

## Reactie H2 Platform op de internetconsultatie **Subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen.**

Den Haag, 11 januari 2021

Omdat deze regeling de categorie/voertuig classificatie N1 en N2 (bedrijfsauto 's tot 4250 kg) betreft, een categorie waar waterstof potentieel een belangrijke energiedrager kan worden, wil het H2 Platform graag de volgende punten in de consultatie inbrengen.

### **Algemeen**

Waterstof is een energiedrager die emissieloze mobiliteit mogelijk maakt door middel van een brandstofcel, deze voertuigen worden aangeduid als waterstof-elektrisch of Fuel-Cell Electric Vehicle (FCEV). De ontwikkeling van waterstof mobiliteit loopt meerdere jaren achter op die van de batterij-elektrische vehikel (BEV). De huidige ontwikkelingen duiden op een rol van betekenis voor waterstof vanaf het segment zwaardere personenauto en vooral commercieel en zwaar vervoer. Momenteel zijn er in Nederland een 2-tal types personenauto 's beschikbaar voor de verkoop, daarnaast worden er bij Holthausen in Groningen Volkswagen Transporter 's en Crafter 's omgebouwd en rijden er in Zwitserland Hyundai vrachtwagens. Verscheidene OEM's (autofabrikanten) ontwikkelen lichte commerciële voertuigen (naast de trucks en trekkers) die binnen enkele jaren op de markt worden verwacht. De verwachting is dat er N1 en/of N2 voertuigen op waterstof in de markt beschikbaar komen in de jaren tot en met 2025, de periode van deze regeling. Daarom brengen we de volgende punten onder de aandacht in deze consultatie.

Specifiek valt te vermelden dat bij de ombouw van de bovengenoemde Transporter en Crafter de meerkosten ombouw zo 'n € 140.000 bedragen, echter, bij een afname van 50 stuks neemt de kostprijs tussen de 30% en 40% af. Additionele toenames in aantallen zorgen ervoor dat de daaropvolgende kostprijs-reductie deze voertuigen concurrerend maakt met soortgelijke BEV-voertuigen, maar dan wel met de typische FCEV-voordelen van een grotere actieradius en de mogelijkheid voor een trekhaak.

Zoals u schrijft in het Integraal Afwegings Kader (IAK), is er in het Klimaatakkoord overeengekomen dat het Rijk een stimuleringsprogramma voor bedrijfsauto 's zou starten met als uitgangspunt een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40% van de meerkosten.

Per 2020 vervalt de VAMIL en resteert alleen de MIA, volgens de RVO website voor 2021 op 36%. De voorliggende regeling – 36% MIA, geen VAMIL en een aanschafsubsidie van € 5000 - is voor de ontwikkeling van de waterstof voertuigen in de categorie N1 en N2 – gezien hun vroege fase van ontwikkeling en daarbij behorende hoge kosten – absoluut ontoereikend. Deze benadering en gehanteerde methode benadert geenszins de eerdergenoemde 40% delta kostendekking. Het laten vervallen van de VAMIL voor de grotere bedrijfsauto 's zal tot een soortgelijke situatie – ernstige stagnatie in de ontwikkeling - leiden.

Ook schrijft u in het IAK dat dit instrument zal worden geflankeerd met andere instrumenten in een samenhangend stimuleringsprogramma. Wij willen benadrukken dat we graag nauw betrokken worden in dat proces.

### **Specifieke commentaren**

**De maximum subsidie (art. 1.4)** van 10% van de netto catalogusprijs met een maximum van € 5000 subsidie per bedrijfswagen (art. 1.4) is – zeker in de eerste paar jaar als de kostprijs tenminste twee tot drie keer de prijs van de fossiele tegenhanger bedraagt - te weinig om daadwerkelijk een verschil te maken in de aanschaf van waterstof bedrijfsvoertuigen. **Wij pleiten daarom voor een subsidie van 10% van de netto catalogusprijs, met het behoud van de fiscale mogelijkheden zoals MIA en VAMIL. In ieder geval pleiten we ervoor om géén cap op de aanschafprijs te zetten.**

### **Reserveer elk jaar een deel voor waterstof gedurende een 6 maanden periode (art 1.6)**

De regeling “first come, first served” (art. 1.6) is onwerkbaar voor de ondernemers die op waterstof willen rijden omdat de H2 bedrijfsauto’s voorlopig niet uit voorraad geleverd zullen worden én omdat de benodigde waterstof infrastructuur zich nog in een vroeg stadium bevindt. Er is meer tijd nodig voor de ondernemers – transporteurs, distributeurs en OEM ‘s – om een en ander te organiseren. Wij verzoeken u daarom een deel – 5 % in 2021, 10 % in 2022, 20 % in 2023 en verder - te reserveren voor waterstof bedrijfsauto’s gedurende de eerste 6 maanden van het kalenderjaar. Na deze 6 maanden zal het gereserveerde bedrag worden vrijgegeven.

### **Aanvraag tot vaststelling (art 1.9.1.)**

De levertijden van de waterstof bedrijfsauto’s zijn langer dan voor de BEV ‘s en daarom verzoeken we in art 1.9.1 de termijn tot vaststelling van de subsidie te verlengen naar maximaal 12 maanden. Tenslotte geeft de getekende opdrachtbevestiging bij aanvraag al voldoende zekerheid dat de investeringsverplichting is aangegaan, waardoor levertijden minder relevant zijn.

### **De mogelijkheid om tot een maximum van 300 voertuigen aan te vragen (art 1.13 lid b)**

Deze mogelijkheid in combinatie met de voorwaarde dat “de aanschaf vindt plaats op basis van een overeenkomst die ten tijde van de subsidie aanvraag geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten” (art. 2.1. lid a) kan ons inziens leiden tot situaties waarbij grote partijen subsidies aanvragen ten koste van de kleinere ondernemers. Wij zijn voorstanders om – als per MIA - de getekende opdrachten leidend te maken in de aantallen te reserveren voertuigen.

### **Voorwaarden (art 2.1)**

Om de vrijblijvendheid van de aanvraag te verminderen, stellen wij voor de procedure van de aanvraag gelijk te trekken met die van de Milieu Investeringsaftrek (MIA). Bij deze regeling dient een aanvraag ingediend te worden binnen 3 maanden na de opdrachtbevestiging, dus NA het tekenen van offerte of de formele datum van opdrachtbevestiging. Hiermee wordt de vrijblijvendheid van de subsidieaanvraag verwijderd en wordt er dus alleen budget gealloceerd voor onherroepelijke bestellingen.