

Reactie VNO-NCW & MKB-Nederland op internetconsultatie Subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een subsidieregeling voor emissieloze bedrijfsvoertuigen in consultatie gebracht. Deze regeling is bedoeld om subsidies te verstrekken aan ondernemers die de overstap maken naar emissieloze bedrijfsvoertuigen, in de regel bestelbusjes. Deze stimulering moet worden gezien in het licht van de introductie van nul-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 gemeenten vanaf 2025.

Allereerst zijn VNO-NCW en MKB-Nederland tevreden dat ondernemers een stimuleringsmogelijkheid wordt aangeboden om hun wagenpark te verduurzamen. De overstap naar een emissievrij bedrijfsvoertuig brengt significante meerkosten met zich mee en daarnaast is er momenteel niet voldoende aanbod om te voldoen aan de totale vervangingsopgave. De subsidieregeling is een eerste juiste stap om zowel ondernemers tegemoet te komen in hun vervangingsopgave als om de markt op gang te krijgen.

Desalniettemin zien wij een aantal knelpunten die moeten worden verholpen, willen wij komen tot een haalbare, betaalbare en eerlijke overstap naar emissievrij rijden bij de introductie van nul-emissiezones omtrent stadslogistiek. Deze knelpunten hebben betrekking op de beperkte omvang van het subsidiebudget, een eerlijke verdeling van de stimuleringsmiddelen en de uitvoerbaarheid van de subsidieaanvraag. Hieronder geven wij een toelichting.

Zorg voor handelingsperspectieven voor ondernemers wanneer budget uitgeput is.

Op basis van de prognose worden met deze subsidieregeling 44.000 nieuwe emissieloze bedrijfsvoertuigen gesubsidieerd. Dat is niet genoeg wanneer men kijkt naar het totale wagenpark van ca. 950.000 bestelauto's waarvan ongeveer de helft Euroklasse 4 of lager is. Deze ondernemers worden met een overmachtssituatie geconfronteerd bij invoering van de nul-emissiezones in 2025, aangezien voor hen geen overgangsregelingen gelden. Maar er moet wel handelingsperspectief zijn voor de ondernemers die wel hun Euroklasse 4-modellen willen vervangen. Voor hen is immers de vervangingsopgave zeer prangend. Hierover heeft ook de Kamer zich uitgesproken om deze ondernemers zoveel mogelijk te steunen in de overstap naar emissievrij rijden met de motie Ziengs.¹

Wij zien voor deze groep ondernemers een aantal mogelijkheden:

- Een verruiming van het budgettaire kader ten behoeve van de vervangingsopgave van Euroklasse 4 bedrijfsvoertuigen.
- Ontheffingsmogelijkheden voor ondernemers met een Euroklasse 4 bestelvoertuig die ofwel in een nul-emissiezone zijn gevestigd dan wel afhankelijk zijn van activiteiten binnen een nul-emissiezone. Hierbij moet de duur van een eventuele ontheffing wel stimulerend genoeg zijn om de overstap naar een emissievrije bedrijfsvoertuig op korte termijn te maken.

¹ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 21.

- Betrekking van de gemeenten bij deze problematiek. Dit kan door afspraken te maken met gemeenten dat zij, bij instelling van een nulmissie-zone, inventariseren welke ondernemers geen emissievrije bus ter beschikking hebben, maar wel gevestigd zijn in ofwel afhankelijk zijn van een nulmissie-zone.
Bij uitputting van de subsidieregeling kunnen gemeenten dan zelf ondernemers met een Euroklasse 4 bedrijfsvoertuig een regeling of tegemoetkoming aanbieden.

Houd rekening met de behoefte van bedrijven met een klein én groot wagenpark en de mogelijkheid om te leasen. Zoals hiervoor aangegeven, is het subsidiebudget verre van voldoende om te voldoen aan de totale vervangingsopgave. Dit leidt ertoe dat niet elke ondernemer evenveel kans maakt op de stimuleringsmiddelen. Daarnaast zien wij dat de huidige vorm van de subsidieregeling niet recht kan doen aan de verschillende vervangingsopgaven binnen het Nederlandse bedrijfsleven. Dat bedrijfsleven bestaat uit bakkers, slaggers en bloemisten met één of enkele busjes in hun wagenpark tot grote vervoerders die goederenvervoer als kernactiviteit hebben. Daarnaast zijn er ook leasemaatschappijen die leaseoplossingen aanbieden in de vervangingsopgave. Door de maximering van 300 aanvragen per jaar op een ‘wie het eerst komt, wie het eerst maalt-principe’ kan de situatie ontstaan dat niet alleen ondernemers met een klein wagenpark achter het net vissen in het geval van uitputting van de regeling, maar ook bedrijven met een groot wagenpark óf leasemaatschappijen. Om aan deze verschillende vervangingsopgaven recht te doen, doen wij het volgende voorstel:

- Stel een verdeelsleutel op die recht doet aan de verschillende vervangingsopgaven waar bedrijven voor staan. Deze verdeelsleutel wordt opgesteld door een commissie bestaande uit overheidspartijen en het bedrijfsleven, en treedt alleen in werking indien er sprake is van een overtekening in een bepaald jaar. De verdeelsleutel wordt gebaseerd op het aantal subsidieaanvragen afgezet tegen de gemiddelde meerkosten voor een emissievrije bestelvoertuig. Bij overtekening worden aan de hand van de verdeelsleutel naar rato subsidieaanvragen van de aanvrager of aanvragers behorende tot eenzelfde groep afgewezen. Uitgangspunt hierbij is dat ondernemers met maar één subsidieaanvraag niet worden afgewezen bij overtekening.
- Voor een goede werking van de verdeelsleutel zijn twee verdere aanpassingen nodig in de subsidieregeling.
- Ten eerste moet de ‘wie het eerst komt, wie het eerst maalt’-systematiek worden verlaten. Deze systematiek staat uitvoeringstechnisch haaks op een verdeling van subsidiemiddelen aan de hand van een verdeelsleutel. Daarnaast pakt een dergelijke systematiek nadelig uit voor (kleinere) bedrijven die meer tijd nodig hebben om tot een subsidieaanvraag te komen.
- Ten tweede dient, bij aanvragen in de trant van een leaseconstructie, de eindgebruiker (lessee) te worden aangemerkt als aanvrager. Leaseconstructies vormen een belangrijke route binnen de vervangingsopdracht waar ondernemers voor staan. Het aanwijzen van een leasemaatschappij als subsidieontvanger in het geval van een leaseconstructie leidt tot het opwerpen van kunstmatige barrières in deze vervangingsopgave.

Daarnaast willen wij aangeven om slim en flexibel om te gaan met de subsidieregeling en de verdeelsleutel. Wij zien in dat het momenteel onduidelijk is hoe de markt zal reageren op de aankondigingen van de zero-emissiezones en wat de gevolgen zijn voor de hoeveelheid aanvragen.

Maak de overstap naar emissievrije bestelvoertuigen zo makkelijk mogelijk voor de ondernemer. Daarvoor is inzicht in de verschillende regelingen en een zo soepel mogelijke aanvraagprocedure nodig. Dit leidt dan tot minder vertraging in de verduurzaming van het Nederlandse wagenpark. Ondernemers kunnen meerdere regelingen aanwenden om de overstap naar emissievrije bestelvoertuigen te maken. Denk hierbij aan de Baangerelateerde Investeringskorting (BIK), Milieu-investeringsaftrek (MIA), Kleinschaligheidsaftrek (KIA) of lokale regelingen. Hierbij is van belang dat ondernemers niet per ongeluk staatssteunregels overtreden bij stapelen van regelingen en dan geld moeten terugbetalen. Daarnaast moet een ‘woud’ aan regelingen ondernemers niet ontmoedigen, omdat deze regelingen op verschillende moeten worden aangevraagd. Daarom pleiten wij voor een:

- ***one-stop-shop emissievrije bestelvoertuigen.*** Hiermee ontzorg je ondernemers in hun vervangingsopgave. Zij kunnen dan in één oogopslag zien op welke regelingen zij recht hebben zonder overschrijding van staatssteunregels en welke handelingen zij kunnen uitvoeren om ook aanspraak te maken op deze regelingen.

Contact en toelichting

VNO-NCW en MKB-Nederland zijn meer dan bereid om vorenstaande punten toe te lichten.

Contactpersonen zijn:

Richard Kempen, kempen@vnoncw-mkb.nl

Erik te Brake, brake@vnoncw-mkb.nl