

CONSULTATIE SUBSIDIEREGELING SCHOON EMISSIELOOS BOUWEN – SSEB



Januari 2022

SAMENVATTING

RAI Vereniging reageert namens Nederlandse importeurs van zware bedrijfswagens en fabrikanten van hulpfuncties en carrosserieën op de internetconsultatie 'Subsidierегeling Schoon Emissieloos Bouwen'. De subsidierегeling op zichzelf is zeer welkom, maar er is ruimte voor verbetering. Daarvoor geeft dit *position paper* een aantal suggesties. Die betreffen het proces van de regeling en een aantal inhoudelijk zaken en beperkingen. De suggesties zijn zoveel mogelijk gerangschikt per artikel uit de 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.

Belang van deze regeling

Vanuit het perspectief van de energietransitie en de woningopgave is het van belang dat deze regeling de juiste voertuigen zo snel mogelijk op de markt brengt. Een effectief proces, een juiste subsidiehoogte en een complete dekking van benodigde bouwvoertuigen, hulpfuncties en laadfaciliteiten is daarbij de basis. Onze leden zijn met een groot aantal suggesties gekomen om de SSEB voor deze opgaves in te richten.

Voor de energietransitie bespaart Nederland zo haar koolstofbudget en brengt het de klimaatdoelen in zicht. Voor de woningopgave kan zo sneller en meer gebouwd worden binnen de stikstofkaders.

Proces

1. De regeling laten aansluiten op deze specifieke markt

De regeling zal met een zekere flexibiliteit opgezet moeten worden om aan te sluiten op de specifieke dynamiek van de bouwsector (de markt, en dus ook het benodigde subsidie instrument is namelijk niet vergelijkbaar met die van consumentenproducten zoals de personenauto's):

- A. Deze regeling is bestemd voor een diversiteit aan voertuigen.
- B. Bouw-voertuigen en hulpfuncties zijn meestal niet uit voorraad leverbaar. Ze betreffen in ontwerp vaak maatwerk, waartoe deze voertuigen en carrosserieën apart besteld en gefabriceerd moeten worden.
- C. Ondernemers en gebruikers bevinden zich veelal nog in een oriënterende fase van de overstap naar elektrisch. Ze zijn minder bekend met de voor- en nadelen van de aandrijflijnen.
- D. Tot slot is belangrijk dat deze voertuigen worden aangeschaft om op professionele basis omzet te genereren. Daarbij is de actieradius en inzetbaarheid twee van de te nemen drempels, evenals de benodigde laad- en tankinfrastructuur op de juiste locaties en laadtijden.

Wij vragen de beleidsmakers om bij elke keuze over de inrichting van het subsidie instrument SSEB-rekening te houden met de bovenstaande



kenmerken van de markt. Zo kan de overheid de juiste mix van voorwaarden bieden. Daarbij zijn flexibiliteit en voorspelbaarheid voor onze leden belangrijke ontwerpdoelen.

2. Een passende en eenvoudige aanvraagprocedure

De aanvraagprocedure staat centraal bij het versnellen van de impact op klimaat en de bouwopgave. Hierover hebben onze leden drie aandachtspunten aangegeven.

A. Aanvraagprocedures gelijktrekken

Om de complexiteit in het proces van subsidieaanvragen verder te verminderen is het van belang om de procedures voor subsidies gelijk te schakelen. Met name subsidies die gestapeld worden en subsidies die door soortgelijke bedrijven worden aangevraagd moeten op dezelfde manier verlopen.

De procedure van SSEB en AanZET is bijvoorbeeld verschillend:

- Bij SSEB moet de overeenkomst van aanschaf - 'koopcontract' - worden overhandigd, bij AanZet is dit op basis van een offerte. Onze leden geven aan dit verwarrend te vinden.
- Het voorschot bij AanZET is 50% van het te subsidiëren bedrag (dit lijkt overigens niet helder in de regeling te staan), terwijl het voorschot bij de SSEB 90% is. Wij denken overigens dat 90% bij de SSEB een verstandige keuze is om de voorspelbaarheid van de regeling te waarborgen.
- De aanvraag tot subsidievaststelling is bij de AanZET 12 maanden met 6 maanden uitstel, bij de SSEB 8 maanden met 4 maanden uitstel. In beide gevallen zijn de procedures onhaalbaar met de huidige looptijden door het chiptekort - zelfs een termijn van anderhalf jaar wordt door onze als kritisch bevonden (zie ook punt 2C).

