

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)

(Internetconsultatie van 15 december 2021 tot en met 25 januari 2022)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor. Met de Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Klimaatakkoord van 28 juni 2019. Het kabinet heeft met het Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Onderdeel daarvan is ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector. Om deze kabinetsambitie te realiseren is de komende jaren financiële stimulering van emissieloos transport noodzakelijk..

Doel van de regeling

Het onmiddellijke doel van deze regeling is om, indien een onderneming of non-profitinstelling de inzet van een emissieloze vrachtauto overweegt, de keuze voor een emissieloos voertuig met batterij-elektrische of waterstof-elektrische aandrijving doeltreffend en doelmatig te stimuleren door middel van een aanschafsubsidie waarmee het prijsverschil met een dieselvrachtwagen wordt verkleind. Het achterliggende doel van de regeling is om het transitiepad voor emissieloze vrachtauto's te versnellen.

Verwachte effecten van de regeling

Er komen in Nederland steeds meer zero-emissie zones. Volgens een recente studie is in 2030 de vraag naar emissieloze vrachtauto's ruim 11.500¹. Eind 2021 waren er in Nederland ongeveer 300 emissieloze vrachtauto's (op kenteken of besteld). Met het budget voor 2022 kan dit aantal verdubbelen, en de bedoeling is om tot 2030 door te groeien met ongeveer 60 procent per jaar. Zo kan namelijk worden voorzien in de 11.500 emissieloze vrachtwagens in 2030. Aanvragers kunnen de subsidie uit deze regeling combineren met de milieu-investeringsaftrek (MIA), binnen de grenzen van de staatsteunregels.

De internetconsultatie

Het doel van de consultatie was om bij de doelgroepen te toetsen of de regeling en de aanvraagprocedure eenvoudig, eenduidig en begrijpelijk zijn en of de subsidiebedragen en het beschikbaar gestelde budget voldoende effect zullen hebben om de aanschafbeslissing ten gunste van emissieloze vrachtauto's te beïnvloeden. Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting.

¹ Panteja (2021), Eindrapportage Ingroeipad Zero Emissie Trucks, <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/09/27/ingroeipad-zero-emissie-trucks/eindrapportage-ingroeipad-ze-trucks.PDF>.

Parallel aan deze consultatie liep ook de internetconsultatie van de subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB).

De reacties

Er zijn in totaal 29 reacties ingediend, hiervan zijn er 26 openbaar. Indieners zijn:

- Brancheorganisaties en platforms (ca 50 % van de reacties);
- Bedrijfsleven (ca 35 % van de reacties);
- Overheden (ca 10 % van de reacties);
- Particulieren.(ca 5 % van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

Meerdere reacties hebben geen betrekking op de subsidieregeling zelf, maar op het bredere beleid voor emissieloze vrachtauto's door middel van het instellen van nul-emissie zones voor stadslogistiek of het ontwikkelen van toereikende laadinfrastructuur. Deze punten worden niet behandeld omdat de internetconsultatie hier niet voor is bedoeld.

Bij de start van de internetconsultatie is specifiek gevraagd te reageren op de werkbaarheid van de aanvraagprocedure, de werkbaarheid van de mogelijkheden en beperkingen van de regeling (o.a. het plafond van 20 trucks per jaar per aanvragen) en tenslotte de hoogte van de maximale subsidiebedragen per voertuig.

- ***De werkbaarheid van de aanvraagprocedure;***

Over de werkbaarheid van de aanvraagprocedure is in de consultatie een aantal specifieke reacties ontvangen. Zo is door een indiener verzocht om de vaststellingstermijn te verlengen van 12 naar 24 maanden in verband met de huidige langere levertijden bij vrachtwagenproducenten.

- ***De werkbaarheid van de mogelijkheden en beperkingen van de regeling;***

Wanneer gekeken wordt naar de mogelijkheden en beperkingen van de regeling zijn er meerdere vragen gesteld over het loslaten van het plafond van 20 voertuigen per jaar per ondernemer. Dit zou er enerzijds voor zorgen dat grote ondernemingen niet in staat zijn hun gehele vloot te verduurzamen en anderzijds vrezen leasemaatschappijen dat dit plafond hen beperkt wanneer veel kleine ondernemingen voor de financiering van hun voertuigen gebruik willen maken van operational lease.

