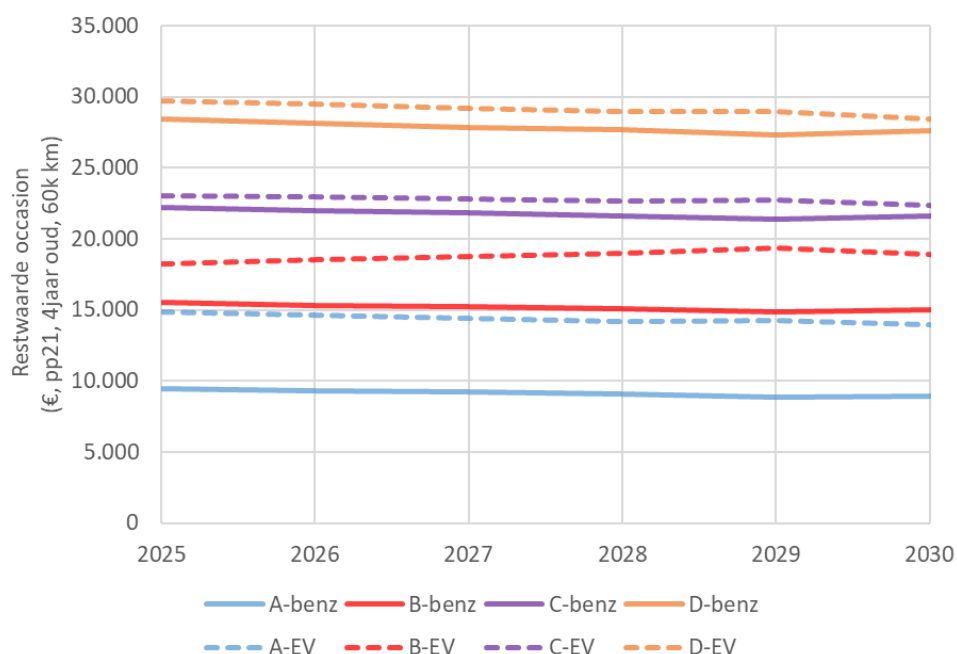
In de figuur op de volgende pagina is de verwachte prijsontwikkeling van de bruto catalogusprijzen van nieuwe elektrische en benzineauto's opgegeven. In het midden en hogere midden segment C en D worden emissieloze auto's rond 2025-2026 naar verwachting concurrerend qua aanschafprijs. In de lagere segmenten A en B is het prijsverschil ten nadele van EV nog aanwezig in 2025-2030. De BPM voor fossiele auto's is immers relatief laag in de lagere segmenten A en B. Bovendien hebben de onderste segmenten relatief lage gemiddelde jaarkilometrages, waardoor EV's op TCO-niveau minder gunstig zijn (zie ook het eerdere antwoord op vraag 4). Mogelijk vertragen de gestegen batterijprijzen deze verwachte prijsontwikkelingen nog met ca. 1 jaar.



Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/230842

In de figuur hieronder zijn de verwachte restwaardes van gebruikte elektrische en benzineauto's weergegeven. Op basis van een bewerking van restwaarde ontwikkelingen in samenwerking met RVO/Autotelex (2023) en prijsontwikkelingen uit Carbontax (Revnext) is een inschatting gemaakt van het verschil in restwaarde tussen EV en de benzineauto. Dit is gedaan op basis van een representatieve selectie van auto's per segment. De restwaarde is niet gelijk aan de aanschafprijs van een occasion, maar er is voor deze beantwoording aangenomen dat deze in principe dezelfde procentuele marge bevat en dus geen impact heeft op het geschetste beeld.



De restwaarde is de inruilwaarde die de eerste eigenaar van een EV krijgt.

Er is een verschil tussen de actuele en verwachte toekomstige restwaarde:

- Iemand die in 2025 een nieuwe EV koopt, kijkt naar de verwachte restwaarde bij verkoop bijvoorbeeld 4 jaar later (in 2029).
- Iemand die in 2025 een tweedehands EV koopt, betaalt de actuele restwaarde van een gebruikte EV van bijvoorbeeld 4 jaar oud (uit 2021).
- Restwaarde/afschrijving is slechts één onderdeel van de TCO (occasion).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/230842

Uit de figuur op de vorige pagina is op te maken dat tot 2030 de gemiddelde prijzen van een 4 jaar oude occasion EV nog boven de prijzen van benzineauto's liggen.

