Uitvoeringstoets Overstapsubsidie Gebruikte Elektrische Auto's (OGEA)

Samenvatting/ eindoordeel
De Overstapsubsidie Gebruikte Elektrische Auto's (OGEA) is gericht op particulieren met een lager inkomen en biedt subsidie om hun fossiel aangedreven auto met een emissieklasse van maximaal 4 te laten demonteren en een gebruikte elektrisch aangedreven auto aan te schaffen of te leasen. Alleen personen met minimaal een inkomen van 12.500 euro per jaar (bijstandsniveau) en een maximum van 130% van het sociaal minimum voor een tweepersoonshuishouden komen in aanmerking voor deze subsidie.

Deze regeling is complex en kent meerdere risico's in de uitvoering. RVO kan de regeling alleen uitvoeren als de resterende risico's worden geaccepteerd en de randvoorwaarden voor uitvoering worden ingevuld.

De belangrijkste risico's zijn:

- De doelmatigheid van de regeling (met name bereik doelgroep) is door toetsing op individueel inkomen in plaats van huishoudinkomen lager dan was voorzien. Toetsing op huishoudinkomen is uitvoeringstechnisch gezien echter niet haalbaar.
- Handhaafbaarheid: bij voorbereiding van de regeling is aandacht geweest voor het voorkomen van fraude en oneigenlijk gebruik van de regeling. Door onbekendheid met deze doelgroep kan vooraf niet met zekerheid worden gesteld dat hiermee fraude en oneigenlijk gebruik uitgesloten is. Daarnaast brengt de handhaving van de instandhoudingsplicht risico's met zich mee. Bij niet-naleving is maatwerk vereist, terwijl RVO beperkte ervaring heeft met situaties 'achter de voordeur'. Dit vraagt om de toepassing van de menselijke maat, wat een impact kan hebben op zowel de aanvrager als de reguliere dienstverlening van RVO.
- Doordat RVO niet is toegerust op het bedienen van deze doelgroep heeft deze regeling hoge uitvoeringskosten en is op voorhand niet te voorspellen hoe dit gaat drukken op onderdelen van RVO, zoals klantcontact en juridische zaken voor bezwaar- en beroepsprocedures. Het valt niet uit te sluiten dat er dan ook gevolgen zijn voor lopende regelingen die RVO uitvoert.

De twee randvoorwaarden voor uitvoering door RVO zijn:

- Een positief doorlopen doenvermogentoets;
- De automatische koppeling voor gegevensuitwisseling met de Belastingdienst is gerealiseerd.

Toelichting
Doordat uitsluitend het inkomen van de aanvrager wordt meegenomen, is het aannemelijk dat een deel van de middelen terecht komt bij huishoudens met een relatief hoog huishoudinkomen. Dit risico wordt deels beperkt door de eisen rondom autobezit en de vereiste van minimaal een inkomen op bijstandsniveau. Bij deze regeling spelen ook risico's op het vlak van

handhaafbaarheid. De automatische koppelingen met de gegevens van de Belastingdienst en de RDW zijn essentieel voor het kunnen controleren van de aanvragen, vaststellingen en tijdens de beheerfase. Er is voornamelijk sprake van restrisico bij het verwachte maatwerk in geval van bezwaar en de te wegen afwijkingen bij niet naleving van de instandhoudingsplicht[1]. Gegeven de onbekendheid met de doelgroep is op voorhand de omvang hiervan lastig te voorspellen.

Na opening van de regeling is het van belang om zowel de beoogde als onvoorziene effecten van de regeling zelf, als de effecten op de uitvoering te monitoren. Dit moet op tijd gebeuren, zodat de regeling, waar nodig, kan worden aangepast, mits uitvoerbaar, voorafgaand aan een tweede openstelling. Bij de effecten van de regeling zelf gaat het onder andere om het doelbereik van de regeling. Bij de effecten op de uitvoering gaat het om de benodigde capaciteit. Vanwege de onbekendheid met de doelgroep zijn bepaalde aspecten, zoals de hoeveelheid bezwaar en beroep, de benodigde ondersteuning en mogelijke terugvorderingsproblematiek, lastig in te schatten. Dit kan kostenverhogend werken en de bestaande dienstverlening van RVO raken waardoor prioritering tussen opdrachten in dat geval nodig kan zijn.