Dat operational lease mogelijk is binnen deze subsidieregeling leidde tot vragen over wie in die specifieke situatie dan de subsidie aan kan vragen. Op het thema doelgroepen reageerden naast de leasemaatschappijen ook gemeenten met de vraag waarom zij niet in aanmerking komen voor deze subsidie. Zij hebben immers een voorbeeldfunctie en in sommige gevallen een groot wagenpark dat verduurzaamd dient te worden.

De meeste reacties zijn binngekomen op het thema voertuigen. Meerdere indieners verzochten om ook aan plug-in hybride voertuigen subsidie toe te kennen. Deze voertuigen kunnen immers, mits in zero emissie modus, tot 1/1/2030 in de zones rondrijden en zodoende een opstap vormen naar volledig emissieloos transport. Een soortgelijke redenatie werd door verschillende indieners gevolgd met het verzoek om ook aan voertuigen met een waterstofverbrandingsmotor subsidie toe te kennen. Daarmee zou tegen relatief lage investeringskosten de markt voor waterstofvoertuigen en de bijbehorende infrastructuur op gang kunnen komen.

De infrastructuur voor zowel waterstof- als batterij-elektrische voertuigen verdient volgens veel indieners extra aandacht. Het wordt gezien als een cruciale voorwaarde voor veel ondernemers om de stap naar een zero-emissievoertuig überhaupt te overwegen.

- ***De hoogte van het subsidieplafond***

Zowel het genoemde subsidieplafond voor 2022 als de genoemde maximum bedragen en percentages worden door veel indieners als te laag beoordeeld om de transitie echt op gang te brengen. Meer middelen en tevens meer perspectief tot 2030 zijn nodig, zodat ondernemers hun investeringsplannen hier op kunnen baseren. Om hogere subsidiebedragen en percentages mogelijk te maken wordt er geopperd om, zodra de AGVV dit toe staat, aan te sluiten bij het Duitse subsidiemodel dat via een tender-regeling tot 80% subsidie voor emissieloze vrachtwagens mogelijk maakt.

- ***De maximale subsidiebedragen per voertuig***

Zowel het genoemde subsidieplafond voor 2022 als de genoemde maximum bedragen en percentages worden door veel indieners als te laag beoordeeld om de transitie echt op gang te brengen. Meer middelen en tevens meer perspectief tot 2030 zijn nodig, zodat ondernemers hun investeringsplannen hier op kunnen baseren. Om hogere subsidiebedragen en percentages mogelijk te maken wordt er geopperd om, zodra de AGVV dit toe staat, aan te sluiten bij het Duitse subsidiemodel dat via een tender-regeling tot 80% subsidie voor emissieloze vrachtwagens mogelijk maakt. Daarbij verdient waterstof-elektrisch volgens veel indieners extra aandacht, omdat met de voorgestelde subsidieberekening te weinig geld voor deze technologie beschikbaar is en slechts weinig ondernemers bereid en in staat zullen zijn de grote eigen bijdrage te financieren.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

- **De werkbaarheid van de aanvraagprocedure**

Vaststellingstermijn

Door een indiener is verzocht om de vaststellingstermijn te verlengen van 12 naar 24 maanden in verband met de huidige langere levertijden bij vrachtwagenproducenten.

Reactie IenW:

Dit voorstel wordt overgenomen: de regeling biedt de mogelijkheid de vaststellingstermijn eenmalig te verlengen met maximaal 12 maanden. De maximale termijn wordt daarmee 24 maanden.

Startdatum subsidieregeling

Op basis van verschillende berichtgeving was onduidelijkheid over de mogelijke startdatum van de subsidieregeling.

Reactie IenW:

De inzet is erop gericht dat de regeling in april wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Vanaf enkele weken daarna kunnen ondernemers en non-profitinstellingen hun subsidieaanvraag indienen.

