

## Inleiding

BMWT is de belangenbehartiger van leveranciers van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegebouwmachines en transportmaterieel. De ruim 100 BMWT-bedrijven helpen hun klanten dagelijks werkmaterieel op een veilige en duurzame manier in te zetten in de bedrijfsprocessen. BMWT-bedrijven hebben daarin een rol als:

- Leverancier van materieel
- Servicebedrijf voor onderhoud en reparatie
- Keurbedrijf voor technische keuringen van nieuw, bestaand en omgebouwd materieel.

In de eerste plaats juicht BMWT het initiatief van subsidiering van machine-innovatie toe ter bevordering van duurzame inzet van materieel en de transitie naar een uitstootvrije sector.

BMWT heeft in een ledenraadpleging de voorgenomen concept-subsidieregeling SEB voorgelegd aan haar leden. De reacties van de BMWT-leden zijn gebundeld en door BMWT navolgend uiteengezet. Samengevat ziet BMWT op onderdelen meerdere mogelijkheden ter vergroting van impact van deze subsidieregeling, en wel op het vlak van:

1. Nadrukkelijk meer budget voor aanschafsubsidie dan voor retrofit
2. Geen additionele NOx-limietwaarden bovenop geldende emissienormen
3. Voorkeur voor hermotorisatie als aanvullende subsidiabele activiteit boven retrofit
4. Berekening meerkostenformule niet conform reële kosten
5. Hanteer een subsidiestaffel voor beide accuvarianten: loodzuur en Li-ion accu
6. Ook lage emissie oplossingen als subsidiabele activiteit onder het innovatiespoor
7. Focus op handhaving naast subsidie als middel voor verduurzaming materieel
8. Aanvulling Positieve Lijst subsidiabele machines
9. Aanvulling SBI-codes
10. Identieke seriematige geproduceerde machines, ingezet buiten de bouw
11. Uitgestelde aanschaf door subsidie-aankondiging.

Navolgend lichten we deze punten nader toe.

### 1. Nadrukkelijk meer budget voor aanschafsubsidie dan retrofit

Stimulering van nieuwe aanschaf verdient de voorkeur boven stimulering van retrofit. Met name vanwege technische bedrijfszekerheid, machineveiligheid, geldigheid van fabrieksgarantie en productaansprakelijkheid. De achterban van BMWT ziet verruiming van de aanschafsubsidie als essentiële impuls voor fabrikanten tot versnelde serieproductie van fabriekaf uitstootvrije veilige machines en daarmee tot versnelling van de energietransitie.

#### Standpunt BMWT:

- **Stimuleer de ingroei van emissieloze machines door meer budget te alloceren voor aanschaf dan voor retrofit.**

Voorts is de verwachting dat retrofit oplossingen, in combinatie met compliance aan Hoofdstuk 3 van het Warenwetbesluit, economisch niet haalbaar zijn. Denk aan de extra kosten voor de inzet van het meetbedrijf (voor compliance aan limietwaarden) en inzet van het keuringsbedrijf (compliance aan typegoedkeuring/enkelstukskeuring). Juist omdat deze eisen in de warenwet noodzakelijk zijn voor een veilige oplossing, pleit BMWT ervoor deze subsidie-eis (streng) te handhaven. Om deze redenen stelt BMWT voor om subsidie dat is gereserveerd voor retro-fit oplossing, ook te kunnen toewijzen aan nieuw aangeschafte machines.

