

## REACTIE VAN TLN OP INTERNETCONSULTATIE EMISSIELOZE BEDRIJFSVOERTUIGEN

Dank voor de gelegenheid om te reageren op de voorgenomen regeling voor de subsidie voor emissieloze bedrijfsvoertuigen in het lichte segment. Naar ons idee is het belangrijk dat de regeling zo snel mogelijk effectief wordt zodat het bedrijfsleven dat gebruikmaakt van bestelauto's zich qua investeringen kan voorbereiden op de zero emissie zones die met ingang van 2025 worden ingevoerd. Belangrijk is ook dat de subsidieregeling effectief is en de ingroei van zero emissie bestelauto's maximaal ondersteunt. De voorgestelde regeling levert voor ons in dit opzicht nog wel wat kanttekeningen op.

### 1. Eerst komt, eerst maalt

Het totale budget kan niet de vervanging van het gehele park van bestelauto's in de (binnen)steden inhouden. Daarvoor zijn er teveel bestelauto's in gebruik of is het subsidiebudget ontoereikend. Het gaat dus vooral om het op gang krijgen van de omslag naar de toepassing van zero emissie bestelauto's in de komende jaren. Belangrijk is dat de regeling gelijke kansen biedt aan alle ondernemers, van groot tot klein. Een regeling die uitgaat van 'Eerst komt, eerst maalt' kan hiermee op gespannen voet staan omdat kleinere ondernemers vermoedelijk meer voorbereidingstijd nodig hebben om een subsidieaanvraag in te kunnen dienen. Dat zou hun aanvragen door de tijd kunnen diskwalificeren. Gelijktijdig vormt elke inschatting over subsidieaanvragen op dit moment een speculatie die onterecht kan blijken.

### 2. Gelijkheid naar Euroklasse

Een gelijke behandeling van ondernemers zien wij ook als een belangrijk uitgangspunt waar het gaat om de te vervangen voertuigen. Gelet op het feit dat er vanaf 2025 ZE-zones ingesteld zullen worden, geldt de vervangingseis voor alle ondernemers die met bestelauto's in die gebieden hun werk moeten doen. Er is weliswaar een beperkte overgangsregeling afgesproken voor Euro-5/6 bestelauto's die de eigenaren van zulke voertuigen enige ruimte biedt. Niettemin zijn het dan ook hun nieuwere voertuigen die vermoedelijk vervroegd vervangen dienen te worden als gevolg van de afspraken voor zero emissie toegang na de kortlopende overgangsregeling. Gebruikers van oudere bestelauto's (Euro-3/4) hebben die financiële voordelen feitelijk al benut tijdens de exploitatie tot 2025. Enige differentiatie naar Euroklasse in de subsidieregeling voor bestelauto's ervaren wij niet in lijn met het uitgangspunt dat de regeling gelijke kansen dient te bieden aan alle ondernemers. Dezelfde regeling voor alle te vervangen bestelauto's vergroot zowel de eenvoud als de gelijkheid.

Zoals aangegeven is voor TLN een snelle openstelling van de subsidieregeling nu van dominant belang. Daarnaast hechten wij eraan om in 2021 nauwgezet de ervaringen met de subsidieaanvragen te monitoren tussen overheid en bedrijfsleven. Die ervaringen geven ons zicht op de vraag hoe en waar het beter kan. Wij hechten eraan dat inzichten benutten worden voor eventuele aanpassing van de regeling voor de jaren 2022 en verder. Ook wanneer die forse aanpassingen vergt bijvoorbeeld van de budgetverdeling door een alternatief in te stellen voor 'Eerst komt, eerst maalt' wanneer dat op basis van de ervaringen in 2021 een terechte kanttekening zou blijken die voor verbetering vatbaar is. Tegen het licht van het dominante belang ondersteunen wij de voorliggende subsidieregeling op voorwaarde dat de eventueel vereiste aanpassingen voor een effectievere regeling of voor het realiseren van meer gelijkheid in de toekenning tussen overheid en bedrijfsleven overeengekomen kunnen worden voor de subsidiejaren na 2021. De strekking van deze suggestie zouden wij graag terugzien in de definitieve subsidieregeling voor emissieloze bedrijfsvoertuigen.

Vriendelijke groet,

Rob Aarse

11 januari 2021