

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministeriële regeling
Keten-ID 13568

Veenendaal, 24-01-2022

Betreft : Reactie internet consultatie Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET)

Wij als GINAF Trucks Nederland BV 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 uitvoerbaar 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 is een offerte onontbeerlijk.

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 aannname 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 (BEV) is in de praktijk hoger dan €300.000 (eerder €350.000), afhankelijk van het toegepaste batterij pakket op het voertuig.

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, dit met name door de relatief hoge kosten van (groene) waterstof en het lagere rendement (well to wheel).

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 circa 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.

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.

Retrofit biedt mogelijkheden de vergroening van het wagenpark te versnellen, en voorkomt behoud en uitstroom van vervuilende voertuigen. De onderdelen welke overblijven na retrofit elektrificatie kunnen worden gebruikt voor reparatie van voertuigen. Retrofit is een oplossing die past binnen circulariteit.

Wij verzoeken u om dit punt op te nemen in de regeling.

Bijlage 1: Krantenartikel Duitsland, retrofit

STUTTGARTER ZEITUNG | www.stuttgarter-zeitung.de

WIRTSCHAFT



Bereits im Einsatz: Müllfahrzeuge mit Elektroantrieb

Quantron hat schon 100 Fahrzeuge umgerüstet.

Das Möbelhaus Ikea hat bereits 30 E-Lkw im Einsatz.



Ein Diesel-Lastwagen wird bei Quantron umgerüstet: Motor und Antriebsstrang mit Verbrennertechnologie werden ausgebaut, E-Aggregate eingebaut.

Mit Gebrauchstrucks zur Verkehrswende

Das Start-up Quantron rüstet Diesel-Lkw auf Elektrobetrieb um: 30 batterieelektrische Lieferwagen sind seit Sommer bei Ikea im Einsatz. Dank milliardenschwerer Fördergelder vom Bund sieht der Investor für seine Idee ein großes Potenzial, 130 000 Lkw seien umrüstfähig.

Von Markus Grabitz

Während beim Weltmarktführer Daimler Truck gerade die Serienproduktion für batterieelektrische Lastwagen anrollt, verfolgt ein Augsburger Start-up einen anderen Ansatz für emissionsfreie Antriebe. Das Konzept funktioniert so: Man nehme einen herkömmlichen Lkw, ob fabrikneu oder gebraucht, und ersetze den Dieselmotor und den Antriebsstrang durch Elektroaggregate. Bei Quantron hat man diese Operation nach eigenen Angaben bereits rund hundertmal vorgenommen. Ikea sei Großkunde und habe bereits seit Sommer 30 elektrifizierte Lieferwagen in Österreich im Einsatz. In etlichen deutschen Kommunen habe sich zudem der vollelektrische Müll-Lkw schon bewährt. In den nächsten Tagen werde eine hessische Großstadt den Kauf eines umgerüsteten Müllfahrzeugs bekannt machen. „Tausendmal am Tag ist der Liefer für die Tonnen im Einsatz, 400-mal die Presse – das schaffen nur unsere Müllfahrzeuge“, sagt Andreas Haller stolz.

Haller, der in fünfter Generation ein Landtechnik- und Nutzfahrzeugunternehmen führt, hat 2019 Quantron gegründet. Haller wollte nicht warten, bis die großen Hersteller kohlendioxidfreie Nutzfahrzeuge anbieten. Er hat gehandelt. Seinen ersten batterieelektrischen Bus habe er bereits 2011 an die Stadt Osnabrück verkauft.