Kanttekeningen: niet alle occasions zijn 4 jaar oud. De occasionmarkt groeit sinds opkomst van EV rond 2016 en bestaat uit steeds meer cohorten (met oudere voertuigen). De getoonde restwaardes zijn daarnaast nog onzeker door:

- De snelheid waarmee de EV-techniek zich ontwikkelt, deze kan invloed hebben op de courantheid van een oudere EV-occasion en daarmee de restwaarde.
- Sentiment rond auto's met een fossiele verbrandingsmotor kan richting 2030 omslaan waardoor het (kleinere) aanbod EV-occasions relatief in waarde toeneemt en/of de restwaarde van auto met fossiele verbrandingsmotor verder afneemt.
- Beleidswijzigingen zoals MRB-gewichtscorrecties en subsidiebeleid hebben invloed op de restwaarde.

Vraag 8

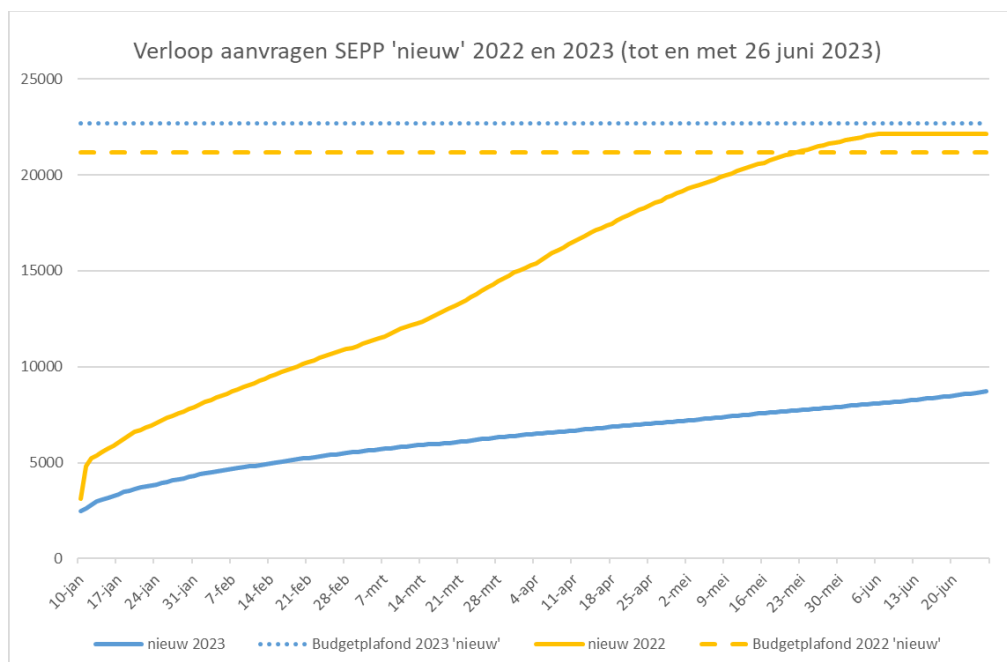
Is een daling waarneembaar in de benutting van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP), het aantal nieuw verkochte elektrische auto's of de 'order intake' sinds de aankondiging van het nieuwe stimuleringspakket vanaf 2025, zoals sommige media berichten?

Antwoord op vraag 8

Ja, sinds het begin van 2023 is er ten opzichte van 2022 een forse daling⁴ waarneembaar in de aanvragen voor nieuwe particuliere elektrische personenauto's tot €45.000,- in de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). Momenteel laat ik daarom onderzoek uitvoeren naar de oorzaak van deze stagnatie. Ik verwacht dit najaar de uitkomsten van deze studie met de Kamer te kunnen delen.

Particulieren kunnen een subsidieaanvraag indienen zodra het koop- of leasecontract getekend is. Dit betreft dus een daling in de 'order intake'. Wanneer de auto is afgeleverd, is dit effect pas terug te zien in de nieuwregistraties. Levertijden kunnen lang oplopen. Ca. 6,5% van de aanvragen uit de eerste helft van 2022 waren begin juni 2023 nog niet afgeleverd.