## 2. Geen additionele NOx-limietwaarden bovenop geldende emissienormen

BMWT pleit ervoor om geen afwijkende emissienormen te hanteren, maar aansluiting te blijven behouden op de bestaande emissienormen in de Europese Emissierichtlijn. En wel om de volgende redenen:

- Door in de subsidievoorwaarden additionele expliciete limietwaarden voor te schrijven voor de uitstoot, ontstaat er nationale subklasse in emissienorm die afwijkt van de Europese Emissierichtlijn en daarmee van andere EU-markten. Deze emissiestandaard is de grondslag voor machine-ontwikkeling en een dictaat voor internationaal opererende fabrikanten. Machines fabriekaf voldoen aan die standaard in machineveiligheid en in uitstoot conform de Europese Emissierichtlijn. Het neveneffect van een subklasse is een prikkel tot ombouw. Uit ervaring blijkt dat ombouw in de praktijk tot tal van issues leidt. Issues op grond waarvan BMWT-bedrijven geen voorstander zijn van retrofit ombouw door SCR+DPF-installatie. Dit wordt in de volgende paragraaf nader toegelicht.
- Voorts leidt de subklasse in emissienorm tot een ongewenste discussie, namelijk rondom de vraag in hoeverre een originele stage V machine schoon is. En in hoeverre deze net zo schoon is als een stage V-retrofit? Deze discussie dient te worden vermeden om het bestaande positieve beeld van stage V te borgen. Stage V is en blijft in veel gevallen de best mogelijke stand der techniek.

### Standpunt BMWT:

BMWT is van mening om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de geldende emissienormen en daar geen additioneel beleid op te ontwikkelen waar een precedentwerking vanuit kan gaan. De verantwoordelijkheid voor het resultaat van de emissie monitoring c.q. emissieprestatie na machine-specifieke ombouw (machine-aanpassing) ligt in beginsel bij de ombouwer, de facto de SCR-leveranciers, en niet bij de oorspronkelijke machine-leveranciers.

## 3. Voorkeur voor hermotorisatie als subsidiabele activiteit boven 'retrofit SCR-installatie'

Naast het stimuleren van 'retrofit SCR-installatie', heeft BMWT voorkeur voor hermotorisering als reële retrofit-optie voor de motorcategorie  $56 \leq P \leq 560\text{kW}$ . Het is onze mening dat hiermee de opstap naar het behalen van de emissiedoelen beter en efficiënter gerealiseerd kan worden dan door stimulering van retrofit SCR-installatie omdat:

- Met hermotorisatie wordt er altijd een erkend stage-V certificaat afgegeven door de motorfabrikant (incl. motornummer en dergelijke) met alle veiligheids garanties van dien.
  - Na hermotorisatie is de fabrikant gedurende 10 jaar productaansprakelijk én staat garant voor de emissienorm, dus tot omstreeks 2030. Hermotorisatie biedt daarmee veel meer garanties op zekerheid rond de maximale uitstoot en compliance aan limietwaarden.
  - In technische zin is bedrijfszekerheid gegarandeerd. Hermotorisatie leidt tot vrijwel geen technische problemen in vergelijking met retrofit installatie van SCR+DPF, dat vaak onvoorziene technische risico's en knelpunten geeft.
- In theorie is herkeur bij hermotorisering – uitzonderingen daargelaten – niet nodig, bij retrofit SCR+DPF-installatie wel. Retrofit SCR+DPF-installatie leidt vaak tot afkeur door BMWT-keurbedrijven. Zij worden regelmatig geconfronteerd met door derden ondeskundig onjuist omgebouwd materieel met alle risico's van dien. Reden tot afkeur zijn technische risico's of onvoldoende inachtneming van machineveiligheidsregels. In theorie is er bij hermotorisatie geen herkeuring voor CE nodig, uitzonderingen daargelaten en is bedrijfszekerheid gegarandeerd.

- In financiële zin ontlopen hermotorisatie en retrofit installatie van NOx-nabehandelingssystemen elkaar weinig. De gemiddelde kosten voor hermotorisering zijn circa € 25K-50K (incl. ombouw), voor retrofit is het €25-35K afhankelijk van machinetype. Vanuit het oogpunt van maximaal beschikbare subsidiebudget en beoogde emissie-impact is hermotorisering voor deze specifieke categorie een interessante optie vanuit subsidie- en kosteneffectiviteit.

