

## **Reactie Natuur & Milieu internetconsultatie voor de Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET)**

Natuur & Milieu is verheugd met de aankondiging van de Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET). Deze aanschafsubsidie zal een belangrijke impuls geven aan de verduurzaming van het goederenvervoer over de weg. Wij bedanken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het feit dat Natuur & Milieu haar input heeft mogen leveren bij het ontwerp van de regeling. In deze zienswijze geven wij onze reactie ten behoeve van internetconsultatie voor de Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET).

Onze reactie ziet toe op de volgende aanbevelingen voor de verbetering van de regeling:

- 1. Stel de regeling AanZet zo snel mogelijk open voor aanvragen;**
- 2. Creëer flexibiliteit tussen de jaarbudgetten;**
- 3. Verhoog het totale budget en biedt zekerheid over continuering van de regeling na 2024;**
- 4. Vereenvoudig het aanvraagproces;**
- 5. Ondersteun ook retrofit;**
- 6. Ondersteun ook de aanleg van laadinfrastructuur, in het bijzonder bij verladere;**

### **Ad 1. Stel de regeling AanZet zo snel mogelijk open voor aanvragen**

Met de aankondiging van de regeling AanZet zullen veel bedrijven wachten met de aanschaf van een zero-emissie vrachtvoertuig. Om schokken in de markt tegen te gaan is het van belang dat de regeling AanZet zo snel mogelijk open te stellen voor aanvragen of na openstelling met terugwerkende kracht investeringen vanaf 15 december 2021 in aanmerking te laten komen.

### **Ad 2. Creëer flexibiliteit tussen de jaarbudgetten**

Het subsidieplafond voor 2022 bedraagt € 13,5 miljoen. Natuur & Milieu vraagt om indien dit budget wordt overschreden nieuwe aanvragen niet te ontmoedigen maar flexibel om te gaan met de jaarbudgetten en aanvullende aanvragen voor te financieren met het budget dat nu is gereserveerd voor latere jaren. Hoe eerder we zero-emissie voertuigen op de weg hebben des te beter voor het klimaat (carbon budget).

### **Ad 3. Verhoog het totale budget en biedt zekerheid over continuering van de regeling na 2024**

Het nu vanuit het Klimaatakkoord gereserveerde budget is onvoldoende om de benodigde opschaling van het aantal zero-emissie voertuigen te verzekeren. Naar verwachting zal met behulp van de subsidieregeling het aantal zero-emissie vrachtwagens met ongeveer 1000 groeien naar ruim 1300 voertuigen in 2024. Dit is te weinig met het oog op de in 2030 benodigde 11.000 voertuigen voor de zero-emissie zones. Immers ook bedrijven die regionaal transport verzorgen en de zero-emissie zones niet aandoen, kunnen gebruik maken van de regeling.

Bovendien volgen uit het nieuwe coalitieakkoord en Fit for 55 hogere klimaatdoelstellingen, ook voor mobiliteit. Tevens heeft Nederland tijdens de Klimaattop in Glasgow de ambitie getoond voor 100% zero-emissie verkoop in 2040 om de CO<sub>2</sub>-neutraliteit in 2050 voor het goederenvervoer over de weg te verzekeren. Daarvan uitgaande is het zeer onwaarschijnlijk dat het nu beoogde budget voldoende is om het benodigde groeipad te realiseren.

Tot slot is er geen budget voorzien voor de periode na 2024. Dit is zorgwekkend omdat naar verwachting de middelen uit de terugsluis van de Vrachtwagenheffing waarschijnlijk pas in 2027 of 2028 te beschikking komen. Natuur & Milieu roept de minister op zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de wijze waarop dit 'financieringsgat' zal worden gedicht. Wij pleiten er daarbij voor de terugsluis van de Vrachtwagenheffing aan te laten sluiten op de regeling AanZET.

