

## **Inleiding**

De missie van het HyTrucks-programma is om de transitie van de 2,7 miljoen zware vrachtwagens in Europa naar emissievrij transport in te zetten. Hiermee kan 324 miljoen ton CO<sub>2</sub>, 143 duizend ton NO<sub>x</sub> en 4 duizend ton fijnstof per jaar worden geëlimineerd en kunnen meer dan 150 duizend banen worden gecreëerd. Momenteel is zwaar transport verantwoordelijk voor 5,6% van de Europese CO<sub>2</sub> uitstoot. Daarenboven groeit het aantal vrachtwagens evenredig met de groei van de economie. Met een groei van 3% per jaar van de zou dit een verdubbeling van de CO<sub>2</sub> uitstoot van zware vrachtwagens elke 25 jaar betekenen. Projecten als Hytrucks zijn nodig om deze trend te keren en de emissies die gepaard gaan met zwaar wegtransport daadwerkelijk te verminderen.

Concreet brengt HyTrucks daartoe de leidende Europese verladers, vervoerders, vrachtwagenfabrikanten, tankstationbeheerders en waterstofleveranciers samen. Het HyTrucks consortium beoogt tegen 2025 een kritische massa van 1.000 zware waterstofvrachtwagens op de weg te krijgen en 25 waterstoftankstations voor vrachtwagens uit te kunnen rollen in en tussen de grootste logistieke hotspots van Europa, waar reeds een belangrijke waterstofproductie aanwezig is. Dit zijn de twee grootste zeehavens van Europa, de Haven van Rotterdam en de Haven van Antwerpen, en de grootste binnenvaarthaven van Europa, Duisport, en de TEN-T corridors daartussen.

Momenteel staat de internetconsultatie open voor de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET). Deze notitie is een eerste aanzet om te reageren op deze nieuwe regeling.

## **1 De subsidiepercentages & -bedragen algemeen**

De subsidie die nu geboden wordt vanuit deze nieuwe regeling is natuurlijk een welkome ontwikkeling. De realiteit zal echter zijn dat met de percentages/(20 – 37 %) voor de aanschaf van de waterstofbrandstofceltrucks, de ondersteuning mogelijk nog onvoldoende is om de waterstofmarkt daadwerkelijk een echte start-stimulus te geven in Nederland. Dit wordt ook in de beslisnota onderkend (p. 8). Voorzien wordt daarin dat batterij-elektrische voertuigen (BEV's) met deze regeling meer gestimuleerd worden dan de in de transportmix ook noodzakelijk Fuel Cell Electric Vehicles (FCHV)

Vanuit HyTrucks, waar we ons richten op Nederland, België en Duitsland, zien we nu al dat truckfabrikanten en tankstationexploitanten zich primair richten op Duitsland, waar **80%** investeringssteun voor ZE-trucks en waterstoftankstations geboden wordt, en dat er voor plannen in Nederland minder belangstelling is. Dankzij deze steun kunnen Duitse transportbedrijven in Nederland ZE-vervoer aanbieden tegen vergelijkbare of zelfs lagere tarieven dan Nederlandse transportbedrijven kunnen aanbieden met dieseltrucks. Tevens zullen zij, bij hogere subsidies op nieuwe voertuigen, structureel lagere prijzen kunnen aanbieden aan hun klanten. Dit creëert een ongelijk speelveld met mogelijk grote negatieve gevolgen voor de Nederlandse wegtransport-branch.

Wil Nederland recht doen aan de ambitie van het Klimaatakkoord en aan de Nederlandse transportondernemers, dan zijn de huidige voorgestelde bedragen en percentages mogelijk niet alleen onvoldoende om de waterstofmarkt voor zware trucks in Nederland snel genoeg tot ontwikkeling te kunnen brengen om conform gestelde tijdslijnen aan de doelstellingen voor uitstootreductie te kunnen voldoen, maar kunnen deze indirect ook leiden tot het faillissement van een groot aantal Nederlandse transportondernemers

## **2 Vergelijking EV – FCEV**

Het huidige voorstel van AanZET is duidelijk interessanter voor BEV dan voor FCEV.

Bedragen en percentages zoals genoemd in de huidige opzet van de regeling zullen waarschijnlijk wel resulteren in investeringen in BEV maar niet in FCEV.

Dit betekent vervolgens dat de ambities van Klimaatakkoord moeilijk te realiseren zijn, omdat FCEV een deel van het uitstootprobleem moeten oplossen voor de langere afstanden.

Voertuigen met ‘beperkte actieradius’ kunnen worden vervangen door BEV.

Als het echter gaat om trucks op lange afstand vervoer dan zijn niet BEV maar FCEV noodzakelijk. Lange afstand vervoer is verantwoordelijk voor 80% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegvervoer. Het is daarom noodzakelijk dat AanZET meer mogelijkheden biedt voor FCEV want de CO<sub>2</sub>-reductie op lange afstand vervoer is cruciaal om de doelstelling uit het Klimaatakkoord te realiseren.

