

# Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET)

Inbreng RAI Vereniging sectie Zware Bedrijfswagens

25 januari 2022

## SAMENVATTING

RAI Vereniging reageert namens Nederlandse importeurs van truckfabrikanten en carrosseriebouwers op de internetconsultatie 'Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfswagens'. De subsidieregeling op zichzelf is zeer welkom, maar er is ruimte voor verbetering. Daarvoor geeft deze reactie een aantal suggesties. Die zijn onderverdeeld in een inhoudelijk en een generiek deel. De suggesties zijn zoveel mogelijk gekoppeld aan de artikelen uit de concept-regeling.

RAI Vereniging is altijd bereid tot nadere toelichting en gaat graag de dialoog aan om te komen tot een regeling die optimaal aansluit op de marktbehoefte en tegelijkertijd de klimaatdoelstellingen haalbaar maakt.

## Inhoudelijke aanbevelingen RAI Vereniging sectie Zware bedrijfswagens

### **1. Verleng maximale toegestane termijn tussen vaststelling subsidie en ten naamstelling van 12+6 maanden naar 12+12 maanden – art. 2.5**

Levertijden van zero-emissie voertuigen zijn lang en de voorgestelde 12+6 maanden van vaststelling van de subsidie tot de ten naamstelling wordt door de leden van RAI Vereniging als te krap en in veel gevallen niet realistisch beoordeeld. De aanleiding van lange levertijden is de complexiteit van het product die bij innovatieve voertuigen eerder langer dan korter zijn. Daarnaast ondervindt de sector ernstige hinder van het wereldwijde chiptekort en een verstoorde *supply chain* als gevolg van de coronacrisis. Wij voorzien dat deze problematiek niet op de korte termijn is opgelost. De voorgestelde 12+6 maanden is in veel gevallen dan ook niet realistisch. Daarom pleit RAI Vereniging voor een langere termijn van 12+12 maanden.

### **2. Verkort de termijn tussen aanvraag van de subsidieverlening en de beschikking subsidieverlening – art. 2.7**

De termijn tussen aanvraag subsidieverlening en beschikking subsidie verlening mag 13 weken bedragen, waarbij de termijn ook nog eens verlengd kan worden met 13 weken.

Voordat bestelling van de elektrische truck plaats heeft, dient eerst duidelijk te zijn of beschikking van de subsidie verlening verstrekt wordt. Met de kans op 2x 13 weken kan duidelijkheid hierover tot maximaal een half jaar op zich laten wachten. Als het voertuig dan nog besteld moet worden, mogen we gezien de actualiteit blij zijn als het voertuig het

volgend jaar nog in bedrijf kan worden genomen. Een snelle beslissing van de Minister voorkomt onzekerheid en bevordert de verkoop bij de partijen in de markt en daarmee het behalen van de AanZET-doelstellingen

### **3. Subsidie aanvragen met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022**

De planning is dat de regeling per 1 juni 2022 in werking treedt. Dit heeft als gevolg dat bedrijven die voorop lopen en nu al een bijdrage willen leveren aan de klimaatdoelstelling door te kiezen voor een zero emissie voertuig, benadeeld gaan worden. De verwachting van RAI Vereniging is dat de aankopen worden uitgesteld tot de ingangsdatum van de regeling (+ 2 x 13 weken), en de klant pas overgaat tot koop na akkoord op verkrijgen van subsidie. Dit *lock-in effect* raakt aan de doelstelling om in 2022 aan 300 zero emissie voertuigen subsidie toe te kennen. Voor een voertuig besteld onder de regeling per 1 juni, kan toekenning oplopen tot + 2x 13 weken, ofwel december 2022. Dat voertuig wordt het zelfde jaar niet meer geleverd, maar op zijn vroegst eind 2023. Gezien de startdatum van 1 juni 2022 blijven er feitelijk maar 7 maanden over om deze jaar-aantallen te realiseren. Kort gezegd wordt 2022 een verloren jaar voor de AanZET, en de 2x 13 weken draagt hieraan bij. Om de jaarlijkse aantallen te behalen en van 2022 een succes te maken, is het van belang alle aanvragen per 1 januari 2022 subsidie toe te kennen én onze aanbeveling 2 te overwegen.