De regeling zal alleen worden uitgevoerd onder voorwaarde van een positief doorlopen doenvermogentoets[2] en het tijdig gereed komen van de benodigde ICT, waaronder de automatische koppelingen voor het uitwisselen van gegevens tussen de Belastingdienst, de Rijkdienst voor Wegverkeer en de Rijksdienst voor Identiteitsgegevens voor het BRP en RVO. Met name voor de koppeling met de Belastingdienst (BD) geldt dat het nog onzeker is of dit (tijdig) gerealiseerd kan worden. Voor RVO is een automatische koppeling met de BD een absolute voorwaarde. De redenen hiervoor zijn het inrichten van een eenvoudig aanvraagproces met één loket voor de aanvrager en het uitvoerbaar houden van de regeling voor RVO. Met het verwachtte aantal aanvragen rond de 10.000 per jaar is het onmogelijk om inkomensformulieren die zonder automatische koppeling via de aanvrager moeten worden aangeleverd (IB 60 formulieren) te controleren op fraude en het inkomen daarop handmatig te beoordelen.

De gewenste openingsdatum vanuit het maatregelenpakket Acties Weerbaarheid Energieschok is Q4 2026. De haalbaarheid daarvan is vooral afhankelijk van tijdige automatisering van gegevensdeling door de BD. De BD is gebonden aan de fiscale geheimhoudingsplicht voor wat betreft het leveren van de inkomensgegevens aan RVO. Dit vergt een gedegen juridische onderbouwing en grondslag. Het gesprek hierover loopt nog tussen IenW en de BD. De uitkomst hiervan is van belang voor de vraag wanneer de regeling geopend kan worden. Als de koppeling in Q4 2026 niet opgeleverd kan worden is voor RVO een openingsdatum in Q2 2027 haalbaar, mits ook aan de overige gestelde voorwaarden is voldaan.

Zoals beschreven kent de regeling een aantal risico's en afhankelijkheden. Als deze risico's en relatief hoge uitvoeringskosten worden geaccepteerd, kan RVO als uitvoerder voor ondernemend Nederland eenmalig deze dienst aan deze groep particulieren verlenen. Veel van de risico's uit deze uitvoeringstoets illustreren dat de Rijksoverheid op dit moment onvoldoende is ingericht om inkomensafhankelijke subsidieregelingen voor particulieren efficiënt uit te voeren. Ook RVO is niet toegerust op dienstverlening aan particulieren en inkomenstoetsing, waardoor dit een bovenmatige belasting op de uitvoering betekent en risico's voor de doelgroep en hun vertrouwen in de overheid met zich meebrengt. Binnen het Rijk zijn geen uitvoerders gevonden voor (inkomensafhankelijke) subsidies gericht op particulieren. RVO roept daarom op om een structurele oplossing te zoeken om particulieren met lage inkomens vanuit de overheid goed te kunnen ondersteunen. Betrokken

[1] De instandhoudingsplicht betekent dat de gesubsidieerde elektrische auto een minimale periode onafgebroken op de naam van de aanvrager blijft staan.

[2] Met deze doenvermogentoets wordt bepaald of de regeling inclusief de aanvraagprocedure begrijpelijk en niet onnodig belastend is; 'doenlijk' voor burgers.

departementen zijn een verkenning gestart op dat vlak. Om ad hoc besluitvorming over regelingen, zoals nu rondom de OGEA te voorkomen, is het van belang om hier tijdig duidelijkheid over te verkrijgen.

Concluderend: deze regeling is complex en kent meerdere risico's in de uitvoering. RVO kan de regeling alleen uitvoeren als de resterende risico's worden geaccepteerd en de genoemde randvoorwaarden voor uitvoering worden ingevuld.