- **De werkbaarheid van de mogelijkheden en beperkingen van de regeling**

Voertuigen

Plug-in hybride voertuigen

Meerdere indieners zijn het niet eens met de keuze om geen subsidie te verlenen voor plug-in hybride voertuigen, omdat in het Klimaatakkoord en in het Uitvoeringsoverleg wordt ingezet op de toepassing van deze technologie. Er is vastgelegd dat hybride vrachtauto's tot 1/1/2030 in de zero emissie zones ingezet kunnen worden mits technisch goed geborgd kan worden dat zulke vrachtauto's binnen de zones uitsluitend emissieloos worden aangedreven. Volgens de indieners zou het in lijn zijn met deze keuzes om in deze regeling ook subsidie toe te kennen aan hybride vrachtauto's.

Reactie IenW:

In deze regeling zal enkel worden ingezet op zero emissie trucks om de effectiviteit van de middelen zo groot mogelijk te laten zijn. Hybride voertuigen kennen reeds het voordeel ten opzichte van diesel voertuigen dat zij tot 1/1/2030 toegang hebben tot de zero emissie zones. Daarnaast kan voor deze voertuigen MIA worden aangevraagd. Daarmee denkt de Rijksoverheid ondernemers die vanwege de aard van hun werkzaamheden nog onvoldoende uit de voeten kunnen met volledig emissieloze voertuigen voldoende te stimuleren om een hybride voertuig aan te schaffen. Verdere financiële tegemoetkoming, zoals het toekennen van subsidie, lijkt daarbij geen vereiste.

Waterstofverbrandingsmotor

Verschillende indieners wijzen er het ministerie op dat naast waterstofvrachtwagens met een brandstofcel ook waterstofvrachtwagens met een verbrandingsmotor in ontwikkeling zijn. Daarvoor is onder meer recent vanuit het Groeifonds een ontwikkelingssubsidie verleend aan een project van een Nederlandse vrachtwagenfabrikant en onderzoeksinstituten. Deze voertuigen bereiken een aanzienlijke emissiereductie, met technologie die snel in gebruik genomen kan worden, maar deze voertuigen zijn in principe niet zero emissie. Dat is evenmin het geval voor dual-fuel motoren die waterstof vermengen met diesel of HVO. Voertuigen met verbrandingsmotoren op waterstof zouden echter wel een brug kunnen slaan naar een volgende generatie trucks met volledig emissieloze brandstofceltechnologie. De indieners roepen om, zodra ze op de markt zijn, ook voor deze voertuigen subsidie te verstrekken.

Reactie IenW:

De regeling hangt samen met de komst van zero-emissiezones vanaf 2025. Dit zijn alleen toegankelijk voor vrachtauto's die geen emissies aan de uitlaat hebben en dus niet alleen 'klimaatneutraal' zijn maar volledig emissieloos. Daarom is op dit moment geen ruimte voor de waterstofverbrandingsmotor, omdat deze niet is aangemerkt als volledig emissieloos. Het ministerie volgt de ontwikkelingen echter op de voet en zal naar bevind van zaken in de toekomst, wanneer dergelijke motoren daadwerkelijk commercieel beschikbaar zijn gekomen, ook ondersteuning van waterstoftruckmotoren overwegen.

Laadinfrastructuur

Meerdere indieners doen de oproep om naast het subsidiëren van de voertuigen ook aandacht te geven aan het aanleggen van een solide, dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur. Die laadinfrastructuur moet zowel gerealiseerd worden nabij snelwegen als op bedrijventerreinen, waaronder bij verladingsplaatsen. Zonder dit netwerk zullen veel ondernemers niet de stap maken naar emissieloos transport. Transportondernemers kunnen zich immers geen stilstand van voertuigen en in mindere mate omrij-kilometers permitteren. Het wordt door indieners als cruciale voorwaarde voor de transitie gezien. Waar het energienetwerk niet is opgewassen tegen de toekomstige laadvraag van transportbedrijven dient het netwerk met voorrang verzwaard te worden. Dit vraagt om tijdige en integrale planning van voorziene laadpunten, waarbij het Rijk een coördinerende rol op zich neemt (bijv. door in vroegtijdig stadium opdracht te geven voor het plaatsen van 'stopcontacten op land' bij verzorgingsplaatsen langs de Rijkswegen).