### **4. Behoud subsidiebedrag voor de sector en specifiek voor de regeling AanZET, indien het subsidieplafond niet bereikt wordt**

Een jaarlijks subsidieplafond is begrijpelijk maar kent ook nadelen. Alle gelden zijn meer dan welkom voor de transitie. Echter, de kans is aanzienlijk dat het aantal geprognoseerde voertuigen niet gehaald gaat worden. Bij het niet meenemen van onze aanbevelingen 1, 2 en 3 ligt een *buyer lock-in* voor de hand en zal levering van voertuigen pas volgend jaar plaatsvinden. Dit terwijl de sector volop innoveert en investeert en zo een bijdrage levert aan de ambities die gesteld zijn in het Klimaatakkoord en de Uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek. De subsidie die beschikbaar is gesteld voor AanZET mag dan ook niet nadelig beïnvloed moeten worden - door administratieve jaarschotten. Voorkomen moet worden dat het budget dat niet besteed is, verdwijnt naar de algemene middelen. Geld dat jaarlijks niet besteed is, moet naar onze mening beschikbaar blijven voor het totale AanZET-budget.

### **5. Hanteer voor de AanZET en SSEB dezelfde codes**

Op dit moment wordt er gewerkt aan de regelingen SSEB en AanZET. Echter, er zijn voertuigen die op basis van de gebruikte carrosseriecodes uitgesloten zijn voor AanZET én gezien de bedrijfscodes niet in aanmerking komen voor de SSEB. Dit terwijl RAI Vereniging van mening is dat deze voertuigen een belangrijke bijdrage aan de doelstelling kunnen leveren, maar ook in de geest van de regelingen onder de subsidieregeling zouden moeten vallen.

Wij zien deze regeling complementair aan de regeling SEBB. Beide regelingen zouden het complete spectrum van de truckmarkt moeten afdekken. De SSEB is bedoeld voor de bouwsector en daarom wordt duidelijk beschreven welke bedrijven en opbouwen/carrosserieën met carrosseriecodes het betreft. In de regeling AanZET zijn deze carrosseriecodes uitgesloten, zie artikel 1.1 onder 'emissieloze vrachtwagen'. Dit is incompleet, een vervoerder met een voertuig met één van deze opbouwcodes, die niet in de juiste categorie is ingeschreven in het handelsregister, valt zo buiten beide regelingen. Voorbeeld: Hoogvliet supermarkten, die hun beleving aan de winkels doet met een 'haakarm afzetsysteem' dat valt onder carrosseriecode 9. Carrosseriecode 9 wordt meegenomen onder de SEBB, maar de firma is geen bouwonderneming. Kortom voor deze auto is geen subsidie beschikbaar.

Waarom worden carrosseriecodes die vallen onder SSEB, uitgesloten in de AanZET, zelfs als het voertuig niet wordt ingezet in de bouwsector? RvO kan controleren of het voertuig in de bouwsector wordt ingezet, resp. nagaan of er reeds subsidie is aangevraagd. Door de wens om beide regelingen op elkaar aan te sluiten, ontstaat er ons inziens onbedoeld uitsluiting. Dit vraagt om herziening van de AanZET-conceptregeling.

#### **6. Artikel 2.8 – p. 21 van de toelichting – toekennen 50% van het offerteprijs moeten zijn 50% van het subsidiebedrag**

##### *Artikel 2.8 Voorschot*

Voor deze regeling wordt bij de verlening van de subsidie een voorschot van 50% van de **offerteprijs** verstrekt.

#### **7. Trek subsidiehoogte trekker en bakwagens gelijk – i.t.t. in concept groot verschil in voordeel trekkers – artikel 1.4**

Het verschil in toekennen van subsidie voor trekkers versus bakwagens is onevenredig hoog. De gebruikte formule of de input voor het verschil in aanschafprijs tussen emissievrij en diesel, waarbij alle meerkosten zijn meegenomen en waarin ook gekeken is naar de MIA, is onjuist. De truckimporteurs aangesloten bij RAI Vereniging herkennen zich niet in de verschillen anno 2022 en gaan graag met het Ministerie in gesprek om dit verschil recht te trekken.