Aanleiding
Met de Overstapsubsidie Gebruikte Elektrische Auto's (OGEA) streeft het Kabinet naar het stimuleren van de binnenlandse occasionmarkt voor elektrisch vervoer (EV) en het mogelijk maken om een tegemoetkoming aan particulieren met een lager inkomen te verschaffen als gevolg van de stijgende brandstofprijzen. De inruilregeling maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket Energieschok. Daarnaast is de regeling onderdeel van de Nederlandse aanvraag voor het Europese Sociaal Klimaatfonds (SKF).

In overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft RVO besloten een uitvoeringstoets uit te voeren voor de OGEA. Dit geeft inzicht in de uitvoeringsrisico's van deze subsidieregeling. Deze uitvoeringstoets is gebaseerd op de concept regelingstekst van 17 augustus jl. die IenW z.s.m. in consultatie zal brengen. De doenvermogentoets is op dit moment nog niet afgerond. Indien nodig, wordt de uitvoeringstoets naar aanleiding van de definitieve regeling en de doenvermogentoets aangepast en opnieuw aangeboden aan de Tweede Kamer.

Beschrijving van de subsidieregeling
De regeling zoals IenW deze heeft opgesteld speelt in op de aanschafdrempel. Een subsidie die een groot deel van het verschil tussen de aanschafprijs van gebruikte elektrische auto's en vergelijkbare fossiele personenauto's overbrugt, verlaagt de drempel voor lagere (midden)inkomens om een gebruikte elektrische personenauto aan te schaffen.

Er kan maximaal één keer per persoon subsidie worden toegekend binnen de beoogde regeling. Een aanvrager kan kiezen om een gebruikte elektrische auto aan te schaffen of te leasen. De aangeschafte of te leasen elektrische auto moet op de datum van eerste toelating een catalogusprijs hebben die niet lager is dan € 12.000 en niet hoger dan € 60.000.

Om in aanmerking te komen voor de regeling moet de aanvrager een brandstofauto in bezit hebben die wordt gedemonteerd bij een door de Rijkdienst voor Wegverkeer (RDW) erkend demontagebedrijf. Aan de te demonteren auto zijn specifieke criteria verbonden, zoals een maximale emissieklasse van 4 en een minimale periode waarin de auto op naam van de aanvrager heeft gestaan. De aangeschafte elektrische auto moet minimaal één jaar in bezit blijven van de aanvragende partij. Alleen personen met minimaal een inkomen van 12.500 euro per jaar (bijstandsniveau) en een maximum van 130% van het sociaal minimum voor een tweepersoonshuishouden komen in aanmerking voor deze subsidie.

De regeling heeft een beoogde duur van vijf jaar (indien opengesteld in 2026, anders vier jaar), waarbinnen jaarlijks één openstelling plaatsvindt, gevolgd door minimaal één jaar beheer per openstellingsronde.

Doelen van de regeling en doelmatigheid
De regeling kent twee doelen:

Tegemoetkoming gevolgen energieschok
Het eerste doel is het bieden van een tegemoetkoming aan mensen met een lager inkomen als gevolg van de energieschok. Eerder heeft RVO op verzoek van IenW samen met de BD, die beschikt over de inkomensgegevens benodigd voor de uitvoering, onderzocht of kon worden uitgegaan van het inkomen van een huishouden in plaats van uitsluitend het inkomen van de aanvrager. De BD geeft aan dat er geen eenduidige definitie is voor huishoudinkomen en dat fiscaal partnerschap geen goede indicatie is (er zijn gemeenschappelijke huishoudens die geen fiscaal partner zijn en fiscaal partners die ondertussen geen gemeenschappelijk huishouden meer voeren).

Dit zorgt ervoor dat de BD geen eenduidige gegevens over het inkomen van een huishouden aan RVO kan aanleveren. Daarnaast geeft de BD aan dat voor het aanleveren van fiscaal partnerschap een complexere ICT koppeling vereist is, waarmee deze variant ook niet uitvoerbaar blijkt.