#### Standpunt BMWT:

Naast retrofit installatie van SCR+DPF stelt BMWT voor om ook de optie van hermotorisatie van pre-stage IV machines door Stage V motoren op te nemen in de regeling als aanvullende subsidiabele activiteit (onder hoofdstuk 3 Retrofitsubsidie). Hermotorisering is in de praktijk technisch haalbaar en bevordert het versneld vervangen van pre-Stage IV motoren door Stage V motoren als tussenfase naar 'volledig' emissieloos werken in 2030.

NB: het betreft dan hermotorisering van pre-stage IV motoren groter of gelijk 56 kilowatt en kleiner of gelijk 560 kW. Immers, de in de subsidieregeling gestelde NOx-limietwaarden komen voor deze vermogensrange overeen met de Europese Emissierichtlijn voor Stage V motoren.

#### 4. Berekening meerkostenformule niet conform reële kosten; verzoek nadere duiding

De kostenverhouding tussen een machine met een elektrische aandrijflijn inclusief batterij boxen t.o.v. een conventionele dieselmachine liggen aanzienlijk hoger dan wat uit de formule naar voren komt. Het werkelijke kostenverschil bedraagt meer dan € 100.000,00 Euro. De subsidiegrondslag volgens de formule is te laag in vergelijking met methode 2 (netto investering minus netto referentiekosten). Dit geïllustreerd aan de hand van onderstaande berekening als voorbeeld gebaseerd op de elektrificatie van een gangbare mobiele elektrische graafmachine met 2 accu pakketten à 140 kWh.

Elektrificatie kosten formule	Elektrificatie meerkosten realiteit
$€800 * 280kWh + €300 * 102kW + €7.000 = €229.600$	€365.000
Meerkosten $229.600 * 0,4 = €91.840$ subsidie	Meerkosten $365.000 * 0,4 = €146.000$ subsidie

Om te garanderen dat bouwmachines meer dan 8 uur per dag kunnen blijven werken is een accu wissel systeem noodzakelijk. Dit zorgt voor hogere kosten die niet in de formule zijn opgenomen. Terwijl creatieve oplossingen voor het reël maken van overige emissieloze bouwmachines hier wel geborgd worden. Deze lijken hierdoor een veel betere uitgangspositie te verkrijgen t.o.v. emissieloze bouwmachines met accupakketten.

#### Standpunt BMWT:

- BMWT ziet deze formule hierdoor niet als gangbaar en we stellen voor dat deze aangepast wordt naar de voorwaarden van de overige emissieloze bouwmachines.
- Voorts vragen we om een nadere toelichting op het verschil tussen beide methoden voor meerkostenberekening: op basis waarvan wordt bepaald wanneer welke meerkostenmethode toegepast wordt?
- En ter duiding vragen we om een nadere toelichting op het onderscheid tussen 'overige emissieloze bouwmachines' en 'emissieloze bouwmachines met accupakketten'.
- Tenslotte zien BMWT-bedrijven het risico op verkeerd gebruik van de subsidie doordat bedrijven een dieselmachine kopen en deze machine vervolgens als een "gebruikte" graafmachine in aanmerking laten komen voor de retrofit subsidie (diesel naar elektrificatie), ook al is deze machine nog maar net in gebruik genomen als diesel machine. Wat is hierbij de definitie van een gebruikte machine?

## 5. Hanteer een subsidiestafel voor beide accuvarianten: loodzuur en Li-ion accu

De afwijzingsgrond voor subsidie voor loodhoudende accu's, is een impliciet gebod op Lithium. Ons standpunt is dat loodhoudende accu's niet per definitie uitgesloten worden voor subsidie. Het stigma op loodhoudende accu's is onterecht en wel om meerdere redenen:

