

Factsheet | Sociale elektrische lease

Elektrische-leaseaanbod
Laagste inkomens

Essentie

Met het aanbieden van betaalbare privé-leasecontracten wordt het voor huishoudens uit de laagste inkomensgroepen mogelijk gemaakt om over te stappen op een elektrische leaseauto voor € 99 per maand.



Elektrisch rijden betaalbaar maken voor laagste inkomensgroepen

In de huidige situatie is het voor mensen met een laag inkomen (nog) niet mogelijk om over te stappen op een elektrische auto. Deze huishoudens bezitten vaker dan gemiddeld een relatief oude, fossiel aangedreven auto (CBS, 2023). Ook bezitten deze huishoudens auto's met een lager gewicht dan gemiddeld. Het wegdoen van de auto is vaak niet mogelijk, omdat de auto nodig is voor werk- en/of zorgtaken. In Frankrijk is in december 2023 een sociale lease constructie opgezet, waarbij 50.000 aanvragen zijn geaccepteerd. De kosten voor de gebruikers voor deze sociale lease zijn € 49 - € 150 per maand per auto en deze constructie is gericht op de onderste helft van de inkomensgroepen in Frankrijk. De groep van 50.000 personen die gebruik hebben gemaakt van de regeling is gemiddeld jonger en heeft een lager inkomen dan de gebruikelijke kopers van elektrische auto's (Transport & Environment, 2024).

Nieuwe elektrische auto's zijn over het algemeen duurder in aanschaf dan benzineauto's. Dat komt enerzijds doordat de batterij-technologie nieuwer en duurder is, maar anderzijds doordat elektrische auto's veelal in grotere en meer luxueuze uitvoeringen op de markt gebracht worden. Tegelijkertijd zijn de totale gebruikerskosten van elektrische auto's in veel gevallen lager dan van benzineauto's, met name wanneer de auto veel gebruikt wordt (CE Delft, 2024). Dit komt door de lagere energiekosten van elektriciteit en de lagere onderhoudskosten van een elektrische auto.

Tot en met 2024 bestond er een subsidie voor de lease van nieuwe elektrische personenauto's¹. De hoogte van deze subsidie was in 2024 € 2.950 per auto. Per jaar waren er ongeveer 20.000 aanvragen mogelijk binnen dat subsidiebudget. De SEPP¹-regeling betrof een eenmalige tegemoetkoming in de aanschafkosten (RVO, 2022). De maatregel in deze factsheet beoogt echter een structurele verlaging van de leasekosten die bovendien specifiek voor lage inkomens bedoeld is.

Sociale elektrische lease

Huishoudens uit de laagste inkomensgroepen krijgen een aanbod voor een elektrische particuliere leaseauto.

Op dit moment is het mogelijk om kleine elektrische auto's (segment B) te leasen vanaf € 284 per maand (Auto Review, 2024). We schatten in dat het schaalvoordeel van deze maatregel de kosten met 40% kan reduceren tot € 170 per maand.² Om ook de allerlaagste inkomens de mogelijkheid te geven een leaseauto aan te schaffen, veronderstellen we in deze factsheet dat de eigen bijdrage aan de lease € 99 per maand is. Dat is lager dan de gemiddelde variabele kosten die het bezit van een compacte autoklasse met zich meebrengt (€ 190 per maand) (Nibud, Lopend). Dat betekent dat de subsidiehoogte ongeveer € 71 per maand per leaseauto is.

Laagste inkomensgroepen

Deze maatregel richt zich op huishoudens in de laagste inkomensklasse. We definiëren deze klasse als de huishoudens met een besteedbaar jaarinkomen van minder dan € 20.000. In totaal zijn dit in 2030 ongeveer 1,38 miljoen huishoudens.³

Een deel van deze huishoudens is reeds in het bezit van een fossiel aangedreven auto. In totaal betreft dit 0,59 miljoen huishoudens.