Stimuleren binnenlandse occasionmarkt voor elektrische voertuigen
Het tweede doel is het stimuleren van de binnenlandse occasionmarkt voor elektrische voertuigen (EV). De instandhoudingstermijn van één jaar borgt dat auto's niet direct na ontvangst van de subsidie worden doorverkocht. Er is gekozen voor een termijn van één jaar in plaats van de instandhoudingstermijn van vier jaar, die werd gehanteerd bij de eerdere regeling voor elektrische personenauto's de Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP), om rekening te houden met de financiële kwetsbaarheid van de doelgroep. Uit de analyse van de SEPP blijkt dat in het eerste jaar nauwelijks sprake was van situaties waarin een aanvrager de auto verkocht zonder zwaarwegende reden (zoals totall loss of overlijden van de aanvrager), maar het is onduidelijk of dit representatief is voor deze groep aanvragers. Gedurende de openstelling en na afloop van het eerste jaar zal IenW onderzoek laten uitvoeren naar de effectiviteit van de duur van de instandhoudingsplicht. RVO heeft bij de toetsing de mogelijkheid om op basis van RDW gegevens na te gaan hoe lang een auto in bezit is geweest.
Het effect van de regeling op de versterking van de interne occasionmarkt voor EV's kan RVO monitoren, evenals mogelijke ongewenste neveneffecten, zoals prijsstijgingen van gebruikte elektrische auto's.

Doenvermogen
Deze regeling is voor de aanvrager en voor RVO complexer dan de SEPP. Dit vanwege de aanvullende vereiste dat een inruil plaatsvindt tussen een te demonteren brandstofauto en een gebruikte elektrische auto en omdat het inkomen van de aanvrager moet worden beoordeeld. De doelgroep van de OGEA is vanwege de inkomenseis gemiddeld genomen financieel kwetsbaarder dan die van de SEPP. Naast de complexere beoordeling kan de financiële positie zelf ook implicaties hebben voor de aanvrager (en de uitvoerder). Bijvoorbeeld wanneer er sprake is van (contact over de) eventuele terugbetaling van de subsidie. De verwachting is dat hierdoor vaker een beroep zal worden gedaan op de klantkanalen van RVO. Voor dergelijke aspecten moet rekening worden gehouden met het doenvermogen van de doelgroep. RVO heeft IenW gevraagd om een doenvermogentoets uit te voeren. De resultaten hiervan zijn nog niet beschikbaar, maar een positieve uitkomst is een voorwaarde om open te kunnen gaan. Daar waar mogelijk heeft RVO het aanvraagproces en de toetsing van het inkomen aan de drempel zo eenvoudig mogelijk vorm gegeven voor de aanvragers.

Aanvraagproces
RVO heeft extra aandacht besteed aan een zo eenvoudig mogelijk aanvraagproces, waarbij de aanvrager stap voor stap wordt meegenomen en de verwachtingen tijdens de aanvraagprocedure duidelijk worden gemaakt. Dit is mogelijk door middel van automatische koppelingen met de BD (voor de inkomensgegevens), met de BRP (voor controle van het adres) en de RDW (voor zowel de tenaamstelling van de aangeschafte of geleasede elektrische auto als voor de controle van de demontage van de oude auto). Een positieve testuitkomst voor de nieuwe koppeling met de BD inclusief juiste selectie van inkomensgegevens is een harde voorwaarde om te kunnen starten met openstelling[3].

Bij het invoeren van het BSN-nummer worden automatisch de inkomensgegevens van twee jaar terug bij de Belastingdienst opgehaald en indien voor de BD mogelijk ook de gegevens van drie

[3] Een handmatige download door particulieren van de inkomensgegevens bij de belastingdienst middels een IB60 formulier is voor RVO niet acceptabel. Dit betekent een extra handeling èn loket voor de particulier. Daarnaast verhoogt dit het risico op fraude en kan RVO niet meer geautomatiseerd vaststellen of iemand in aanmerking komt, wat met de verwachte aantallen een te grote druk op de uitvoering met zich meebrengt.

jaar terug voor het geval het inkomen van twee jaar terug nog niet is vastgesteld. Aanvragers die tot en met drie jaar geleden geen vastgesteld inkomen hebben kunnen geen aanvraag indienen, omdat RVO voor hen niet het inkomen kan toetsen. Dit kan gevolgen hebben, bijvoorbeeld voor startende werknemers, maar deze keus is gemaakt om de regeling uitvoerbaar te houden (deze evenredigheid is verder toegelicht in de regelingstekst). Vanwege de real time-koppeling kan de aanvrager direct zien op welke subsidie deze recht heeft op basis van zijn inkomen.

