

d.d. :11 januari 2021

betreft :Reactie op Internetconsultatie subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's

evofenedex vertegenwoordigt de logistieke- en handelsbelangen van 15.000 bedrijven. Deze ondernemingen maken voor de logistieke afhandeling gebruik van alle verschillende modaliteiten, en willen dat op een zo efficiënt en duurzaam mogelijke manier doen. Om deze vervoersstromen te verduurzamen werken wij op verschillende niveaus samen met andere betrokkenen, stakeholders en de overheid, en hebben wij de afspraken uit het Klimaatakkoord om het goederenvervoer te verduurzamen onderschreven. Een van de afspraken daaruit is het realiseren van 30 tot 40 zero emissie zones in steden vanaf 2025. De subsidieregeling voor bestelauto's die daarbij is afgesproken zien wij als een belangrijk instrument om deze transitie mede vorm te geven. Verschillende gemeenten hebben inmiddels de contouren van de toekomstige zero emissie zones kenbaar gemaakt, of zullen dat op korte termijn gaan doen. Dit om ondernemers tenminste vier jaar de tijd te geven zich voor te bereiden. Om deze voorbereidingen zo goed mogelijk te kunnen doen is het voor zowel leden met grote bestelautowagenparken als de kleine MKB ondernemers met een of een enkele bestelauto in onze achterban noodzakelijk dat ook op korte termijn gestart wordt met de het beschikbaar stellen van de huidige subsidieregeling. Bij het beschikbaar maken van de regeling hebben we een aantal aandachtspunten.

Naar een eenvoudige aanvraagprocedure

De in het besluit aangekondigde aanvraagprocedure dient op een manier te worden ingericht zodat het enthousiasme van ondernemers voor de overstap naar zero emissie voertuigen behouden en aangewakkerd wordt. Het proces dient zo eenvoudig mogelijk te worden gemaakt, waarbij aansluiting op de verschillende fiscale regelingen gelijk wordt meegenomen bij de aanvraag en ondernemers met eigen bestelauto's geholpen worden. Één centraal loket waarbij alle aanvragen kunnen worden gedaan, zou wat ons betreft het uitgangspunt moeten zijn. Daarnaast is het voor ondernemers goed om te weten welke lokale subsidieregelingen er beschikbaar zijn bij het realiseren van zero emissie stadslogistiek. Een goede informatievoorziening en hulp bij de afstemming met deze subsidiemogelijkheden, met in acht nemen van de door de staatssteunregels toegestane maxima, dient daarom ook te worden ingericht. Het verbod op stapelen van subsidies, zoals dat wordt opgenomen in de regeling, is wat ons betreft dan overbodig.

Maximaal aantal subsidieaanvragen van 300 per eindgebruiker

In de regeling wordt een plafond opgenomen van maximaal 300 bestelauto's per aanvrager. Dit is op zich geen probleem voor handels- en productiebedrijven met grote wagenparken die via een gefaseerde overstap in de komende jaren hun wagenpark zullen verschonen. Wanneer echter de leasemaatschappij als ontvanger van de subsidie gaat worden aangemerkt zullen wel problemen ontstaan. Veel van de leden van evofenedex maken gebruik van leaseconstructies voor hun

wagenparken bij deze maatschappijen. Dat betekent dan dat zowel de grote partijen niet aan hun maximale vervangingsbehoefte zullen toekomen, omdat er maar zeer beperkt aantal voertuigen voor leasemaatschappijen beschikbaar zijn. Daarnaast is er dan geen ruimte bij deze leasemaatschappijen voor kleine MKB partijen, voor wie dit een interessante optie kan zijn vanwege de hoge aanschafinvestering. Voor een regeling die bijdraagt aan de transitie is het daarom van belang dat de verantwoordelijkheid voor de subsidieaanvraag bij eindgebruiker komt te liggen.

Differentiatie subsidie

Bij de consultatie wordt gevraagd op welke manier de regeling kan worden ingericht zodat deze voor zowel grote bedrijven als MKB ondernemers beschikbaar komt. Wij zien daarbij in het gekozen 'eerst komt ,eerst maalt 'principe een verkeerd uitgangspunt. Grotere bedrijven hebben een wagenpark en vervangingsopgave die groter is dan die van MKB ondernemers. Tevens zal de subsidieaanvraag voor een MKB-er meer tijd in beslag nemen. Wanneer dit principe dan wordt gehanteerd bestaat de kans dat de kleine ondernemer niet kan profiteren van de regeling. Een aanpak die meer recht doet bij een (forse) overtekening van de subsidie is wat ons betreft een vooraf gecommuniceerde verdeelsleutel, gebaseerd op basis van kennis en expertise van overheids- en marktpartijen.

Berekening subsidiebedrag

In de regeling wordt uitgegaan van de netto catalogusprijs voor het berekenen van de meerkosten voor het subsidiebedrag dat aanvragers maximaal kunnen verkrijgen. Voor veel ondernemers die hun bestelbus gebruiken als werkpaard gebruiken dienen echter nog aanvullende kosten gemaakt te worden voor de inrichting van dit voertuig te kunnen inzetten voor hun hoofdactiviteiten. Deze kosten zijn vaak ook substantieel en noodzakelijk voor de bedrijfsvoering van deze ondernemers. Wij pleiten er daarom voor om ook de kosten voor deze inrichtingskosten ook mee te nemen bij het bepalen van het subsidiepercentage.

Tot slot

De subsidieregeling is een belangrijk instrument in de komende jaren op weg naar de realisatie van zero emissie stadslogistiek vanaf 2025. Er zijn echter onderdelen, zoals bijvoorbeeld de ontwikkelingen in het bestelautoaanbod, de actieradius en -accu capaciteit, die in de komende jaren grote invloed en impact kunnen hebben op de weg naar dit doel en op de manier waarop de subsidieregeling optimaal kan functioneren. Wat ons betreft is het daarom van belang dat de subsidie dit jaar op korte termijn beschikbaar wordt, maar dat de ervaringen die met de regeling worden opgedaan meegenomen worden bij het finetunen van de subsidieregeling in de komende jaren. De regeling dient daarom zo te worden vormgegeven dat er ruimte is om, op basis van deze ervaringen, de gehanteerde parameters voor de regeling aan te passen en bij te sturen. Dat geldt ook voor het vorm geven van het benodigde steuntje in de rug voor de Euro4 bestelautogebruikers. Op deze manier kunnen we dit belangrijke middel voor ondernemers met eigen bestelauto's zo goed mogelijk inzetten om het doel, zero emissie stadslogistiek vanaf 2025 te realiseren.



Daarnaast merken wij graag op dat met het subsidiëren van de aanschaf van zero emissie bestelauto's alleen de transitie niet slaagt. Enkel en alleen wanneer er ook in de komende jaren samen met gemeenten, regio's Rijk en andere betrokkenen wordt gewerkt aan een beschikbaar, betaalbaar en betrouwbaar netwerk aan (publieke, semi publieke en private) laad- en tankinfrastructuur dat voldoet aan de behoefte van de bestelautogebruiker die in de zero emissie zones moeten zijn.