

Zienswijze Coalitie van Deelauto-aanbieders over de gepubliceerde voorstellen van het kabinet om aanspraak te maken op het Social Climate Fund (SCF).

Om te zorgen dat mobiliteit voor iedereen betaalbaar blijft, is het essentieel om huishoudens met een laag inkomen te ondersteunen bij hun energietransitie. De Europese Unie stelt vanaf 2026 geld uit het Social Climate Fund beschikbaar voor plannen om deze huishoudens te ondersteunen. Het Kabinet heeft plannen ter consultatie gelegd om namens Nederland geld uit dit fonds aan te vragen. Op die plannen geeft de Coalitie van Deelauto-aanbieders (CvD) graag haar zienswijze middels deze brief.

De CvD is een samenwerkingsverband van zeven aanbieders van verschillende vormen van autodelen (retour, zone, one-way, met besloten en open gebruikersgroepen, b2c, b2b en p2p) in Nederland die vol inzetten op de groei van elektrisch autodelen, en graag met de overheid in gesprek gaan over beleid dat hieraan bijdraagt. Het gaat om Free2move, MobiGo, MyWheels, OnzeAuto, Sixt Share, SnappCar en Vloto. Meer informatie over ons vindt u op www.coalitie-autodelen.nl.

Wij vinden het als CvD een goede ontwikkeling dat het kabinet het Social Climate Fund (SCF) wil aanwenden om mensen met een laag inkomen te ondersteunen bij de transitie naar duurzame mobiliteit, en dat wordt gedacht aan autodelen als handige oplossing voor mensen die geen auto kunnen betalen.

Het valt ons echter op dat de door het Kabinet gepubliceerde plannen op het gebied van mobiliteit, niet allemaal kans van slagen hebben. Zoals wij het begrijpen is het een vereiste vanuit de Europese Commissie dat alleen nieuwe maatregelen met SCF-geld gefinancierd worden, en dat de plannen specifieke hulp bieden aan de beoogde doelgroepen. De door het Kabinet beoogde financiering vanuit het SCF van de reeds ingeboekte korting op de MRB voor alle elektrische voertuigen voldoet niet aan deze vereisten niet omdat het plan niet nieuw is, en omdat iedereen met een EV ervan profiteert.

Nu zouden wij als CvD in elke andere context pleiten voor een additionale (en dus: nieuwe) korting op de MRB sec voor de elektrische deelauto, omdat elke euro korting daarmee veel efficiënter wordt besteed (elke nieuwe elektrische deelauto voorkomt immers de productie en aanschaf van meerdere elektrische auto's die voor privaat eigendom bedoeld zijn). Maar, ook van een extra mrb-korting voor de elektrische deelauto kan worden betoogd dat die niet voldoet aan het vereiste dat de hulp direct ten goede komt aan de beoogde doelgroep, omdat alle deelauto-gebruikers er baat van hebben.

Daarom verheugt het ons om te lezen dat het Kabinet eraan denkt om huishoudens met een laag inkomen te helpen om over te schakelen naar elektrisch vervoer middels een inruilregeling. Mensen met een laag inkomen kunnen dan een premie krijgen als zij hun oude fossiele auto inleveren. Echter, het Kabinet beoogt dat deze huishoudens dan een nieuwe (of tweedehandse) elektrische auto kopen. Daar slaat het Kabinet wat ons betreft de plank mis. Dit is immers een uitstekende kans om te investeren in de transitie van bezit naar gebruik. Het is bovendien zo, afhankelijk van de hoogte van die inleverpremie, dat de doelgroep niet de middelen heeft om een elektrische auto aan te schaffen of onderhouden. Bovendien weten we uit onderzoeken dat auto's in privebezit gemiddeld 96% van de tijd stilstaan. Het is een enorm inefficiënte besteding van middelen als we stilstaande grondstoffen gaan subsidiëren.