Het overige deel (0,79 miljoen) heeft in eerste instantie geen auto, maar kan evengoed van de regeling gebruik maken. Hierdoor zouden de netto huishouduitgaven mogelijk kunnen toenemen.

Kostenplaatje voor de automobilist

De lease-subsidie is zo ingestoken, dat de lage inkomens voor € 99 per maand een elektrische leaseauto kunnen gebruiken. Voor huishoudens die al een auto in bezit hadden, worden de maandelijkse kosten hierdoor gemiddeld € 91 lager; de variabele kosten van autobezit zijn naar schatting € 190 per maand (zie hierboven). Met de eenmalige kosten, zoals aanschaf, is hier echter geen rekening gehouden. In de praktijk is het gevolg dat de automobilist het vaste kapitaal van zijn auto (de huidige waarde van de auto) verliest.

Voor huishoudens die eerder geen auto hadden, maar wel van de subsidie gebruik maken, stijgen de maandelijkse bruto kosten met € 99 per maand, maar netto zal dat lager liggen omdat (een deel van) de ov-kosten zullen wegvallen.

Kosten voor de overheid

De subsidiehoogte is € 71 per maand per leaseauto. Het elektrisch-leaseaanbod kost de overheid dus € 857 per jaar voor elk huishouden dat er gebruik van maakt. In de laagste inkomensklasse hebben ongeveer 0,59 miljoen huishoudens een fossiel aangedreven auto. Een subsidie voor al deze huishoudens zou dus jaarlijks ruim € 500 miljoen kosten.

Daarnaast zijn er 0,79 miljoen huishoudens zonder auto, die ook van de regeling gebruik kunnen maken. Wanneer deze dat allen doen, kost dat de overheid ruim € 675 miljoen extra.

Zoals uit de figuur rechts blijkt, is de gewonnen CO₂-reductie voor deze laatste groep veel kleiner, omdat zij geen fossiele auto inleveren. De kosteneffectiviteit (CO₂-reductie per euro) is dus een stuk lager voor deze doelgroep.

Dit betreft een schatting van de maximale kosten. In de praktijk zullen niet alle huishoudens ervoor kiezen van deze regeling gebruik te maken, waardoor de kosten (maar ook de CO₂-reductie) lager zijn.

Men kan ook, net als bij de SEPP-subsidie, een maximaal budget voor deze subsidie vaststellen om de kosten te controleren. Ter vergelijking: van het totale SEPP-budget in 2024 (€ 110,5 miljoen) zouden ongeveer 129.000 huishoudens een lease-subsidie kunnen krijgen.

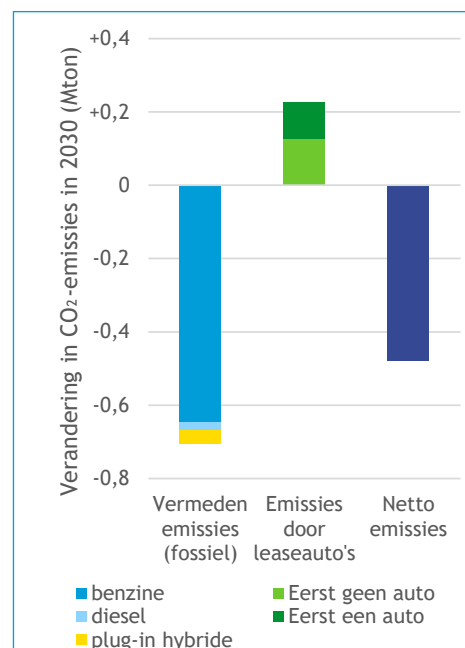
CO₂-reductie

In totaal levert deze maatregel maximaal een reductie op van 0,5 Mton wtw⁴ CO₂-eq.

Doordat fossiele auto's niet meer gebruikt worden in deze inkomensklasse, wordt een reductie van 0,7 Mton gerealiseerd. Daar staat een toename van 0,1 Mton emissies door de elektrische leaseauto's tegenover. De CO₂-reductie komt daarmee uit op 0,6 Mton.