Ons advies is daarom om een deel van het budget te reserveren voor waterstoftrucks.

## **3 MilieuSteunkader**

Nederland is vooralsnog voorzichtig met overmatige staatssteun, ook in het kader van huidige regelgeving hieromtrent. De regeling AanZET heeft het huidige MSK, ook wel genoemd General Block Exemption Regulation (GBER) als vertrekpunt gekozen. Dat is natuurlijk logisch omdat deze nu nog van kracht is. De nieuwe GBER die in oktober 2021 door de Europese Commissie werd gepubliceerd en waarschijnlijk tegen de zomer 2022 van kracht wordt, laat echter zowel voor waterstof trucks als waterstof tankstations onder voorwaarden tot 100% staatssteun toe.

Ons advies is dan ook om zodra mogelijk, het nieuwe GBER als basis te nemen voor aanpassing van de AanZET-regeling voor 2023 en het steunpercentage op te lijnen met de 80% subsidie op het verschil in CAPEX tussen een waterstoftruck en een dieseltruck in Duitsland.. Anders zullen, zoals benoemd onder punt 1, Nederlandse transportondernemers banenverlies en omzetverlies lijden aan de Duitse.

## **4 Tendaraanpak**

Als Europa onder dit nieuwe MSK besluit tot invoering van de tenderaanpak en Aanzet 2023 deze tenderaanpak gaat volgen, dan is het wel van belang om onderscheid te maken tussen BEV en FCEV. Gebeurt dit niet dan zal BEV toch de voorkeur houden simpelweg omdat BEV met minder geld te implementeren is dan FCEV. BEV is nu eenmaal al veel verder in de innovatiecyclus dan FCEV. FCEV zal dus duurder zijn voorlopig. Hierbij moet in gedachten worden gehouden dat FCEV noodzakelijk is voor lange afstand vervoer (zie 2).

Ons advies is daarom om in de criteria van de tenders de te behalen CO<sub>2</sub>-reductie zwaar mee te wegen. Dit is in het voordeel van FCEV, omdat deze per truck meer dieselkilometers kunnen vervangen door emissieloze kilometers. Dit wordt reeds toegepast in de Duitse subsidieregeling van BMVI van 2021-2024.

## **5 CAPEX / OPEX**

De regeling AanZET voorziet in subsidie op basis van investering in het voertuig. Voor waterstoftrucks zijn de operationele kosten voor het rijden op waterstof (momenteel 80 euro per 100 km) ook nog aanzienlijk hoger dan bijvoorbeeld bij dieseltrucks (15 euro per 100 km). Daarom is het van belang dat zoveel mogelijk het instrumentarium in stelling wordt gebracht dat het kostenverschil tussen het rijden op diesel en rijden op waterstof verkleint. Drie elementen zijn daarvoor cruciaal:

- Invoering van een aparte tariefcategorie voor ZE-vrachtwagens in de vrachtwagenheffing met een tarief dat tenminste 75% lager ligt dan van de duurste categorie.
- Waar mogelijk binnen de staatssteunkaders ondersteunen van het rijden met waterstof. Een relevant voorbeeld is de [Subsidieregeling LNG](#), op grond waarvan tankstationexploitanten voor elke verkochte kilo LNG subsidie konden krijgen, die verplicht in mindering gebracht moest worden op de verkoopprijs van LNG. Hiermee komt de subsidieverstrekking uiteindelijk ten goede aan de wegvervoerders die LNG gebruiken als brandstof. Deze regeling is in lijn met de staatssteunregels, omdat het voordeel van de regeling ten goede komt aan alle wegvervoerders die LNG gebruiken voor hun voertuigen, ook buitenlandse wegvervoerders die in Nederland LNG tanken.
- Al het beleid dat zorgdraagt voor de opschaling en kostenverlaging van waterstofproductie met een lage CO<sub>2</sub>-footprint. Denk hierbij aan is de introductie van de Broeikasreductieeenheden (BKE) systematiek per 2024 voor het stimuleren van de productie en toepassing van blauwe waterstof en het geven van een prikkel om de huidige grijze waterstof die wordt gebruikt in raffinageprocessen bij de productie van conventionele brandstoffen, te vervangen door hernieuwbare waterstof (conform RED II artikel 25, lid 1, sub a). Voorspelbaarheid en langjarige zekerheid op dit soort terreinen zijn cruciaal voor investeringsbesluiten.

Ons advies is daarom om OPEX-ondersteuning te verlenen aan waterstof voor mobiliteit via bijvoorbeeld een SDE-achtige regeling, eventueel gekoppeld aan vloten trucks die via de tenderaanpak in de markt worden gezet. Of om een CAPEX subsidie van 80% zoals in Duitsland aan te bieden aan waterstoftankstations exploitanten wat hen in staat moet stellen om de waterstoftarieven voor de transportbedrijven te verlagen.