Reactie IenW:

Het ministerie is zich bewust van het belang van een dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur. In andere programma's, zoals de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en in het Nationaal Waterstof Programma is daarom ook veel aandacht voor dit thema. In deze regeling is geen mogelijkheid voor de financiering van laad- en tankinfrastructuur. De MIA biedt deze mogelijkheid wel, zij het onder de huidige staatssteunregels alleen voor het laden en tanken van eigen voertuigen van de aanvrager.

Retrofit toestaan

Meerdere indieners stellen vast dat deze regeling zich enkel richt op het stimuleren van nieuwe voertuigen en niet om retrofitvoertuigen. Volgens een indiener kunnen jong-gebruikte voertuigen dusdanig worden omgebouwd naar zero-emissie (zowel waterstof- als batterij-elektrisch) dat de aandrijflijn weer even lang meegaat als bij een nieuw voertuig het geval zou zijn. Het ombouwen van bestaande voertuigen is voor verschillende groepen bedrijven daarom erg interessant en duurzamer dan het aanschaffen van een nieuw voertuig. De ombouw naar elektrische aandrijving is vooral zinvol voor bedrijven die een langere afschrijvingstermijn hebben dan de gemiddelde 8 jaar waar deze regeling vanuit gaat. Retrofit kan zodoende bijdragen aan het snel en goedkoper behalen van de klimaatambities. Het hergebruiken van gebruikte voertuigen draagt ook bij aan doelen van de Rijksoverheid op het gebied van circulariteit. Indieners doen daarom de oproep om binnen deze regeling ook subsidie toe te kennen voor retrofitvoertuigen.

Reactie IenW:

Het achterliggende doel van deze regeling is om het transitiepad voor zero-emissie vrachtauto's te versnellen door de vraag naar deze voertuigen te laten toenemen. Het stimuleren van ombouwvoertuigen zou op korte termijn weliswaar bijdragen aan het behalen van de doelstellingen, maar past niet binnen de lange termijn visie. Door nieuwverkoop te bevorderen, stimuleren we fabrikanten met meer, betere en goedkopere emissieloze vrachtauto's op de markt te komen. Overigens is gebleken dat de betrouwbaarheid van ombouwvoertuigen in sommige gevallen te wensen over laat.

Demovoertuigen

Een indiener wijst er op dat dealers en importeurs van emissieloze vrachtauto's potentiële kopers vaak overtuigen tot aankoop van een emissieloos voertuig met behulp van demo-voertuigen. Demo-voertuigen worden vaak binnen een jaar weer doorverkocht. Met de huidige instandhoudingstermijn van vier jaar zou dat betekenen dat een toegekende subsidie teruggevorderd zal worden. Indiener pleit er voor dat ook demo-voertuigen voor subsidie in aanmerking komen en met slechts een maximale instandhoudingstermijn van 1 jaar. Zo wordt voorkomen dat een importeur of dealer geen demo-voertuig meer zal aanschaffen.

Reactie IenW:

De instandhoudingstermijn van 4 jaar is een van de belangrijke uitgangspunten van de regeling. Daarvan afwijken in specifieke gevallen behoort dan ook niet tot de mogelijkheden. Binnen de uitgangspunten van de regeling zijn er echter oplossingen voor dit probleem denkbaar.

Uitsluiting voertuigcodes

Een indiener wijst erop dat sommige vrachtwagens op basis van de gebruikte carrosseriecodes uitgesloten zijn voor AanZET én gezien de bedrijfscodes niet in aanmerking komen voor de SSEB. Een vervoerder met een voertuig met één van deze opbouwcodes, die niet met de juiste SBI-code is ingeschreven in het Handelsregister, valt zo buiten beide regelingen, en dat is ongewenst.

Reactie IenW:

De AanZET- en SSEB-regelingen zijn bedoeld als complementair: beide regelingen samen zouden het complete spectrum van de truckmarkt moeten afdekken. IenW erkent de weeffout in de conceptregeling AanZET en zal deze herstellen: carrosseriecodes die vallen onder de SSEB zullen niet worden uitgesloten voor AanZET.

Terminaltrekkers

Een indiener bepleit om naast N2/N3-vrachtwagens ook terminaltrekkers onder de regeling te brengen.

