



We verwelkomen dat er inmiddels een voorstel ligt om aanschafsubsidies te verstrekken voor zero-emissie trucks.

We waarderen de mogelijkheid om te reageren de voorgenomen AanZET subsidieregeling.

Deze reactie bestaat uit twee onderdelen:

1. Ons antwoord op uw specifieke vragen
2. Punten die wij graag onder uw aandacht brengen.

### **Ad 1. Uw vragen**

De aanvraagprocedure ziet er werkbaar uit voor de ondernemers.

Idealiter zouden ondernemers pas een offerte aanvragen als ze al zeker zijn van subsidie, maar de voorgestelde subsidie is een percentage van de aanschafprijs, dus daar hoort een offerte bij.

Wat de mogelijkheden en beperkingen van de regeling betreft, het volgende:

- Het plafond van 20 voertuigen per onderneming of groep lijkt redelijk.
- Het verbod op stapeling van subsidies lijkt onnodig stevig. Natuurlijk mag het geheel van subsidies niet boven de GVV-percentages uitkomen, maar de voorgestelde percentages laten ruimte over voor andere subsidies. En de geschatte tekorten op de TCO maken het gewenst om de AGVV-ruimte te vullen.

Het tweede punt komt deels door twee misvattingen die in de regeling lijken te zijn geslopen:

- De ene is de aanname over de belastingen die ondernemers in het kleinbedrijf betalen, en wat dat betekent voor het effect van de MIA. Verreweg de meeste kleine bedrijven vallen niet onder de inkomstenbelasting, maar onder de vennootschapsbelasting. Als deze bedrijven weinig winst maken, betalen ze 15% vennootschapsbelasting. Het MIA-effect komt dan niet boven de 6%. Dat scheelt minimaal 5%.
- De andere: de prijs van een batterij-elektrische trekker is in de praktijk hoger dan €300.000 (eerder €350.000).

De voorgestelde maximale bedragen zijn reden tot zorg. Slechts een beperkt aantal ondernemers zal voor batterij-elektrische voertuigen (BEV) een acceptabel tekort op de TCO bereiken met de voorgestelde subsidies.

Voor het realiseren van een acceptabele TCO op de BEV lijkt het in verreweg de meeste gevallen nodig dat de ondernemer ook HBE's kan genereren en verkopen. Maar dat heeft weer geen zin bij een klein aantal zero-emissie voertuigen, want dan zijn de (transactie)kosten hoger dan de opbrengsten (de audits zijn bijvoorbeeld duur).

Voor de brandstofcelvoertuigen zal het tekort op de TCO nog groter uitvallen dan voor de BEV.

We verzoeken u daarom om de maximale subsidies hoger vast te stellen en daarbij onderscheid te maken tussen de maxima voor BEV en voor FCEV en/of meer stapeling toe te staan (tot de maxima van de AGVV).

## **Ad 2. Onze voorstellen**

### **a. Budget en continuïteit.**

Uw inschatting is dat het budget voor 2022 voldoende is voor ongeveer 300 voertuigen. Dat is minder dan 2% van de verwachte nieuwverkopen in 2022. Afgezet tegen de ernst van de klimaatproblematiek is dat onvoldoende. Dat geldt ook als we dit aantal afzetten tegen de bereidheid van vervoerders om te investeren in zero-emissie voertuigen. We verwachten daardoor dat veel van de aanvragen niet goedgekeurd worden. Dat is erg ongewenst. Het geeft een slecht signaal naar zowel vervoerders als vrachtwagenproducenten. Vervoerders worden teleurgesteld. Producenten kunnen hun productie niet goed plannen (en daardoor zullen prijzen minder snel dalen dan gewenst). Maar minstens zo belangrijk is dat Nederland op deze manier uitstootreductie misloopt die realiseerbaar is en hard nodig. Daarom stellen we voor om het budget voor 2022 zo ver op te hogen dat alle subsidiabele aanvragen gehonoreerd kunnen worden.

### **b. Maatvoering van de regeling.**

De maatvoering van de regeling is gebaseerd op de behoefte aan zero-emissie vrachtwagens in de 30-40 zero-emissiezones in 2030 (totaal 11.500). Hoe is dit afgezet tegen de afspraak in het Klimaatakkoord dat we in 2025 5000 zware zero-emissie vrachtwagens op de weg hebben? Met de door u voorziende groei van het aantal zero-emissie trucks (ongeveer 60% per jaar) blijft het doel van 5000 zero-emissie trucks in 2025 ver buiten beeld. En hoe verhoudt zich dit tot de afspraken in Glasgow? Deze twee punten missen we in de toelichting.

### **c. Uitbreiding met retrofitvoertuigen.**

Verder is de regeling gericht op nieuwe voertuigen. Daardoor wordt een kans gemist om retrofitvoertuigen te stimuleren. Jong-gebruikte voertuigen kunnen worden omgebouwd naar zero-emissie (vol-elektrisch of geheel op waterstof), waardoor de aandrijflijn weer even lang meegaat als nieuw. Zeker gezien de lange levertijden voor trucks op dit moment, kan retrofitten een goede en relatief snelle bijdrage leveren aan het halen van de klimaatdoelen. Daarvoor zouden de kosten voor het retrofitten subsidiabel moeten zijn. Als eis kan worden gesteld dat het voertuig eerst wordt uitgeschreven en na de retrofit opnieuw op kenteken wordt gezet. Wij verzoeken u om dit punt op te nemen in de regeling.

### **d. Opladinfrastructuur voor batterij-elektrische trucks.**

Verreweg de meeste ondernemers zullen hun batterij-elektrisch voertuig op de thuisbasis willen opladen. Hoe veel vermogen er nodig is voor het opladen, hangt af van het aantal voertuigen en de ritpatronen. Inmiddels is bekend dat er niet altijd en overall voldoende vermogen beschikbaar is voor het opladen van batterij-elektrische voertuigen. Dit is een punt van zorg. Het is ongewenst als bedrijven erachter komen dat ze hun nieuwe aanwinst niet kunnen opladen. Het is ook ongewenst om tijdrovende extra eisen te stellen bij de aanvraagprocedure. We stellen voor dat de ondernemer bij de subsidieaanvraag verklaart dat het opladen van het voertuig/de voertuigen geen probleem zal zijn.