Ook de controle achteraf – of de elektrische auto op naam staat en of de brandstofauto is gedemonteerd (koppeling RDW)– zal ten behoeve van de vaststelling geautomatiseerd plaatsvinden. Hierdoor hoeft de aanvrager zelf geen bewijsstukken aan te leveren, maar alleen de kentekens in te voeren. De instandhoudingstermijn kan op dezelfde manier automatisch opgehaald worden door RVO.

De koppelingen voor de uitwisseling van gegevens zijn een voorwaarde om open te kunnen gaan. Vanwege de realtime koppelingen is er een risico dat aanvragen niet mogelijk is zodra één van de drie systemen tijdelijk niet levert.

Toetsing aan inkomensdrempel
Wanneer een aanvrager na het invoeren van zijn BSN-nummer het niet eens is met het weergegeven inkomen (het vastgestelde inkomen[4] op T-2 of T-3), wordt hier door RVO geen oordeel over gegeven, maar wordt verwezen naar de BD, die het inkomen al eerder heeft vastgesteld via het reguliere proces. RVO toetst voor de inkomensgrens uitsluitend op het door de BD vastgestelde inkomen. Dit kan nadelig uitpakken voor de aanvrager, bijvoorbeeld wanneer de aanvrager in het gehanteerde jaar een relatief hoog inkomen had, maar dit is nodig om de regeling eenduidig en uitvoerbaar te laten zijn.

Aanvullend kan een aanvrager beroep doen op het principe van evenredigheid in die gevallen dat zijn inkomen boven de drempel valt. Deze gevallen zal RVO vanuit de Awb in behandeling moeten nemen en zullen maatwerk vereisen. Dit zal druk zetten op de uitvoering en mogelijk op de bezwaar- en beroep procedures bij RVO. Ondanks de mitigerende maatregelen die zijn getroffen blijft onvoorspelbaar om welke aantallen dit kan gaan en of deze te absorberen zijn door RVO. Dit kan in het ergste geval de kwaliteit van dienstverlening ook voor andere regelingen waar RVO uitvoerder van is aantasten.

Doordat uitsluitend het inkomen van de aanvrager wordt meegenomen, is het aannemelijk dat een deel van de middelen terecht komt bij huishoudens met een relatief hoog huishoudinkomen. Dit risico wordt deels beperkt door de eisen rondom autobezit en de vereiste van minimaal een inkomen op bijstandsniveau [5]. IenW zal, mede op verzoek van de Europese Commissie, onderzoek laten uitvoeren op basis van CBS-gegevens naar de vraag waar de middelen na de eerste openstelling terechtkomen.

Instandhoudingstermijn
Wanneer aanvragers vóór het verstrijken van de eenjaarstermijn hun auto verkopen, wordt het subsidiebedrag teruggevorderd. Bij de SEPP, waarbij een instandhoudingstermijn van vier jaar gold, kwam dit tijdens het eerste jaar nauwelijks voor. Vanwege de kwetsbaarder financiële positie van

[4] Hoewel bij het vastgestelde inkomen geen bezwaar meer mogelijk is bij de BD is er nog wel een mogelijkheid om een verzoek tot herziening in te dienen binnen vijf jaar na de beslissing. Om de regeling uitvoerbaar te houden baseert RVO zich op het vastgestelde inkomen ondanks dat dit in een klein deel van de gevallen dit inkomen nog aangepast zou kunnen worden.