Reactie IenW:

Terminaltrekkers die op de openbare weg rijden hebben verplicht een kenteken. Daardoor zijn zij geregistreerd met een N2/N3 aanduiding. Daarmee is aan de voorwaarde van deze regeling voldaan en komen gekentekende terminaltrekkers ook in aanmerking voor subsidie.

Plafond van 20 voertuigen**Plafond voor grote ondernemingen**

Een indiener vindt dat het plafond van 20 voertuigen per jaar voor grote bedrijven onvoldoende is om de gehele transitie naar emissieloos transport mogelijk te maken. Er zijn verschillende bedrijven die met meer dan 100 voertuigen de zero- emissies zones bevoorraden en dus graag hun voertuigen zouden vervangen door een emissieloos alternatief. Indiener roept daarom op het plafond van 20 trucks per onderneming per jaar los te laten.

Reactie IenW:

Met het plafond van 20 voertuigen per onderneming per jaar beoogt het ministerie te voorkomen dat het beperkte subsidiebudget met enkele grote aanvragen al snel na openstelling van de regeling uitgeput zal zijn. Het ministerie biedt graag ook de kans aan de kleinere onderneming die meer tijd nodig heeft voor zijn beslissing om de overstap naar een emissieloos voertuig te maken. Het plafond geldt overigens per jaar, dus aanvragers kunnen in drie jaar voor 60 vrachtwagens subsidie ontvangen.

Plafond voor leasemaatschappijen

Een indiener uit de leasebranche meent dat het maximum van 20 voertuigen per onderneming per jaar verkeerd uit kan pakken. Met het plafond wordt beoogd dat ook kleinere bedrijven voor subsidie in aanmerking komen. Volgens de indiener zijn het juist deze bedrijven die een beroep doen op operational lease, omdat zij de product- en restwaarderisico's niet kunnen en willen dragen. In dergelijk geval zal de leasemaatschappij de voertuigen aankopen, maar al snel tegen het plafond van 20 voertuigen aanlopen. Indiener verzoekt daarom dit plafond los te laten voor leasemaatschappijen.

Reactie IenW:

IenW onderkent dit punt, maar het is juridisch niet mogelijk om een onderscheid in de regeling te maken tussen leasebedrijven en andere ondernemingen. Omdat het onwenselijk is om op dit moment het plafond te verhogen of los te laten (zie vorige punt) kan aan het verzoek niet worden voldaan. Mocht het subsidiebudget in de toekomst groter zijn, zal worden overwogen het plafond te verhogen of zelfs volledig los te laten.

- **De hoogte van het subsidieplafond**

Hoogte budget 2022

Veel indieners vinden het subsidieplafond van €13,5 miljoen in 2022 te laag. Met het oog op de voor bediening van de zero-emissiezones benodigde instroom van 5.000 emissieloze vrachtwagens in 2025 en 11.000 in 2030 rekenen indieners voor dat er een veel groter budget nodig is. Als het ministerie de transitie naar emissieloos vrachtvervoer echt wil versnellen is een veel hoger jaarbudget nodig, waardoor een substantieel percentage van de vrachtwagens kan worden vervangen door een emissieloos alternatief.

Reactie IenW:

IenW is blij om te vernemen dat de ambities voor verduurzaming hoog zijn en veel partijen verwachten dat er veel interesse zal zijn om gebruik te maken van de subsidieregeling. Om begrotingstechnische redenen (zie ook hieronder) wordt gewerkt met jaarschotten. Op basis van het beschikbare budget en een inschatting van het aantal aanvragen is een subsidieplafond voor 2022 vastgesteld. Mocht het aantal aanvragen sneller gaan dan voorzien, dan zal de regeling daar gedurende de looptijd waar mogelijk op aangepast worden.

Flexibele inzet totaalbudget

In aanvulling op de roep om meer budget voor het jaar 2022 opperen veel indieners om flexibel met het totale budget om te gaan en als blijkt dat het budget voor 2022 snel is uitgeput alvast het budget van de aankomende jaren te gebruiken. Zo wordt voorkomen dat de transitie naar emissieloos wegtransport vertraging oploopt.