⁴ De aanvragen voor gebruikte EV's lopen in tegenstelling tot de aanvragen voor nieuwe EV's conform raming op schema. Het budget van €32,4 mln. is naar huidige verwachting eind december 2023 (vrijwel) uitgeput.



Vraag 9

Zo ja, ziet u een relatie met het nieuwe pakket of wijt u dat aan andere factoren?
Zo nee, is dat te wijten aan de lange levertijden van eerder aangeschafte auto's, zoals onder andere de RAI beweert?

Antwoord op vraag 9

De lagere verkoopcijfers zijn een ongewenste ontwikkeling in mijn streven dat vanaf 2030 alle nieuwe verkochte auto's volledig elektrisch zijn. Daarom laat ik momenteel een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke redenen hiervoor. Dan kan ik mijn beleid daarop afstemmen. Het is wel zo dat de verkoopcijfers al voor de voorjaarsbesluitvorming aanzienlijk lager waren dan vorig jaar. Ik verwacht de Kamer in het najaar de resultaten van dit onderzoek te kunnen aanleveren.

Vraag 10

Voor hoeveel extra nieuw verkochte elektrische auto's zorgt de (aangescherpte) regeling CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit?

Antwoord op vraag 10

Het is onbekend voor hoeveel extra nieuw verkochte elektrische auto's de (aangescherpte) regeling CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit zorgt. Werkgevers met 100 of meer medewerkers mogen immers zelf bepalen hoe zij de werkgebonden personenmobiliteit verduurzamen. Dit kan door inzetten van (nieuwe) elektrische auto's, maar kan ook door medewerkers (meer) gebruik te laten maken van de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer of door hen te stimuleren om vaker thuis te werken. Uit de verplichte rapportages, die werkgevers per 2024 jaarlijks moeten indienen, zal gaan blijken of werkgevers hun CO2 uitstoot omlaag brengen. Werkgevers worden niet verplicht tot het aanschaffen van nieuwe elektrische auto's van de zaak. De keuzes die werkgevers rond verduurzamen maken, zijn af te leiden uit het jaarlijkse werkgeversonderzoek.

Vraag 11

Kunt u ingaan op de verwachte ontwikkeling van de tweedehands markt voor elektrische auto's? Kunt u hierbij onderscheid maken tussen de verwachte groei tot 2025, tot 2030 en daarna? Verwacht u dat deze markt in 2025 groot genoeg is om de aangekondigde subsidieregeling ter simulering van tweedehands elektrische auto's volledig te benutten?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/230842

Antwoord op vraag 11

Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven groeit met het huidig voorgestelde pakket de omvang van het EV-wagenpark naar verwachting naar 1,59 mln. EV's in 2030. In 2030 zijn er naar verwachting circa 940.000 EV's in particulier bezit en 650.000 in zakelijk bezit. Naarmate het aandeel EV's in de nieuwverkopen toeneemt, zal de doorstroom van EV's op de tweedehandsmarkt enkele jaren later verder toenemen. Doordat ook in andere Europese landen het wagenpark elektrificeert, zal ook een toenemend aandeel in de import elektrisch zijn. De jaarlijkse vraag naar tweedehands EV's stijgt naar verwachting tussen 2025 en 2030.

Wanneer alsnog gekozen zou worden voor het stimuleringspakket zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven, dan zou dit zelfs tot 850.000 extra EV's in het wagenpark in 2030 kunnen leiden. Hiermee zou de occasionmarkt sneller op gang komen en zouden tweedehands EV's sneller beschikbaar komen voor een grotere groep mensen.

De benutting van de subsidiebudgetten hangt mede af van de vormgeving van de regeling (subsidiehoogte per auto, leeftijdseis occasion EV, wel of geen cap op de nieuwprijs). Uitgaande van een subsidiehoogte tussen €1.000 en €1.500 in 2025-2029 kunnen er in 5 jaar tijd circa 350.000 tot 500.000 EV's gesubsidieerd worden met een subsidiebudget van €528 mln. Naar verwachting is de tweedehandsmarkt voor EV's groot genoeg om het gehele budget te benutten.