- Er zijn veel sectoren waar de verzekeraar 'moeilijk' doet over gebruik van lithium in binnensituaties, en deze om die reden niet meer accepteert.
- Onder bepaalde condities zijn de voordelen van loodzuuraccu's groter dan de lithiumaccu's. Loodzuuraccu's zijn minder brandgevaarlijk, goedkoper, breder beschikbaar, beter te recyclen en zijn vanuit de circulaire gedachte (well-to-wheel) minder milieubelastend. Bijvoorbeeld vanwege het terugwinnen bij het doorladen van H<sub>2</sub>O en het opladen van een range extender omdat er kan "over beladen" genoeg spanning opgewekt kan worden of zelfs "gas" afgevangen worden om een range extender op te laden, maar dit is alleen mogelijk met lood/zuur.
- Vanwege de positieve restwaarde van loodzuuraccu's is de recyclingkans vele malen groter dan bij de negatieve restwaarde van lithiumaccu's.
- Ondanks de opkomst van allerlei nieuwe accu technologieën hebben de loodzuuraccu's nog geen afbreuk gedaan aan populariteit. Loodzuuraccu's zijn nog altijd de meest toegepaste stroombron. Een verkapt verbod zou een ongewenst marktverstoring effect hebben en vervroegde kapitaalvernietiging in de hand werken.
- Li pakketten zijn aanzienlijk duurder dan loodhoudende accu's met als gevolg een hogere meerprijs per machine waardoor het subsidiebudget eerder uitgenut wordt. Of terwijl, waarom een goedkopere accuvariant uitsluiten die hetzelfde resultaat geeft?

### Standpunt BMWT:

- Hanteer een subsidiestafel voor beide accuvarianten: loodzuur en Li-ion accu

Zowel uit oogpunt van milieu, arbeidsomstandigheden bij de winning en recycle-mogelijkheden is subsidie op loodzuuraccu's verdedigbaar. Ons voorstel is om een subsidiestafel te hanteren met een gedifferentieerd subsidiebedrag voor gebruik van loodzuuraccu en Lithium ion waarbij afhankelijk van het type accu en naargelang de inzet van lood/zuur of lithium-ion een andere subsidiepercentage gehanteerd wordt.

NB: In tegenstelling tot deze subsidieregeling verbiedt de herziene batterijenverordening het gebruik van loodhoudende accu's niet, maar stelt wel heldere regels voor gebruik, inzameling en recycling van loodhoudende accu's. Daar ligt vanuit bestaand beleid een handelingsperspectief middels handleidingen in plaats van verboden om gebruik en recycling te sturen. De Machinerichtlijn verplicht instructie en maatregelen om milieurisico's te verminderen. En in het kader van de nieuwe batterijenverordening kan dan gedacht worden aan aantoonbare acties om milieu- en maatschappelijke schade bij de productie van accu's te minimaliseren.

## 6. Ook lage emissie oplossingen als subsidiabele activiteit onder het innovatiespoor

Het Innovatiespoor stuurt richting één oplossing; zijnde emissieloos. Terwijl de verwachting is dat voor verduurzaming van zwaar materieel de oplossing niet alleen in zero-emissie technieken ligt, zoals batterij-, stekker- en kabelmachines of aangedreven op FCT. De verwachting is dat lage-emissie oplossingen altijd nodig zullen blijven. Eén voorbeeld daarvan is toepassing van waterstofgas in verbrandingsmotoren. Waterstofgas in verbrandingsmotoren is binnen de huidige standaard der techniek één van meerdere valide veelbelovende duurzame lage emissie oplossingen met name voor zwaar materieel met hogere vermogensbehoeften in omstandigheden waar geen geschikte laadinfrastructuur of (voedings)net beschikbaar is.

#### Standpunt BMWT:

R&D-activiteiten, die zich richten op ontwikkeling van alternatieve energiedragers voor lage-emissiemachines, dienen als subsidiabele activiteit te kwalificeren onder het innovatiespoor.

### 7. Focus op handhaving naast subsidie als middel voor verduurzaming materieel

BMWT is van mening dat niet alleen gestuurd moet worden op middels subsidiering, maar ook door meer aandacht voor handhaving op correct gebruik en inzet van duurzaam materieel op bouwplaatsen.