Reactie IenW:

Het past het niet in de Rijksbegrotingssystematiek om dit mogelijk te maken. Uitgaven worden per jaar over de looptijd van de subsidieregeling geraamd. Indien het volledige budget in het eerste jaar beschikbaar wordt gesteld, is er een risico op onderbesteding. De resterende middelen kunnen niet onbegrensd over de jaargrens geschoven worden, waardoor er een risico is dat er in totaal minder geld beschikbaar is voor de subsidieregeling.

- **De maximale subsidiebedragen per voertuig**

Combinatie met MIA

Meerdere indieners kijken kritisch naar het feit dat voor ondernemers zowel subsidie als milieu-investeringsaftrek (MIA) nodig is om tot de maximale overheidssteun te komen. Voor ondernemers is het van belang dat bij de bestelling van een emissieloze vrachtauto direct en eenduidig helder is

welke kosten daarmee samenhangen na aftrek van subsidie. De combinatie van een aanschafsubsidie en MIA maakt de subsidiehoogte afhankelijk van de bedrijfsresultaten. Deze samenstelling maakt de aanspraak op subsidie minder duidelijk en meer complex. Voor ondernemers zou een eenvoudige en eenduidige regeling die zonder voorwaarden en afhankelijkheden ondersteunt een betere stimulans inhouden. Indieners vragen om de subsidie los te koppelen van de MIA.

Een indiener wijst erop dat de meeste kleine bedrijven niet onder de inkomstenbelasting vallen, maar onder de vennootschapsbelasting. Als deze bedrijven weinig winst maken, betalen ze 15% vennootschapsbelasting. Het MIA-effect komt dan niet boven de 6%, aanmerkelijk minder dan voor bedrijven die onder de inkomstenbelasting vallen. De indiener veronderstelt dat de subsidiebepaling in die gevallen uit gaat van een hogere MIA-aftrek dan de ondernemers daadwerkelijk kunnen verkrijgen, zodat de maximale steunruimte niet wordt benut.

Reactie IenW:

De keuze voor de combinatie tussen MIA en een aanschafsubsidie is reeds in een eerder stadium gemaakt. Vanwege de begrotingssystematiek bij Financiën (inkomstenkant: belastingen; uitgavenkant: subsidies) is overhevelen van middelen geen optie. De SEBA-regeling voor emissieloze bestelauto's wordt ook uitgevoerd in combinatie met MIA en hierbij zijn geen signalen uit de sector dat dit tot verwarring of moeilijkheden leidt. Daar komt bij dat bij uitsluiting van de MIA weliswaar de aanschafsubsidie per voertuig zou kunnen worden verhoogd, maar doordat het budget niet kan worden overgeheveld zou dit leiden tot een geringer aantal voertuigen dat kan worden gestimuleerd. Dit is onwenselijk, gezien het beleidsdoel van de regeling.

Bij het bepalen van de subsidiepercentages en bedragen is op de achtergrond gerekend met zowel vennootschapsbelasting als inkomstenbelasting. Voor een veelvoud van gevallen is bepaald hoe hoog de subsidie kan zijn gegeven de meerkosten van de emissieloze vrachtwagen, de MIA-aftrek en de grootte van de onderneming (groot-, midden- of kleinbedrijf). De volgens de staatssteunregels toelaatbare subsidiebedragen zijn vervolgens omgezet naar percentages van de aanschafkosten, en hier is per voertuigcategorie een gemiddelde voor bepaald.

Algemene bedragen en percentages

De voorgestelde subsidiebedragen en percentages worden door verschillende indieners als te laag beoordeeld. Daarom wordt verzocht de subsidiebedragen en percentages te verhogen zodat de kosten voor de ondernemer afnemen en meer ondernemers zullen worden bereikt.

Reactie IenW:

Bij het berekenen van de maximale subsidie is rekening gehouden met de Europese staatssteunkaders zoals vastgelegd in de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De voorgestelde subsidiebedragen en percentages in deze regeling benaderen wat volgens de AGVV maximaal mogelijk is aan staatssteun in combinatie met MIA. Om af te wijken van deze verordening en hogere subsidiebedragen mogelijk te maken is een langdurig traject met de Europese Commissie vereist. Dit zou tot grote vertraging van de regeling leiden en daarbij is onvoldoende duidelijk of de Europese Commissie hiermee instemt.

