

## Reactie op internetconsultatie 'Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET)'

Graag sluiten wij aan bij de reeds geplaatste reacties op de concept regelgeving, te weten:

1. Een verhoging van het subsidiepercentage. Met name voor MKB-bedrijven. Avitec Infra & Milieu is een middelgrote onderneming. De genoemde subsidiebedragen voor middelgrote ondernemingen zijn:
  - Voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N2: 19% van de verkoopprijs tot een maximum van € 26.800;
  - Voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 bakwagenchassis: 21,5% van de verkoopprijs tot een maximum van € 63.700;
  - Voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 opleggetrekker: 28,5% van de verkoopprijs tot een maximum van € 102.300.

Avitec Infra & Milieu is voornemens om een opleggetrekker op waterstof aan te schaffen. De nieuwprijs van deze vrachtwagen bedraagt circa € 600.000. De meerkosten bedragen daarbij circa € 350.000. De rekensom daarbij is als volgt:

- fiscale bijdrage vanuit de MIA (45%):	€ 67.500
- bijdrage vanuit AanZET (28,5%):	€ 102.300 (maximum)
- eigen bijdrage:	<u>€ 430.200</u>
<b>Totaal</b>	<b>€ 600.000</b>

In dit rekenvoorbeeld neemt de overheid circa 30% van de nieuwprijs voor haar rekening en bedraagt de eigen bijdrage als middelgrote onderneming meer dan 70%. Voor middelgrote ondernemingen is dit gat te groot. Uiteraard begrijpen wij dat hierbij rekening moet worden gehouden met het EU-steunkader. Is het wellicht mogelijk om de aftopping achterwege te laten?

2. Een verhoging van het subsidieplafond. De beschikbare € 13,5 miljoen in 2022 is veel te laag in verhouding tot het aantal vrachtwagens dat zal moeten worden vervangen. In dit kader sluiten wij aan bij de reactie van het EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven.
3. Bij voorkeur wordt de termijn voor het vaststellen van de subsidie verruimd van 12 naar 24 maanden met de optie tot uitstel van 6 maanden. Dit in verband met de lange levertijden van vrachtwagens op waterstof.
4. Wij stellen voor om onderscheid te maken tussen batterij-elektrische (BEV) en waterstof-elektrische voertuigen (H2V). Bijvoorbeeld door de subsidiebedragen voor H2V's te verhogen. Op die manier kan de subsidieregeling de aanschaf van H2V's maximaal stimuleren. H2V's hebben namelijk de toekomst.

Aanvullend willen wij graag het volgende opmerken:

- a) Avitec Infra & Milieu is een middelgrote onderneming. Een voorschot van 50% bij subsidieverlening zorgt ervoor dat wij een groot deel zelf moeten voorfinancieren. Wij zouden daarom graag een voorschot zien van 80% voor MKB-bedrijven bij subsidieverlening. Of de mogelijkheid tot een tweede voorschot tot 80 of 90% zodra de eerste kosten zijn betaald.