#### Standpunt BMWT:

BMWT ondersteunt daarom de voorwaarden in de regeling om zowel te handhaven op het gebied van de machinerichtlijn (geldigheid CE na modificaties) als op daadwerkelijk inzet van schoonmaterieel op bouwplaatsen.

### 8. Aanvulling Positieve Lijst subsidiabele machines

BMWT verzoekt de volgende machines toe te voegen aan de lijst subsidiabele machines:

#### A. Bouwwerktuigen (diesel aangedreven en elektrisch aangedreven):

- Veegmachines
- Waterpompen
- Kachels
- Generatoren

#### B. hulpfuncties,

B1 elektrische krachtafnemer (PTO) voor aandrijving van voertuigopbouw,...

- hoogwerkers
- autohoogwerker

Daarnaast verzoek dat de RVO-beoordelaar van de subsidie de bevoegdheid krijgt om een missende machine die aantoonbaar in het beoogde doel valt, ook subsidie te verlenen.

### 9. Aanvulling SBI-codes

BMWT verzoekt de onderstaande bedrijfscodes toe te voegen aan de lijst van SBI-codes omdat anders importeurs worden uitgesloten voor subsidie, die op basis van de activiteiten wél een potentiële aanvrager kunnen zijn:

46	46.6	46.63	Groothandel in machines voor de bouw
46	46.6	46.69.1	Groothandel in intern transportmaterieel
28	28.2	28.22	Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen

### 10. Identieke seriematige geproduceerde machines, ingezet buiten de bouw.

De meeste genoemde SBI-codes zijn van sectoren direct werkzaam binnen de bouw. De sectoren vallende onder de SBI code:

- 50.20.1 Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart; geen sleepvaart)
- 77.12 Verhuur en lease van vrachtwagens, autobussen, caravans en aanhangwagens;

vallen ook onder de toegestane SBI codes, maar zijn indirect bouw gerelateerd.

Echter identieke wielladers/graafmachine kunnen nu in bouwsectoren gesubsidieerd worden, terwijl de identieke machine ingezet in bijvoorbeeld een productieproces geen subsidie mogelijk is. Na de economische levensduur, worden alle machines ingeruild en dus restwaarde vastgesteld. Door de mix van wel en niet gesubsidieerde machines, hebben de subsidies dus directe invloed op de afschrijving van ongesubsidieerde machines. Dit heeft impact op de lease prijzen van alle machines.



Standpunt BMWT:

BMWT verzoekt dat identieke machines die zijn goedgekeurd in vastgestelde SBI-codes, ook gesubsidieerd worden bij inzet in overige sectoren. Alle identieke machines dragen immers bij aan het reduceren van de stikstofuitstoot.

### **11. Uitgestelde aanschaf door subsidie-aankondiging**

De subsidie-aankondiging heeft twee effecten:

- In aanloop naar de subsidie merken BMWT-leden dat lopende aanschaftrajecten worden vertraagd omdat afnemers van de subsidie gebruik willen maken en daarom aankoop uitstellen.
- Anderzijds zijn er bedrijven die reeds in het aankooptraject zaten of dat net hebben afgerond en alsnog graag van de subsidie gebruik willen maken.

De neveneffecten van de aangekondigde subsidie verstoren het natuurlijke vervangings- en aanschafproces.

Standpunt BMWT:

BMWT stelt daarom voor dat met terugwerkende kracht binnen een redelijke termijn alsnog subsidie kan worden aangevraagd voor eerder aangeschaft materieel. Een aanvraag met terugwerkende kracht is binnen andere stimuleringsinstrumenten ook gebruikelijk.

Tot zover onze feedback op de concept-subsidieregeling. Wij verzoeken u onze input in behandeling te nemen en voor het geval u vragen heeft, kunt u contact met ons opnemen.

Albert Lusseveld, [a.lusseveld@bmwt.nl](mailto:a.lusseveld@bmwt.nl)

Sebastiaan Plazier, [s.plazier@bmwt.nl](mailto:s.plazier@bmwt.nl)

Leidschendam, 12 januari 2022