Aansluiten op Duits subsidiemodel

In aanvulling op de roep om hogere subsidiebedragen en percentages opperen verschillende indieners om voor AanZET, zodra de AGVV dit toestaat, het voorbeeld te volgen van de recent gepubliceerde regeling in Duitsland waarbij subsidie voor emissieloze trucks tot 80% van de meerkosten mogelijk is. Als Europa onder de nieuwe AGVV besluit tot invoering van de tenderaanpak, zoals reeds wordt toegepast in de Duitse subsidieregeling, en AanZET deze tenderaanpak overneemt, dan is het volgens de indieners wel van belang om onderscheid te maken tussen BEV en FCEV. Gebeurt dit niet dan zal BEV toch de voorkeur houden simpelweg omdat BEV voorlopig met minder geld te implementeren is dan FCEV, die veel minder ver in de innovatiecyclus zijn dan BEV. Indieners achten FCEV noodzakelijk voor lange-afstandvervoer en adviseren om in het geval van tenders de te behalen CO2-reductie zwaar mee te wegen in de beoordelingscriteria. Dit is in het voordeel van FCEV, omdat deze per truck meer dieselkilometers kunnen vervangen door emissieloze kilometers.

Reactie IenW:

IenW is bekend met de Duitse regeling. Zoals aangegeven bij het vorige punt, om af te wijken van de AGVV en hogere subsidiebedragen mogelijk te maken is een langdurig traject met de Europese Commissie vereist, en dat zou tot grote vertraging van de regeling leiden. De Europese Commissie overweegt om de AGVV te herzien. Daarna zal worden gezien wat de consequenties zijn voor de vormgeving van deze regeling. Tot dat moment houdt IenW voor AanZET vast aan de huidige 'first come, first serve' subsidieverleningsmethodiek.

Hoger bedrag waterstof-elektrisch

Meerdere indieners merken op dat waterstof-elektrische voertuigen een hogere aanschafprijs hebben dan batterij-elektrische voertuigen maar dat er in de regeling geen onderscheid tussen wordt gemaakt. Volgens de indieners hebben waterstof-elektrische voertuigen meerdere voordelen die maken dat deze voertuigen beter geschikt zijn voor zware logistiek. Het niet sterker stimuleren van waterstof-elektrische voertuigen zou daarom een gemiste kans zijn en vandaar de vraag of hogere subsidiebedragen kunnen worden overwogen. Sommige indieners bepleiten een apart budget voor waterstof trucks. Een andere oplossing voor dit probleem is om het subsidiebedrag afhankelijk te maken van de prijs-kwaliteitverhouding van het voertuig. Hierbij kan range en efficiëntie meegewogen worden, zodat er eerlijke concurrentie blijft tussen type voertuigen zonder voor te sorteren.

Reactie IenW:

De AanZET-regeling wordt binnen de zero-emissie doelstelling techniek neutraal ingestoken. Subsidiebedragen worden bepaald op basis van verschillende voertuig-klassen, maar niet op basis van aandrijftechniek. Vanwege de hogere aanschafprijs zal voor de waterstof-elektrische vrachtwagens meer subsidie worden toegekend (tot en met het maximum bedrag) en kan tevens meer MIA/VAMIL aangevraagd worden. De totale financiële overheidssteun voor waterstof-elektrische vrachtwagens is daarmee hoger dan voor batterij-elektrische vrachtwagens. Echter zal

de eigen bijdrage voor aanschaf van een waterstof-elektrisch voertuig nog steeds groter zijn. Extra stimulans voor waterstof-voertuigen om de eigen bijdrage gelijk te trekken met batterij-elektrische voertuigen behoort vanwege de geringe totale subsidiepot helaas niet tot de mogelijkheden.