Für seine Umrüstidee spreche, dass bei Nutzfahrzeugen vielfach die Aufbauten teuer sind und daher die Lastwagen deutlich länger als Pkw genutzt würden. „Um Fortschritte beim Kohlendioxidausstoß von Nutzfahrzeugen zu erreichen, müssen wir daher auch den Lkw-Bestand auf Batterie und Brennstoffzelle umstellen“, fordert Haller. Erst Ende des nächsten Jahrzehnts, so die Pläne der EU, soll die Neuzulassung von Lastwagen mit Verbrennungsmotoren verboten sein. Seine 30 Lieferwagen mit jeweils 21 Kubikmeter Ladevolumen bei 1,2 Tonnen Zuladung, die bei Ikea im Einsatz sind und Reichweiten von bis zu 250 Kilometer erzielen, stünden für 117 000 emissionsfreie Lieferungen im Jahr.

Von 75 000 Lastwagen, die derzeit in Deutschland zugelassen sind, so seine Schätzung, wären 130 000 Stück schon mit der heutigen Technik umrüstbar. Seine Vorfäter, die das Unternehmen vor 140 Jahren gegründet haben, hätten die Bauern überzeugen müssen, dass der Dieseltraktor nicht „des Teufels“ ist. Haller will jetzt den Spieltheatern und Kommunen zeigen, dass E-Antrieb und Brennstoffzelle viel schneller kommen können, als die großen Hersteller glauben machen: „Daimler, MAN und Iveco stehen auf der Bremse, auch weil sie weiter Geld verdienen wollen mit Öl- und Kraftstofffiltern und neuen Kupplungen.“ Bei Quantron, so sein Versprechen an die Investoren, hänge man nicht am Verbrenner: „Wir haben nur E-Mobilität und Brennstoffzelle im Fokus.“

Bei der Frage nach den Kosten für die kohlendioxidfreie Mobilität ist die Gegenseite häufig sehr zurückhaltend. Der erste vollelektrische Daimler-Truck eActros soll etwa dreimal so viel kosten wie der gleiche Lastwagen mit Dieselmotor.

Auch Quantron will keine konkreten Zahlen in der Zeitung lesen. So viel lässt Haller, der für das Management von Quantron etliche altgediente Manager aus der Dieselbranche verpflichtet hat, dann allerdings doch noch durchblicken: Die Umrüstung eines Lastwagens mit Dieselantriebsstrang auf Elektro schlägt je nach Batteriegröße mit Kosten von 50 000 bis 100 000 Euro zu Buche.

Für die Umrüstung stehen Subventionen bereit. Die Bundesregierung hat 1,6 Milliarden Euro für den Neukauf und die Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Basis einer CO₂-freien Technologie bewilligt. Bis zu 80 Prozent der Mehrkosten können übernommen werden. Gerade bei Nutzfahrzeugen mit aufwendigen Kranaufbauten etwa, die nur wenige Kilometer zurücklegen, lohne sich die Umrüstung, zumal das Gerät wegen der geringen Geräusche selbst in Wohngebieten rund um die Uhr im Einsatz sein könnte.

Die Technologie für die Umrüstung – Batterie und Antriebsstrang – kauft Quantron zu – etwa bei CATL. Das Unternehmen beliefert auch die großen Hersteller.

Auch Brennstoffzellentechnik sei in der Pipeline. Quantron versteht sich aber nicht nur als Umrüster. In enger Taktfolge will das junge Unternehmen, für das derzeit nach eigenen Angaben 350 Mitarbeiter tätig sind, schon bald eigene Modelle vorstellen. Vom 3,5-Tonner bis zum schweren Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 49 Tonnen. Den Anfang macht Mitte Februar ein vollelektrischer, zwölf Meter langer Niederflur-Stadtbuss. Noch in diesem Jahr soll der Stadtbuss mit Wasserstoffantrieb kommen sowie ein ebenfalls mit der Brennstoffzelle betriebener Langstrecken-Lkw. Für den Stadtbuss kündigt Haller schon einmal Kampfpriese an: „Das Einstiegsmodell wird so günstig zu haben sein wie ein Dieselmotor.“



Andreas Haller, Gründer des Augsburger Start-ups Quantron

„Daimler und Co. stehen bei der E-Mobilität auf der Bremse, weil sie weiter Geld verdienen wollen mit Diesel-Technologie.“