Als de huishoudens in deze inkomensklasse die eerst geen auto hadden ook gebruik maken van deze regeling, zorgt dat voor een extra toename van 0,1 Mton aan CO₂-emissies door het opwekken van elektriciteit. We zijn hier ervan uitgegaan dat de leaseauto's maximaal segment B grootte hebben. De netto reductie van de maatregel is dan 0,5 Mton.

Figuur 1 - Maximale verandering in CO₂-emissies



¹ SEPP staat voor Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren.

Effecten voor de huishoudens

Deze maatregel is alleen gericht op huishoudens met een laag inkomen. De maatregel is zo ingestoken dat de huishouduitgaven gemiddeld genomen niet hoger worden bij het gebruik maken van de subsidie. Voor huishoudens die eerder géén auto hadden, nemen de maandelijkse kosten wel toe. Dit kan een reden zijn om geen gebruik te maken van de regeling.

Literatuur

- Auto Review. (2024). *Dit zijn de 5 goedkoopste elektrische auto's met private lease*. Retrieved 18 maart from <https://www.autoreview.nl/nieuws/id/33053/goedkope-elektrische-auto-private-lease>
- CBS. (2023). *Wie rijdt er elektrisch?*
- CE Delft. (2024). *Nul-emissie vlootnormering zakelijke auto's - Onderzoek naar de kosten voor werkgevers en werknemers*.
- Nibud. (Lopend). *Autokosten*. Retrieved 5-3-2025 from <https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten/>
- RVO. (2022, 1 juni 2023). *Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)*. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sepp>
- Transport & Environment. (2024). *Social leasing: a key measure for national Social Climate Plans*.

-
- ¹ De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) was een jaarlijkse subsidiepot voor de particuliere aanschaf van elektrische auto's of voor particuliere lease van personenauto's (RVO, 2022). In 2024 was hiervoor € 58 miljoen beschikbaar. Daarnaast was er € 52,5 miljoen subsidie beschikbaar om tweedehands elektrische auto's aan te schaffen. Vanaf 2025 zijn beide subsidies afgeschaft.
- ² In de praktijk kunnen de kosten voor de overheid lager uitvallen als door de grote hoeveelheid leasecontracten een schaalvoordeel mogelijk is. De kostenreductie kan nog groter zijn als de overheid niet alleen subsidies voor leasen verstrekt, maar het leasestelsel in eigen beheer heeft, hoewel op voorhand niet met zekerheid gezegd kan worden of dat juridisch mogelijk is. Wanneer de overheid effectief als leasemaatschappij optreedt, kunnen ten eerste deze auto's langer aangeboden worden dan de gebruikelijke leaseduur van 4-5 jaar, waardoor de maandelijkse leasekosten dalen. Ten tweede hoeft het risico op lage restwaarde aan het einde van het leasecontract niet in de leasekosten te worden verwerkt. Ten slotte hoeft de overheid (in tegenstelling tot commerciële bedrijven) geen winst te maken over de leaseconstructie.
- ³ Inkomensklassen naar besteedbaar inkomen per jaar. Inkomensklasse 1: < € 20.000,- (1,4 miljoen huishoudens); inkomensklasse 2: € 20.000 - € 45.000 (4 miljoen huishoudens), € 45.000 - € 60.000 (1,4 miljoen huishoudens); > € 60.000 (1,9 miljoen huishoudens).
- ⁴ De well-to-wheel (wtw)-emissies zijn de som van de directe emissies aan de uitlaat (tank-to-wheel) en de emissies die vrijkomen tijdens winning, het transport en het raffinageproces van brandstoffen of bij de productie en het transport van elektriciteit (well-to-tank).

Colofon

Delft, CE Delft, maart 2025

Deze publicatie is geschreven door:
Daan van Seters en Denise Hilster

Publicatienummer: 25.240410.074h

Opdrachtgever: Milieudefensie

Alle openbare CE-publicaties zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al sinds 1978 werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.