[5] Hierbij is gekozen voor de allerlaagste bijstandsgrens, om niet onnodig mensen uit te sluiten. Het idee achter dit lage minimuminkomen is dat burgers zonder inkomen (en dus ook geen bijstandsuitkering) vaak geen recht hebben op een uitkering omdat ze tot een huishouden met een hoger huishoudinkomen behoren(in de meeste gevallen vanwege een partner met een hoog inkomen). Door deze groep uit te sluiten verhoog je de kans huishoudens met een lager inkomen te bedienen.

de doelgroep is daarom gekozen om voor deze regeling één jaar aan te houden. Het is moeilijk in te schatten of het aantal verkopen binnen één jaar bij een doelgroep met een lager inkomen vaker voorkomt. Bij aanvragers die buiten hun schuld moeten verkopen zal de menselijke maat worden toegepast. Dit impliceert wel dat RVO in afstemming met IenW een oordeel moeten vormen over situaties in het privéleven van de aanvrager (in hoeverre is baanverlies, scheiding, ziekte, etc. een legitieme reden). Als blijkt dat aanvragers van de OGEA toch vaker niet aan de instandhoudingstermijn kunnen voldoen zal RVO veel capaciteit kwijt zijn aan het beoordelen van uitzonderingssituaties. Ook het terugvorderen bij deze doelgroep kan lastig(er) zijn (vanwege het risico op betalingsproblemen en weinig zicht op en beperkte ervaring van RVO met het omgaan met situaties 'achter de voordeur'). Dit heeft impact op de aanvrager en kan de bestaande dienstverlening van RVO raken.

Lease versus aankoop
De subsidie maakt het ook mogelijk om een gebruikte elektrische auto te leasen in plaats van aan te schaffen. Potentiële aanvragers worden meegenomen in de voor- en nadelen van leasen. Leasemaatschappijen toetsen op kredietwaardigheid, wat voor particulieren met een lager inkomen vaker een probleem vormt. Hoewel er geen terugbetaling hoeft plaats te vinden van de subsidie bij het beëindigen van een leasecontract (aanvragers krijgen 1/48^{e} van de totale subsidie per maand uitbetaald), krijgen aanvragers wel te maken met een boete vanuit de leasemaatschappij wanneer ze een contract vroegtijdig stopzetten. Bij aanschaf van een gebruikte auto zal de aanvrager het volledige aanschafbedrag eerst zelf moeten betalen, voordat de subsidie uitgekeerd wordt. Uitbetaling vindt plaats na vaststelling van de subsidie, wanneer het bewijs van de demontage van de brandstofauto beschikbaar is en de aangeschafte auto op naam is gesteld.

Het proces van vaststellen en uitbetalen kan in principe naar behoren verlopen, mits de ICT-koppelingen gerealiseerd zijn. Op voorhand kan RVO niet uitsluiten dat tijdens deze en de beheerfase vertraging optreedt wanneer de onderliggende systemen niet functioneren. RVO heeft dit jaar, vanwege het uitstel van de IenW-begrotingsbehandeling 2026 over de jaargrens heen, subsidies moeten beschikken met een parlementair voorbehoud naar de aanvragers. Dit voorbehoud biedt de aanvrager geen absolute zekerheid dat de middelen daadwerkelijk toegekend zijn. Wanneer dit in 2027 weer het geval is leidt dit tot onzekerheden voor de aanvragende particulier. Gegeven de periode tussen de aanschaf van de elektrische auto en de uiteindelijke uitbetaling van de subsidie is deze onzekerheid voor deze doelgroep onwenselijk. Het is aan IenW om ervoor te zorgen dat het benodigde budget voor deze regeling op tijd beschikbaar is.

Handhaafbaarheid
Bij deze regeling spelen risico's op het vlak van handhaafbaarheid. Deze zijn grotendeels ondervangen. Zo is in de nota van toelichting het handhaafbaarheidskader zo helder mogelijk geformuleerd. Voorbeelden zijn het hanteren van een harde inkomensdrempel in plaats van een relatieve die IenW jaarlijks aanpast; het hanteren van een vast jaar voor de belastingaangifte (peiljaar van twee jaar voor aanvraag (mits vastgesteld, anders drie jaar) voor het duiden van het inkomen; één subsidie per persoon en de specifieke vereisten aan autobezit en dat binnen de keten van aanschaf en demontage alleen RDW-erkende bedrijven aan zet zijn. Daarnaast zijn de automatische koppelingen essentieel voor het kunnen controleren van de aanvragen, vaststellingen en tijdens de beheerfase. Er is voornamelijk sprake van restrisico bij het verwachte maatwerk in geval van bezwaar en de te wegen afwijkingen bij niet naleving van de instandhoudingsplicht. De omvang hiervan is op voorhand niet te voorspellen.