## 6 FCEV/ICE

Naast waterstoftrucks door middel van brandstofcellen (FCEV), zijn er ook waterstoftrucks in ontwikkeling op basis van een verbrandingsmotor (ICE). Zo verleende het Rijk recentelijk een ontwikkelingssubsidie aan het project van DAF Trucks. Deze voertuigen vertonen een aanzienlijke emissiereductie, met technologie die snel in gebruik genomen kan worden, echter, zijn in principe niet *zero* emissie. Deze voertuigen zouden daarmee een brug kunnen slaan naar een volgende generatie trucks met wél FC technologie. Het voorstel voor subsidie via AanZET richt zich nu echter alleen op de Zero Emissie voertuigen. Los van de vertraging op de ontwikkeling in de FCEV markt, is een ander gevolg dat de ontwikkeling van de beoogde tankinfrastructuur specifiek voor FCEV eveneens vertraging oploopt. En dit heeft dan weer negatieve gevolgen voor de bereidheid van transportbedrijven om waterstoftrucks te kopen, waar de mogelijkheid tot tanken nog te beperkt is voor juist de actieradius die met FCEV wordt nagestreefd.

De waterstof verbrandingsmotor kan daarom op kortere termijn bijdragen tot de CO<sub>2</sub>-reductie doelstellingen in segmenten waar BEV niet toepasbaar zijn (lange afstand vervoer) en zo ook de investeringen in waterstoftankstations versnellen.

Ons advies is dan ook om waterstoftrucks met verbrandingsmotor niet uit te sluiten van de AanZET-regeling betreffende waterstof trucks.

## 7 Waterstoftankstations

Zoals onder punt 6 al beschreven is het daarnaast ook van belang om de waterstoftankinfrastructuur op orde te krijgen. Voor nieuwe waterstoftankstations is het van belang dat er over een periode van 15 jaar zicht is op voldoende ‘load’ op de tankstations om tot een sluitende business case te kunnen komen. Met name in de eerste jaren zal sprake zijn

Onderwerp  
 Datum  
 Versie

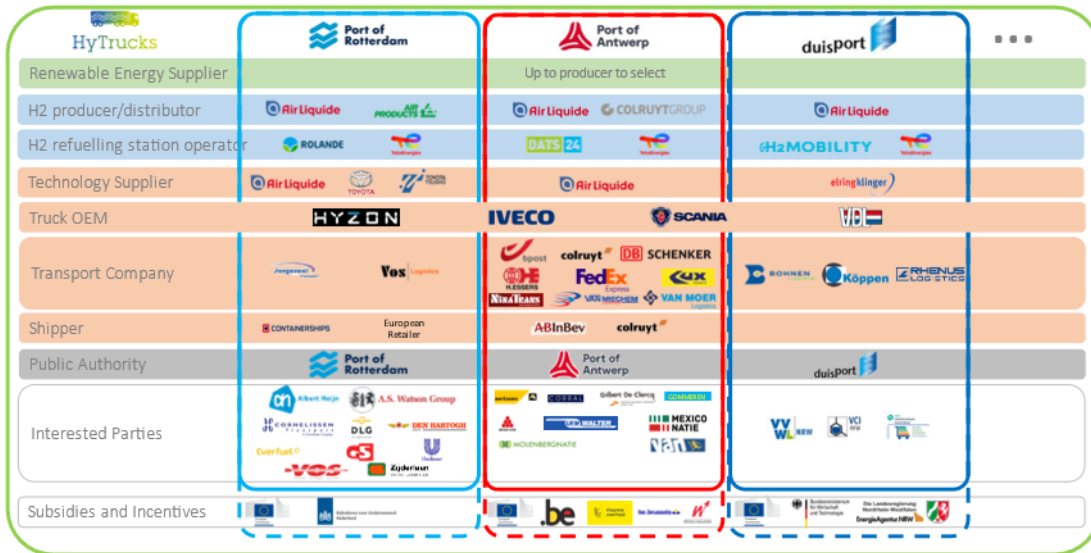
HyTrucks reactie internet consultatie aanzet  
 24 januari  
 def

van een significante onderbenutting van de tankinfrastructuur. Dit zou opgevangen moeten worden middels een subsidieregeling die rekening houdt met de verwachte benutting van de verschillende typen stations (afhankelijk van de locatie; een lage benutting in de startfase, geleidelijk oplopend naar een dekkende exploitatie in de tweede helft van de economische levensduur van een station). Een subsidie op de Capex is naar onze mening het meest geschikt om de risico's als gevolg van de hoge aanvangsinvesteringen en lage aanvangsbenutting te beperken. Een Capex-subsidie van 80% is in de meeste gevallen nodig om de onrendabele top (deels) te kunnen dekken. Dit wordt bevestigd door de aangekondigde subsidie van 80% door de Duitse overheid.

Hytrucks

Deze reactie wordt ingediend namens de partijen die samenwerken onder Hytrucks te weten:

Strong consortium aligns and de-risks private investments  HyTrucks



CONFIDENTIAL