#### **8. Geef ruimte aan demo-voertuigen - art. 2.10 en 3.2**

Aangezien de AanZET tot doel heeft het aantal emissieloze bedrijfswagens in Nederland fors te vergroten, betreft het een subsidie voor nieuw gekochte voertuigen. Echter, dealers en importeurs dienen potentiële kopers te verleiden en 'over de streep te trekken' mede door het demonstreren van een fysiek voertuig. In dealervestigingen, tijdens demodagen en roadshows. Demo-voertuigen vormen daarbij een sleutelfunctie. RAI Vereniging pleit ervoor dat deze voertuigen ook aanspraak kunnen maken op de regeling. Daarmee wordt voorkomen dat voor een importeur/dealer dergelijke kostbare voertuigen niet meer verkoopbaar zijn. Als demo-voertuigen buiten de regeling vallen zal dit tot effect hebben

dat dealers geen demo-voertuigen beschikbaar hebben, wat de doelstelling van de AanZET zal schaden. Want, bij ongewijzigd beleid zal de overheid de subsidie terugvorderen conform art. 2.8 en 3.2. Ter illustratie: een dealer die een demovoertuig na 8 maanden verkoopt, verkregen met AanZET, dient dan 40/48<sup>e</sup> deel terug te betalen. Terwijl het voertuig wel nog jaren bijdraagt aan de Klimaat-/UAS-/AanZET-doelstellingen. RAI Vereniging stelt voor dat demovoertuigen maximaal 1 jaar na tenaamstelling volledig (48/48<sup>e</sup>) aanspraak blijven maken op de regeling.

### **9. Koppel het maximum aantal voertuigen van 20 aan de eindgebruiker en niet aan leasemaatschappijen - art. 2.4 Afwijzingsgronden**

Ook leasebedrijven zijn gemaximeerd tot een 20-tal voertuigen voor de AanZET. Echter, met name kleinere ondernemingen zullen bij de aanschaf van een kostbare emissieloze voertuigen financiële zekerheid zoeken en de keuze willen hebben tussen de verschillende lease producten. Als er een maximum van 20 blijft bestaan voor de lease maatschappijen zal dit de groei van emissieloze voertuigen afremmen. RAI Vereniging vraagt het Ministerie dringend de aantallen te koppelen aan een eindgebruiker (klant) en niet enkel aan een leasemaatschappij.

## **Generieke aanbevelingen RAI Vereniging sectie Zware bedrijfswagens**

### **1. De verduurzaming van de sector vraagt om een Deltaplan 2.0**

Er is behoefte aan integraal beleid, willen we de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen uit het Klimaatakkoord behalen. Vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS), ligt het uniform nationaal beleid voor het instellen van ZE-zones door gemeenten, de ZE trucks zijn er, maar de klant heeft ruimere stimulering nodig om de stap te zetten van ICE naar ZE. De DKTI-3 regeling was welkom voor pilots, maar is niet het juiste middel voor de benodigd opschaling - om de doelen van 5.000 ZE trucks in 2025 en 10.000 in 2030 uit het Klimaatakkoord te behalen. Helaas blijkt dat van de 94 miljoen conform Klimaatakkoord slecht minder dan de helft beschikbaar is voor de benodigde opschaling. De AanZET is meer dan welkom, maar vormt slechts een druppel op de gloeiende plaat. RAI Vereniging pleit voor meer gelden om de doelstellingen als afgesproken in het Klimaatakkoord binnen bereik te brengen.