Subsidiebedrag bakwagen en trekker-oplegger

Meerdere indieners vinden dat het verschil tussen de maximale subsidiebedragen voor een emissieloze N3 bakwagen en trekker te groot is. Voor een grote onderneming (maximaal 40% steun) geldt een maximum van €43.600 voor een bakwagen en een maximum van €72.600 voor een trekker, terwijl volgens indieners de aanschafkosten bijna gelijk zijn. Zij stellen dan ook voor het maximale subsidiebedrag voor een N3 bakwagen te verhogen.

Reactie IenW:

Het ministerie is het eens met de indieners en brengt een splitsing aan binnen de categorie N3 bakwagens zwaarder en lichter dan 18 ton. Zowel het subsidiepercentage als het maximum subsidiebedrag wordt voor de zwaardere trucks verhoogd.

Subsidiebedrag voertuigen met energieconsumerende opbouw

Een indiener bepleit een hoger subsidiebedrag voor voertuigen met een energieconsumerende opbouw zoals vuilniswagens en koel-vrieswagens. Deze voertuigen gebruiken energie voor zowel het rijden/verplaatsen als voor het verzamelen en persen van huisvuil en het koelen van bederfelijke waar. Ze veroorzaken hierdoor meer CO₂- en andere emissies, maar zijn ook duurder in aanschaf. De indiener bepleit om voor deze typen voertuigen (minimaal) eenzelfde percentage en maximum subsidie toe te kennen als voor een opleggetrekker.

Reactie IenW:

Het ministerie neemt dit voorstel niet over. Het subsidiepercentage en maximum subsidiebedragen zijn bepaald op grond van de meerkosten tussen een emissieloze en dieselvrachtwagen. De meerkosten zijn onafhankelijk van het type opbouw. Het verlenen van een hogere subsidie voor genoemde voertuigen past niet binnen de staatsteunregels.

- **Overige onderwerpen**

Uitsluiting gemeenten

Verschillende indieners stellen de vraag waarom gemeenten zijn uitgesloten van deze regeling, terwijl zij nadrukkelijk een voorbeeldfunctie hebben. Daarnaast moeten zij bijvoorbeeld voor huishoudelijke afvalinzameling concurreren met marktpartijen.

Reactie IenW:

De regeling is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen en non-profitinstellingen die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en zijn gevestigd in Nederland. Publiekrechtelijke zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) met rechtspersoonlijkheid, provincies, gemeenten, waterschappen of openbare lichamen als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen komen inderdaad niet in aanmerking voor de subsidie, omdat zij al (andervoortige) publieke financiering

ontvangen waarmee emissieloze voertuigen worden aangeschaft. Dit is in lijn met het advies van de Raad voor Openbaar Bestuur inzake de bekostiging van de decentrale uitvoering van het Klimaatakkoord. Deze raad adviseert om de uitvoeringskosten voor provincies en gemeenten om de eigen mobiliteit te verduurzamen niet apart te compenseren. Door het Rijk worden namelijk vergelijkbare kosten gemaakt, waardoor provincies en gemeenten via de trap-op-trap-af systematiek meer geld in het gemeente- en provinciefonds krijgen. Subsidie is namelijk een inefficiënt proces om deze partijen van overheidssteun te voorzien, omdat ook directe steun mogelijk is. Voor partijen zoals hierboven genoemd in de Wet gemeenschappelijke regelingen is andersoortige ondersteuning beschikbaar.

Leasemaatschappijen

Een indiener vraagt of leasemaatschappijen deze subsidie kunnen aanvragen namens klanten en hoe daarbij het onderscheid tussen financial en operational lease wordt gemaakt.

Reactie IenW:

Zowel financial als operational lease komt in aanmerking voor subsidie. In het geval van financial lease komt alleen de lessee (onderneming of non-profitinstelling die leaset) voor subsidie in aanmerking en dient dus de lessee de subsidieaanvraag te doen. Een leasemaatschappij die emissieloze vrachtauto's ter beschikking stelt voor financial lease is uitgesloten van ontvangst van subsidie. Bij operational lease of verhuur komt juist alleen de lessor (leasemaatschappij die het voertuig ter beschikking stelt voor lease) of verhuurder voor subsidie in aanmerking en dient dus de lessor of verhuurder de subsidieaanvraag te doen. De lessee is bij operational lease uitgesloten van ontvangst van subsidie.