B. Kom aub sneller tot een beschikking na aanvraag

Om versneld meer ZEV op de weg te krijgen moeten de reactietijd tussen een aanvraag tot subsidieverlening en de beschikking worden verkort tot minder dan 2 weken.

Ten eerste werkt de procedure met het aanleveren van een koopcontract. Koopcontracten hebben een minimale wettelijke bedenktijd van 2 weken. Door de beschikking sneller af te geven kan een koper zijn koop nog terugtrekken indien de subsidie niet verleend wordt.

Ten tweede bestaat met de huidige procedure de kans dat er in 2022 weinig extra wagens op de weg komen: Uitgaande van 1 juni als openingsdatum, 13 weken voor toekenning en de mogelijkheid vanuit de subsidieverlener toekenning met nog 13 weken uit te stellen, daarbovenop de lange levertijden is het onwaarschijnlijk dat een wagen voor eind december klaar is. Zo loopt de daadwerkelijke uitkering van subsidies ook in gevaar, terwijl er wel behoefte aan is.

Het voorstel van onze leden is om meteen na de sluitingsdatum aanvragen die



voldoen goed te keuren en niet te wachten tot een 'batch' goedkeur na 13 weken.

C. Geef bedrijven aub meer tijd tussen beschikking en aanvraag tot subsidie vastlegging

Onze leden vragen om een verlening van de periode waarin de wagen bestelt, opgebouwd gekeurd en gekentekend moet worden tot minstens 18 maanden plus 6 maanden verlening. Deze verlening is nodig omdat de chiptekorten en knelpunten in de leveringsketens het proces hebben vertraagd. De levertijd van een truckchassis is opgelopen tot meer dan een jaar. Omdat bedrijven nu al achterlopen en nieuwe lockdowns wederom voor vertraging zorgen, zullen vertragingen naar verwachting pas over een aantal jaar zijn ingelopen. Dit geldt ook voor de AanZET.

3. Het schuivensysteem op juiste manier ontwerpen

Door jaarlijks per onderdeel een deel van de €270 miljoen beschikbaar te stellen, worden er 'schuiven' geplaatst in de totaal uitgaven van subsidie en tussen onderdelen onderling. Hierdoor ontstaat er een zogenaamd 'schuivensysteem'. Wel of niet werken met een schuivensysteem heeft voor- en nadelen. Door hier wel op in te zetten, wil RAI Vereniging de volgende aandachtspunten meegeven:

A. Laat fondsen die in een jaar overblijven terugvloeien naar de pot

Fondsen die in een jaar uit beschikbaar gestelde budget niet volledig worden benut moeten terugvloeien naar de subsidiepot van de SSEB om in volgende jaren gebruikt te worden.

De mogelijkheid bestaat dat het jaarlijks beschikbaar gestelde subsidiebudget in een bepaald jaar niet volledig benut wordt. Volgens de huidige regeling zou het overgebleven bedrag naar de algemene middelen verdwijnen.

In het eerste jaar zal dit onvermijdelijk plaatsvinden. Als de regeling in juli 2022 wordt opgezet zal de subsidie in december nog niet toegekend zijn, waardoor 13,5 miljoen wegvloeit. Door leveringsproblemen of andere onvoorziene omstandigheden kan het zijn dat ook in andere jaren het budget niet volledig ingezet kan worden.

De subsidiegelden moeten echter behouden worden voor de regeling omdat de transitiekosten hoog zijn. Dat blijkt uit de meerkosten van een alternatieve aandrijving (BEV/FCEV) ten opzichte van de verbrandingsmotor en de grote aantallen voertuigen die elektrisch moeten worden. Men zou niet het risico moeten lopen dat de transitiedoelen niet worden behaald door een conventie in het beheer van overheidsfinanciën.

B. Overweeg flexibiliteit in het schuivensysteem

RAI Vereniging vindt het van belang om een procedure op te nemen hoe om te gaan met ingediende aanvragen als de regeling reeds overtekend is. Dient het



‘schuivensysteem’ dan nog voldoende het doel van de regeling? Krijgt een afwijzing door loting bij overtekening een prioriteit bij de volgende batch/schuiif?

4. **Voorkom koperstaking door de regeling vanaf bekendmaking in te laten gaan** Alle afnemers van bouwvoertuigen die willen aankopen schorten de aankoop op in afwachting op de regeling. Dat houdt in dat de truckdealers en carrosseriebouwbedrijven een periode geen orders zullen ontvangen, en na ingang van de regeling alle orders tegelijkertijd krijgen. Dit leidt ongetwijfeld tot leveringsproblemen en vertraging.