#### **Ad 4. Vereenvoudig het aanvraagproces**

De combinatie van de subsidieregeling AanZet met de MIA is onwenselijk. Ten eerste is dit tweetrapsmodel onnodig ingewikkeld voor ondernemers, met name gezien de 2 verschillende aanvraagmomenten die in deze regelingen worden gehanteerd. Ten tweede omdat niet alle ondernemers gebruik kunnen maken van de MIA omdat zij afgelopen tijd geen winst hebben gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan start-ups, bedrijven die te maken hebben gehad met Corona of anderszins vanuit hun strategie kiezen voor investeringen. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om bedrijven die in financiële moeilijkheden verkeren en voor wie een investering in een zero-emissie voertuig ook niet logischer wijs te verwachten is. Bedrijven die niet in aanmerking komen worden benadeeld door de wijze waarop de regeling nu is voorzien omdat zij geen gebruik kunnen maken van de maximale steunplafond onder de AGVV.

Wij vragen de minister daarom de regeling te vereenvoudigen door de aparte aanvraag van de MIA te schrappen. Maak het eenvoudig voor bedrijven en stel de maximale steunpercentages onder de AGVV per type aanvrager beschikbaar. Het feit dat de MIA boekhoudkundig tot het ministerie van Economische Zaken behoort mag niet leidend zijn in de keuzen voor de inrichting van de regeling. Die verrekening kan ook 'achter de schermen' plaatsvinden.

#### **Ad. 5 Ondersteun ook retrofit;**

In de regeling is gekozen om uitsluitend de aanschaf van nieuwe voertuigen te ondersteunen. In het kader van duurzaamheid en efficiënte benutting van grondstoffen en materialen bevreedt het ons dat de ombouw van bestaande vrachtwagen naar een zero-emissie vrachtwagen is uitgesloten.

Wij onderschrijven het belang van de regeling voor het opgang brengen van de productie van zero-emissie voertuigen (incl. kostendaling) maar wijzen er op dat het primaire doel van de regeling is om 'indien een Nederlandse onderneming de inzet van een zero-emissie vrachtwagen overweegt, de keuze voor een emissieloos voertuig doeltreffend en doelmatig te stimuleren door middel van een aanschafsubsidie waarmee het prijsverschil met een dieselvrachtwagen wordt verkleind'. Ook moet de regeling een bijdrage leveren aan de doelen van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Wij wijzen

er in dat kader op dat er diverse groepen ondernemers zijn waarvoor de keuze voor ombouw vanuit financieel perspectief heel logisch is (bijv. omdat zij weinig kilometers rijden) of zelf noodzakelijk omdat er sprake is van een 'specialistische voertuigen' (niet zijnde bouwvoertuig/ -materieel) waarvoor momenteel nog geen nieuwe voertuigen om de markt beschikbaar zijn vanwege de beperkte marktomvang.

Zowel vanuit milieuoogpunt als vanuit het draagvlak voor de transitie onder ondernemers is het daarom logisch dat ook deze groepen gesteund en gestimuleerd worden bij de overstap naar zero-emissie vervoer. Wij vragen daarom binnen de regeling of daarbuiten ook budget beschikbaar te stellen voor retrofit van voertuigen. Eventuele onzekerheden over betrouwbaarheid van voertuigen kan weggenomen worden door het gebruik van een positieve lijst met betrouwbare leveranciers (naar voorbeeld van de ISDE).

#### **Ad 6. Ondersteun ook de aanleg van laadinfrastructuur, in het bijzonder bij verladers**

De realisatie van voldoende laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor een succesvolle transitie. Bij vrachtwagen zal het overgrote deel van de laadvraag ontstaan op bedrijventerreinen bij distributiecentra. Ondersteun daarom ook de aanleg van laadinfrastructuur zowel qua uitbreiding van netcapaciteit als financieel, in het bijzonder bij ook verladers die geen eigen voertuigen hebben (omdat zij transport hebben uitbesteed).