Veel logischer is het om deze huishoudens een geldbedrag te geven voor het inleveren van een fossiel voertuig, dat zij naar eigen inzicht kunnen uitgeven aan hun mobiliteitsbehoefte. Zij kunnen dan zelf inschatten of ze een elektrische fiets kopen, een OV-abonnement, of een combinatie van opties en een incidentele rit met deelvervoer. Hierdoor worden middelen uit het SCF veel efficiënter benut, tegen een lager gebruik van grondstoffen, en een lagere uitstoot doordat er minder EV's worden geproduceerd.

Wij verwijzen in dit kader ook naar het onderzoek van CE Delft dat is uitgevoerd in opdracht van Natuur & Milieu (zoals ook gedeeld in de bijdrage van Natuur & Milieu) waaruit blijkt dat deze maatregel rechtvaardig is in die zin dat het de beoogde doelgroep helpt en de maatregel ook effectief is met oog op de impact op het klimaat. Wij kunnen ons bovendien erg vinden in de bijdragen van het Armoedefonds, Natuur & Milieu en bijvoorbeeld het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit.

Zou het zo zijn dat het geld niet in cash kan worden uitgekeerd aan huishoudens met een laag inkomen die hun auto inleveren, maar er moet worden gewerkt met een specifiek mobiliteitstegoed, zorg dan dat dit mobiliteitstegoed door de huishoudens volledig vrij besteedbaar is. Dat is ook het geval voor het plan (2d) van het Kabinet, dat wij erg toejuichen als we het goed begrijpen, om huishoudens met lagere inkomens kortingen en/of tegoeden te geven voor het gebruik van deelmobiliteit. Dat faciliteren wij graag, en wij werken ook al samen met gemeenten om deze vorm van ondersteuning lokaal mogelijk te maken.

In relatie tot de voorgaande alinea vragen wij graag uw aandacht voor dit essentiële punt: verbind aan besteding van mobiliteitstegoed géén verplichtingen dat dit geld via een MaaS-platform wordt uitgegeven. Immers, geen enkel lid van de CvD biedt haar voertuigen aan via MaaS-platforms. Het voert te ver door om in deze bijdrage uiteen te zetten waarom. Maar, feit is, dat die verplichting erin zou resulteren dat huishoudens hun tegoed niet kunnen besteden aan een rit in een deelauto. Dat zou enorm zonde zijn, omdat de maatregel juist beoogt dat huishoudens afstand doen van een auto. Dat zullen zij niet doen als het mobiliteitstegoed in de praktijk niet kan worden uitgegeven aan een deelauto.

Dit brengt ons bij een andere maatregel die het Kabinet voorstelt (2b):

Het kabinet wil SCF gelden benutten voor de introductie van een landelijke Onderwegpas voor minima. De CvD wil benadrukken dat deelmobiliteit in de praktijk net als het openbaar vervoer een vorm van publiek vervoer is. En dat mensen die de transitie maken van autobezit naar autodelen ook meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer dan autobezitters. Zo vullen beide modaliteiten elkaar aan in de transitie van bezit naar gebruik. De CvD adviseert het kabinet dan ook om bij de introductie van een landelijke Onderwegpas voor minima, naast het openbaar vervoer, ook deelmobiliteit op te nemen. Dit vergroot bovendien de autonomie van huishoudens met een laag inkomen en hun mogelijkheden om bij voorzieningen te komen en/of familiebezoeken te organiseren die met het OV lastig te bereiken zijn. Ook hier is het geval dat met aanbieders van deelauto's te organiseren is dat houders van deze pas korting of tegoed krijgen om de deelauto mee te gebruiken (en dat een verplichting om dit via MaaS-apps te organiseren in de praktijk zou betekenen dat de deelauto buiten de regeling valt).

Voor vragen over deze zienswijze kunt u contact opnemen met onze woordvoerder Dani Sprecher via vragen@coalitie-autodelen.nl