Gezien de (financiële) kwetsbaarheid van de doelgroep kan een afwijzing of terugvordering van subsidie vaker leiden tot het instellen van bezwaar. Dit kan ook leiden tot meer verzoeken om betalingsregelingen of kwijtscheldingen. Bij grote aantallen kan druk ontstaan op de wettelijke afhandeltermijnen.

Fraudebestendigheid
Het risico op fraude wordt klein ingeschat vanwege de mitigerende maatregelen die al zijn genomen: erkend RDW-bedrijf bij aankoop en bij demontage, maximaal eenmaal recht op subsidie per persoon, alleen personen met maar 1 auto op naam mogen een beroep doen op de regeling,

daarbij moet de te demonteren auto minimaal 1 jaar in bezit zijn voordat de aanvraag wordt ingediend. De laatste vereiste beweegt dynamisch mee met de leeftijd van de regeling, dus bij een eventuele openstelling in jaar twee moet een te demonteren auto minimaal 2 jaar in bezit zijn enz.. De kans is daarmee klein dat handel plaatsvindt met als doel de subsidie te verkrijgen en vervolgens door te verkopen. Ondanks genoemde mitigerende maateregelen is het van belang om een vinger aan de pols te houden, want fraude is niet volledig uit te sluiten. Wanneer bij onderzoek opvallende patronen zichtbaar zijn zal RVO deze nader onderzoeken. Daarnaast zal bij het vermoeden van fraude contact opgenomen worden met het fraudeteam van RVO en waar relevant met de RDW.

Informatiebeveiliging/privacy vereisten
Er zijn aanvullende vereisten rondom informatiebeveiliging en privacy voor deze regeling in vergelijking met de SEPP. Uit de pre-DPIA (Data Protection Impact Assessment) blijkt dat een DPIA nodig is vanwege de deels geautomatiseerde besluitvorming, de koppeling met data van andere uitvoerders en de omvang van de gevoelige gegevens (met name BSN en inkomensgegevens zijn extra gevoelig). Aanvullend wordt de classificatie van beheersmaatregelen in relatie tot de Beschikbaarheid, Integriteit en Vertrouwelijkheid (BIV) gerealiseerd vanuit de BIO quickscan (officieel de Quickscan Information Security (QIS)). Beide moeten gereed zijn voor de regeling opengesteld kan worden.

Het uitgangspunt voor deze regeling is dat alleen gegevens worden opgevraagd die noodzakelijk zijn voor het aanvraagproces. Gevoelige gegevens zoals het inkomen worden zoveel mogelijk afgeschermd, zodat deze alleen inzichtelijk zijn voor degene die functioneel inzage nodig heeft. Daarnaast worden medewerkers op de uitgangspunten van vertrouwelijkheid en integriteit getraind om met dergelijke gevoelige gegevens om te gaan. Dit wordt verder uitgewerkt in een BIO-quickscan (officieel de Quickscan Information Security (QIS)).

Ook zijn er nog een aantal formele convenanten/besluiten nodig, o.a.:

- Het besluit over het doorbreken van de geheimhouding van inkomensgegevens van de BD door het leggen van een geautomatiseerde koppeling. Dit is nodig omdat RVO alleen met een automatische koppeling voor de inkomensgegevens de regeling kan openstellen.
- Bij een positief besluit met betrekking tot het voorgaande punt moet deze regeling worden toegevoegd aan het convenant tussen de BD en RVO voor het verkrijgen van het vastgestelde inkomen T-2 en als T-2 niet beschikbaar is T-3 van mensen die een aanvraag doen.
- Een autorisatiebesluit van RVIG is nodig voor het opvragen van het BSN-nummer. Dit is door IenW in gang gezet en zal per 1 december afgerond kunnen worden.