Om het tij te keren zijn de pijlen gericht op de vrachtwagenheffing. Echter, de invoering van de vrachtwagenheffing blijkt jaren vertraging op te lopen. Deze samenloop, van uitblijven van voldoende financiële stimulering en zekerheid voor marktpartijen, raakt aan het fundament van de CO<sub>2</sub>-doelstelling uit de UAS én van de gehele verduurzaming van het wegtransport. De verduurzaming van de sector vraagt om een Deltaplan 2.0. RAI Vereniging pleit voor een integrale aanpak voor stimulering van de sector: de AanZET - met verruiming van het budget - en de invoer van de vrachtwagenheffing moeten naadloos op elkaar aansluiten.

## **2. Transitie alleen haalbaar met robuust elektriciteitsnetwerk en snelle uitrol laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen**

Zoals gezegd, de transitie van fossiel naar zero emissie vraagt om een programma als de Deltawerken. Trucks die niet op diesel rijden hebben een zware laad- en tankinfrastructuur nodig. Dat mist in alle regelingen en baart RAI Vereniging grote zorgen.

De Europese richtlijn Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID) is daar helder over naar haar lidstaten. AFID raakt ook aan het belang van technologieneutraliteit: laadstations voor BEV/PHEV/HEV en tankstations voor LNG, E-fuels en waterstof. Voor batterij en plug inn geldt tevens: hoog vermogen opladen is goed, semi-openbaar opladen is het nuttigst, goedkoop opladen in depots is cruciaal.

Maar met laadpalen alleen komen we er niet: daarvoor moet het elektriciteitsnetwerk worden verzwaaard. Het dichtslippen van het Nederlandse grid is overall aan de orde en wordt anno 2022 duidelijk onderstreept door marktpartijen de markt, media en vakbladen. Om altijd voldoende capaciteit op dat grid beschikbaar te hebben is waterstof het opslagmedium van groene stroom, voor gridstabilisatie, flexibiliteit en deels voor mobiliteit. Het Nationaal Waterstof Programma i.o.v. Min. EZK onderschrijft dit.

Deze uitdaging voor laad- en tankinfra en netverzwaring i.o.v. waterstof voor de energietransitie vraagt om een Deltaplan 2.0 en uitrol van het AFID-beleid. Het beschikbaar stellen van financiële middelen dient ons inziens onderdeel te zijn van de integrale aanpak voor verduurzaming van de sector en verdient tevens een plek op de politieke agenda.

## **3. Laat het aan de fabrikanten over hoe zij de klant wil verleiden naar Zero Emissie**

Truckfabrikanten produceren voertuigen die passen binnen Europees beleid ter verbetering van klimaat, luchtkwaliteit en geluid. Het is aan de fabrikanten met welke technologieën zij tegemoet komen aan de strenge Europese emissie-eisen. Geef de markt daarbij een voorspelbaar speelveld voor al die technologieën, zoals: efficiëntere ICE en dualfuel trucks, hybrids, PHEV (incl. toegang tot steden), LNG (ook als opmaat naar bio-LNG), batterij- en waterstof elektrisch (de kleur stroom en kleur waterstof hoeven de transitie nu niet in de weg te staan: uiteindelijk zijn alle stroom en waterstof groen) en hernieuwbare brandstoffen als HVO en E-fuels. Waar wij nu zien, mede door het instellen van 'caps', dat alle technologieën die niet-batterij aangedreven zijn worden uitgesloten, inclusief HEV/PHEV en FCEV, pleit RAI Vereniging voor lange termijn 'gebalanceerd technologie neutraal beleid' naar een Zero Emissie Nederland. Focus op zo veel mogelijk voertuigen 'op de weg zetten' met één regeling ligt voor de hand, maar past niet in een integrale aanpak. RAI Vereniging biedt het Ministerie van harte aan om ons perspectief hierop nader toelichting te geven.

## **4. Biedt voordelen aan *first movers* van ZE Trucks**

De inzet van trucks in stedelijk gebied kent vele restricties. Om de transitie naar ZE Stadslogistiek te versnellen, helpt het om gebruikers die ZE rijden extra voordelen te bieden, waaronder laad-los verruimingen van venstertijden, het gebruik van busbanen voor ZE voertuigen, etc. De transitie naar ZE wegtransport met financiële stimulering als AanZET wordt verder versneld door inzet van flankerend beleid.