Vraag 12

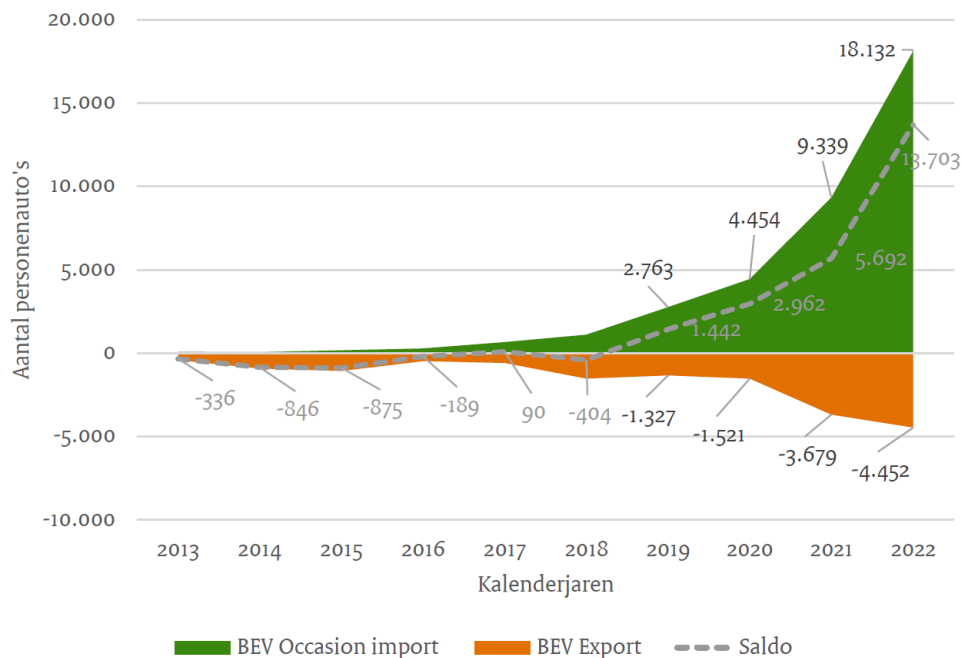
Hoeveel tweedehands elektrische auto's exporteert en importeert Nederland op jaarbasis? Welk effect heeft het aangekondigde stimuleringspakket per 2025 daar naar verwachting op?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/230842

Antwoord op vraag 12

In 2022 zijn er 18.132 (volledig) elektrische auto's geïmporteerd tegenover een export van 4.452. Nederland importeert momenteel dus meer occasion elektrische auto's dan dat het jaarlijks exporteert. Zie onderstaande figuur 57 uit het Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, feiten, cijfers en ontwikkelingen, Editie 2023. Het rapport is als bijlage bij deze Kamervragen opgenomen.



Figuur 57: BEV occasion import versus BEV export per kalenderjaar

Het is onzeker wat het aangekondigde stimuleringspakket per 2025 gaat betekenen voor de im- en export. Met name het ontbreken van de gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor emissieloze auto's is hier naar verwachting bepalend voor, zie hiervoor ook het antwoord op vraag 13.

Vraag 13

Wat zijn de jaarlijkse kosten van de EV-gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting en hoe ontwikkelt die zich tot 2030?

Antwoord op vraag 13

Zoals in de antwoorden van de minister voor Klimaat en Energie op eerdere Kamervragen van GroenLinks⁵ aangegeven, leidt de transitie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar volledig emissieloze voertuigen in het basispad uit de Klimaat- en Energieverkenning 2022 (KEV2022) tot additionele inkomsten voor het Rijk in de MRB (prijspeil 2021) tot 2030 die zijn weergegeven in de tabel hieronder. Overigens leidt dezelfde transitie tot derving bij andere heffingen.

Additionele MRB-inkomsten (Rijksdeel) a.g.v. meergewicht accu (in mln euro)								
Jaar	2025	2026	2027	2028	2029	2030	'25-'29	'25-'30
Bedrag (in mln euro)	0	188	215	258	308	364	969	1333

Bron: sheet 132 van de bijlage met doorrekeningen behorende bij de Kamerbrief Invulling aan de motie van de leden Bontenbal en Van Ginneken over verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025 voorleggen aan de Kamer ([Kamerstuk 31305-402](#))

Vraag 14

Hoe ziet het (fiscale) stimuleringsbeleid voor elektrische auto's eruit in Duitsland, Frankrijk, Italië, Zweden en België?

