

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)

(Internetconsultatie van 28 augustus tot en met 25 september 2023)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat introduceerde in 2022 de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Deze regeling wordt in 2024 op een aantal punten gewijzigd, waaronder de subsidiepercentages.

Wat is het doel?

De subsidieregeling is bedoeld om sneller over te stappen op emissieloze vrachtwagens. Met de subsidie wordt het prijsverschil tussen een emissieloze vrachtwagen en een dieselvrachtwagen kleiner. De regeling stimuleert daarmee Nederlandse ondernemingen om daadwerkelijk te kiezen voor een emissieloze vrachtwagen. Door de versnelde overstap op deze vrachtwagens wordt de uitstoot van broeikasgassen in de logistieke sector verminderd. Dit draagt bij aan de ambities uit het Klimaatakkoord.

Voor wie is dit belangrijk?

De wijzigingen in de regeling zijn belangrijk voor Nederlandse ondernemingen en non-profitorganisaties die in de komende jaren de aanschaf van een emissieloze vrachtwagen overwegen. Ze zijn daarnaast van belang voor verkopers en leasemaatschappijen die emissieloze vrachtwagens op de markt brengen.

Wat verandert er?

Vanaf 2025 komen er zero-emissiezones in Nederland. Volgens berekeningen zijn voor de bevoorrading van deze zones in 2030 bijna 12.000 emissieloze vrachtauto's nodig. Deze regeling draagt bij aan het op de weg krijgen van deze vrachtwagens. Ook het vrachtverkeer dat niet in deze zones komt, moet gaan verduurzamen. In totaal rijden er ruim 150.000 vrachtwagens in Nederland. Op dit moment rijden er nog geen duizend emissieloze varianten rond. Mede door deze subsidieregeling zijn dat er in 2030 naar verwachting meer dan 20.000.

Door gewijzigde Europese regels over staatssteun worden de subsidiepercentages en maximum bedragen naar beneden bijgesteld. Per vrachtauto wordt minder subsidie gegeven. Daarnaast verandert de manier waarop subsidie wordt verdeeld. Ieder bedrijf kan nog maar voor één emissieloze vrachtwagen per dag subsidie aanvragen. Dit kan zo lang er geld beschikbaar is. Hiermee wordt de kans om subsidie te ontvangen voor ieder bedrijf ten opzichte van vorige jaren groter.

De reacties

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 30 reacties ingediend, hiervan zijn er 25 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijfsleven (ca 84 % van de reacties);
- Overheid (ca 16 % van de reacties);

1. Algemeen beeld van de reacties

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

Werkbaarheid van de aanvraag- en lotingprocedure

- Over het algemeen wordt de nieuwe procedure positief ontvangen;

Verlaagde maximale subsidiebedragen per voertuig

- De genoemde maximum bedragen en percentages worden door veel indieners als te laag beoordeeld;

Overige onderwerpen

- Meerdere reacties hebben geen betrekking op de subsidieregeling zelf, maar bijvoorbeeld op het bredere subsidiebeleid vanuit de Rijksoverheid (het gaat hier onder meer om voorstellen om subsidie geheel af te schaffen, of ook voor andere vormen van duurzame energie in te zetten).

Deze punten worden niet behandeld omdat de internetconsultatie hier niet voor is bedoeld.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Bij de start van de internetconsultatie is specifiek gevraagd te reageren op de werkbaarheid en duidelijkheid van de nieuwe aanvraag- en lotingprocedure en de hoogte van de maximale subsidiebedragen per voertuig.

Werkbaarheid van de aanvraag- en lotingprocedure

- Meerdere indieners hebben aangegeven dat de lotingprocedure de afgelopen jaren een doorn in het oog was. Door verschillende indieners wordt de nieuwe procedure daarom positief ontvangen;
- Daarbij wordt opgemerkt dat er nu een grotere kans bestaat op minimaal één voertuig met subsidie voor alle ondernemers;
- Anderzijds wordt ook benoemd dat de nieuwe procedure extra regeldruk met zich mee brengt voor bedrijven en nadelig kan uitvallen voor bedrijven die een grote vloot te verduurzamen hebben.

Verlaagde maximale subsidiebedragen per voertuig

- De genoemde maximum bedragen en percentages worden door veel indieners als te laag beoordeeld om de transitie echt op gang te brengen;
- Meerdere indieners geven aan dat met de voorgestelde subsidiebedragen de businesscase van een emissieloze vrachtwagen niet rond te krijgen is en de overstap daardoor alleen weggelegd is voor transporteurs bij wie de verlader mee betaalt;
- Opgemerkt wordt dat er voor de ondernemer meer kosten zijn dan enkel de aanschafkosten voor een emissieloos voertuig, zoals de aanschaf van laadinfrastructuur;
- Daarentegen is er onder indieners ook begrip voor de verlaging van de maximumbedragen en percentages als gevolg van gewijzigde Europese staatssteunregels. Verschillende indieners benoemen daarbij de keuze te begrijpen vanwege de overtekening in de afgelopen jaren en zien het als positief dat met lagere subsidiebedragen meer emissieloze voertuigen op de weg kunnen komen.