

NVDE-reactie op Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks

Met veel interesse heeft de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie kennisgenomen van de regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET). De NVDE ondersteunt de noodzaak om de reductiedoelstelling voor de sector mobiliteit te behalen en dat reductie in de logistieke sector daar een belangrijke rol bij speelt. Ook steunt de NVDE het secundaire doel om zero-emissiezones voor stadslogistiek te realiseren. Het overgaan op zero-emissie trucks heeft grote voordelen voor het klimaat, de luchtkwaliteit, stikstof en voor economische ontwikkeling.

1. Het subsidieplafond

Het totale beschikbare van budget € 43 miljoen is gereserveerd. Het subsidieplafond voor 2022 is vastgesteld op € 13,5 miljoen. Met dit budget verwacht het ministerie 300 nieuwe emissieloze vrachtauto's te subsidiëren, een verdubbeling van de huidige emissieloze vloot. De regeling heeft als doel om het aantal emissieloze vrachtwagens met 60 procent per jaar te verhogen om te voorzien in 11.500 emissieloze vrachtwagens in 2030.

Uit de Klimaat- en Energieverkenning 2021 raamt het aantal elektrische vrachtwagens op 13.000 in 2030. Dat is echter onvoldoende om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te bereiken. Bovendien volgen uit het nieuwe coalitieakkoord en *Fit for 55* hogere ESR-doelstellingen, waaronder voor mobiliteit. Daarmee is het zeer onwaarschijnlijk dat het voorgenomen groeipad voldoende is om de doelstellingen te halen.

De NVDE roept het ministerie op om in te zetten op een zeer ambitieuze doelstellingen voor zero-emissie trucks in 2025 en 2030. Daarnaast adviseert de NVDE om voor te sorteren op het verhogen van het subsidieplafond van 2022 en het verhogen van het totale beschikbare budget. Om de ambitieuze doelstellingen op het gebied van zero-emissie trucks te behalen, is het van belang dat de uitrol van noodzakelijke logistieke laadinfrastructuur gelijke tred houdt met de groei van zero-emissie trucks. 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).

2. Differentiatie subsidiebedrag

De NVDE steunt de differentiatie in subsidiebedrag naar grootte van onderneming. Op deze manier kunnen de maximale steunpercentages op grond van de Europese staatssteunkaders nagenoeg bereikt worden. Het is kwetsbaar dat is gekozen voor de combinatie met het MIA. Daardoor komen bedrijven die de afgelopen 3 jaar geen winst hebben gemaakt niet in aanmerking. Ook maakt het de aanvraag voor bedrijven nodeloos complex, omdat er meerdere administratieve handelingen nodig zijn en niet in een keer duidelijk is wat het totale subsidiebedrag zal worden.

3. Techniekneutraliteit

De NVDE steunt het principe van techniekneutraliteit. De regeling erkent het verschil tussen batterij-elektrische en waterstofvrachtauto's. De waterstof vrachtwagens dreigen bij de huidige

regeling echter volledig buiten de boot te vallen. Een elegante 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.

4. Retrofitten

Tot slot, in de regeling is gekozen voor het stimuleren van de aanschaf van nieuwe voertuigen. In het kader van efficiënt gebruik van grondstoffen en materialen is het aantrekkelijk om ook het ombouwen van bestaande vrachtwagens naar zero-emissie vrachtwagens te stimuleren. Daarbij moet uiteraard goed rekening gehouden worden met de resterende levensduur van het voertuig en andere voorwaarden, maar het is een gemiste kans om deze vorm van verduurzaming uit te sluiten.