Antwoord op vraag 14

In het in de bijlage opgenomen onderzoeksrapport van FIER is een uitgebreide vergelijking van het Nederlandse stimuleringsbeleid voor EV's ten opzichte van diverse andere Europese landen opgenomen. Het is de vraag in hoeverre Nederland haar internationale koploperspositie zonder aanvullend stimuleringsbeleid de komende jaren weet vast te houden. De belangrijkste stimuleringsmaatregelen per land zijn als volgt:

Duitsland verstrekt zowel subsidies voor de koop en lease van nieuwe particuliere en zakelijke EV's. Het bedrag varieert tussen de €2.250 en €6.750. Ook maximaal 1 jaar oude EV's komen in aanmerking voor subsidie. Deze subsidie is gemaximeerd voor EV's met een maximale catalogusprijs van €65.000,-. In Duitsland hoeven EV's geregistreerd tussen 2016 en 2020 tien jaar lang geen motorrijtuigenbelasting (MRB) te betalen en EV's geregistreerd tot 2025 zijn vrijgesteld van MRB tot 2030. EV's van de zaak ontvangen een korting in de bijtelling bij privégebruik. Hierbij hanteren ze een hogere korting voor EV's met een catalogusprijs van €60.000,- en een lagere korting voor EV's die duurder zijn dan €60.000,-.

Frankrijk verstrekt zowel (sloop)subsidies voor de koop van nieuwe particuliere en zakelijke EV's. De bedragen variëren tussen de €3.000 en €11.000. Alleen particulieren komen in aanmerking voor subsidie van €1.000 op een gebruikte EV. Deze subsidies zijn gemaximeerd voor EV's met een maximale catalogusprijs van €47.000,-. Particulieren met lagere inkomens en inwoners van Low Emission Zones kunnen extra subsidies ontvangen. Afhankelijk van de regio betalen EV's geen tot 50% van het benzinetarief aan MRB. EV's van de zaak ontvangen een korting in de bijtelling bij privégebruik tot een maximum van €1.800 per jaar. Bedrijven hebben nog enkele fiscale voordelen (korting in CO2-heffing).

Italië verstrekt zowel (sloop)subsidies voor de koop en lease van nieuwe particuliere en zakelijke EV's. De bedragen variëren tussen de €3.000 en €7.500. Italië verstrekt geen subsidies op gebruikte EV's. Deze subsidies zijn gemaximeerd

⁵ [Kamerbrief met kenmerk 2023Z07770, 31 mei 2023](#)

voor EV's met een maximale catalogusprijs van €35.000,-. Particulieren met lagere inkomens kunnen extra (sloop)subsidies ontvangen. In Italië hoeven EV's tot 5 jaar oud geen MRB te betalen en EV's ouder dan 5 jaar betalen 75% t.o.v. auto's met een verbrandingsmotor. Auto's van de zaak kennen geen bijtelling bij privégebruik dus een korting voor EV's is niet van toepassing.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/230842

Zweden is sinds november 2022 gestopt met het verstrekken van subsidies voor EV's. EV's krijgen wel een (zwaar) gereduceerd tarief in de MRB. EV's van de zaak ontvangen de helft aan korting in de bijtelling bij privégebruik tot een maximale catalogusprijs van €30.550. Naast de MRB-korting zijn EV's vrijgesteld van een jaarlijkse bezitsbelasting van €170.

België kent geen nationale subsidies voor EV's. Sommige steden bieden wel subsidies aan. Emissieloze personenauto's betalen in Vlaanderen geen aanschafbelasting en in Wallonië en Brussel tussen de €62 en €4.960. In Vlaanderen zijn emissieloze personenauto's vrijgesteld van de MRB en in Wallonië en Brussel hebben zij een verlaagd tarief. Auto's van de zaak hebben een CO2-gebaseerde bijtelling bij privégebruik tot een minimumbedrag van €1.400 per jaar. Bedrijven mogen de jaarlijkse autokosten van auto's met een verbrandingsmotor tussen juli 2023 en 2030 steeds minder fiscaal aftrekken. EV's hebben tot 2026 een hogere fiscale aftrekbaarheid en dalen per 2030 naar het oude niveau van kostenaftrek. Op deze wijze probeert België bedrijven te stimuleren de overstap naar EV's te bewerkstelligen.

Vraag 15

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord op vraag 15

Ja.