Openstelling
De gewenste openingsdatum vanuit het maatregelenpakket Acties Weerbaarheid Energieschok is Q4 2026. De haalbaarheid daarvan is vooral afhankelijk van tijdige automatisering van gegevensdeling door de BD. Er kan alleen opengegaan worden in Q4 2026 wanneer tijdig duidelijkheid is of de gegevens geleverd kunnen worden. Bij deze openingsdatum is uitgegaan dat er dan voldoende tijd is (minimaal drie maanden) voor het voorbereiden van de ICT. Mocht Q4 niet haalbaar zijn, dan volgt openstelling in Q2 2027.

Belasting uitvoering voor de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Zoals eerder uiteengezet vergt de doelgroep particulieren, de toetsing aan de inkomensgrens en de interactie met financieel kwetsbare aanvragers om passende expertise en ervaring. Het legt een claim op de resources op het gebied van klantinteractie, IV systemen, bezwaar en beroep. Deze zijn bij RVO niet toegesneden op de interactie met burgers. Op verzoek van het Kabinet wil RVO dit eenmalig doen. Echter RVO is niet de organisatie voor inkomensafhankelijke regelingen gericht op particulieren. RVO is gericht op de ondersteuning en interactie met ondernemers, kennisinstellingen en decentrale overheden. Voor het kunnen uitvoeren van deze regeling moet RVO extra stappen zetten nodig om deze specifieke doelgroep goed te kunnen bedienen.

Voorbeelden hiervan zijn de extra inspanning om de regeling onder de aandacht te brengen bij deze doelgroep, inclusief het toelichten van de mogelijkheid tot lease, de toetsing aan een inkomensdrempel met de gevolgen daarvan voor de aanvrager, de aanvullende vereisten rondom de te demonteren auto en mogelijk een grotere kans op financiële problemen bij terugvordering vanwege het risico op betalingsproblemen en weinig zicht op en beperkte ervaring van RVO met het omgaan met privé situaties 'achter de voordeur'. Vanwege de doelgroep en de complexiteit van de regeling heeft het uitvoeren hiervan ook impact op RVO als organisatie. Dit kan effect hebben op de kerntaken van RVO.

Vooralsnog is moeilijk in te schatten hoe deze eenmalige uitvoering het absorptievermogen van RVO raakt. Om deze regeling uit te kunnen voeren zal RVO vroegtijdig starten met de werving en met het opleiden van medewerkers in de omgang met inkomensgegevens. Daarnaast is het moeilijk in te schatten welke impact deze regeling zal hebben op de bezwaar- en de beroepsprocedures van RVO. Dit kan er in het uiterste geval toe leiden dat niet kan worden voldaan aan de wettelijke termijnen voor afhandeling.

De belasting die nu al te voorzien is: de extra investeringen in communicatie, begeleiding bij aanvraagproces en juridische inzet, maakt dat het uitvoeren van deze regeling relatief duur is.

Uitvoeringslandschap en maatschappelijk vertrouwen
In aanloop naar deze regeling bleek dat er geen organisatie is die deze regeling eenvoudig kan uitvoeren. RVO heeft veel expertise op het gebied van dienstverlening en subsidieregelingen voor ondernemers, niet voor particulieren. Voor deze regeling kan RVO zich inspannen om tijdelijk dienstverlening voor particulieren in te richten, maar hierdoor wordt de regeling relatief duur. Daarnaast is de doelmatigheid van de regeling door toetsing op het niveau van inkomen van de aanvrager alleen en niet op huishoudinkomen lager dan oorspronkelijk voorzien. Deze combinatie kan het vertrouwen van particulieren in de overheid aantasten.

RVO signaleert dat de overheid onvoldoende in staat is om inkomensafhankelijke subsidieregelingen voor particulieren efficiënt uit te voeren. Terwijl bepaalde maatschappelijke vraagstukken, waaronder de energietransitie en klimaatadaptatie, in de toekomst wél vragen om een effectieve manier om particulieren met lage inkomens te ondersteunen. Daarom is het belangrijk om naar een structurele oplossing te zoeken om deze doelgroepen goed vanuit de overheid te kunnen bedienen.