Dit kan voorkomen worden door aan te kondigen dat alle aankopen vanaf het moment dat de regeling bekend werd gemaakt met terugwerkende kracht subsidie kunnen krijgen.

5. **Onderlinge afstemming tussen ministeries over de transitie**

Het is raadzaam overleg te hebben tussen ministeries EZK en IenW over de ontwikkeling en evaluatie van de SSEB, AanZET en MIA/Vamil.

Het proces van het stapelen van verschillende subsidie- en stimuleringsmaatregelen voor zero-emissie bouwvoertuigen en hulpfuncties, zoals de SSEB en MIA/Vamil is complex voor de aanvrager. Deze complexe regelingen vragen daarom om integrale afwegingen.

6. **Review van de regeling**

Het is raadzaam om vooraf een ‘review-proces’ met data vast te leggen, zodat tijdig wordt voorkomen dat de regeling, door welke voorzienigheden dan ook, niet meer goed aansluit op het doel. Denk aan de overtekening van de regeling, beschikbaarheid, uitloop van leveringen, uitblijven van de aantallen in lijn met de noodzakelijke ingroei-curve, etc.

In plaats van achteraf te moeten bijsturen, draagt een vooraf gecommuniceerde *review en/of roadmap*, tijdens openstelling van de regeling bij aan het voorkomen van ongemak bij marktpartijen en Rijksoverheid.

Dit alles overwegende vragen wij het Ministerie zo veel flexibiliteit waar mogelijk op te nemen in de regeling, ten einde dit zal bijdragen aan het doel van de regeling, namelijk de aantallen voertuigen te behalen voor Schoon Emissieloze Bouw.

Inhoudelijk

7. **Subsidiehoogte**

- A. **Een acceptabele businesscase**

De subsidiebedragen zijn te laag voor een acceptabele business case voor de aanschaf van een ZEV versus een dieselveertuig. Gegeven de zeer lange levertijden op trucks en in het bijzonder ZEV (door chips and batterij schaarste), was het beter geweest een veel hoger subsidieplafond voor 2022 vast te stellen. Uiteindelijk zal maar een heel beperkt gedeelte van het subsidiebedrag kunnen worden uitgekeerd in 2022.

Dit risico pleit overigens ook voor het laten terugvloeien van fondsen naar de



subsidiepot (zie verzoek 1.b))

B. Uniformiteit opslagpercentage SSEB en AanZET

Onze leden vragen ons af waarom er verschil bestaat in opslagpercentages van steunintensiteit bij het MKB tussen de SSEB en de AanZET. In de SSEB wordt met een uniform opslagpercentage van 10% gerekend voor kleine en middelgrote ondernemingen (zie artikel 2.2 lid 3). De AanZET maakt echter onderscheid in het opslagpercentage tussen kleine en middelgrote ondernemingen.

De dealerorganisaties die aangesloten zijn bij onze leden moeten aan hun klanten kunnen uitleggen waarom die verschillen bestaan. De leden geven aan dat het vanuit hun perspectief beter is als deze percentages gelijk zijn aan elkaar.

8. Eisen aan voertuigen voor 'hulpfuncties'

RAI Vereniging pleit ervoor dat de voertuigen waarop de gesubsidieerde hulpfuncties worden gebouwd minimaal van Euroklasse-VI moeten zijn. Deze voorwaarde vastleggen in de SEBB levert een aantal maatschappelijke baten:

- A. Het stikstof-, fijnstof- én koolstofdioxidereductiepotentieel van de SSEB kan eenvoudig worden vergroot. Nieuwe vrachtwagens met lage NOx-, PM-, en CO₂-uitstoot dragen bij aan de drie verschillende doelstellingen van akkoorden die binnen de SEB samenkomen: het stikstofakkoord, Schone Lucht akkoord en Klimaatakkoord.
- Stikstofakkoord: vrachtwagens zijn over de jaren veel minder gaan uitstoten. Ten opzichte van Euro V-motoren is de uitstootwaarde van stikstof door Euro VI verder teruggebracht van 2 gram naar 0,4 gram per kWh, een afname van 80%.
 - Schone Lucht Akkoord (SLA): bijkomend voordeel van Euro-VI trucks is een reductie van de uitstoot van fijnstof: de helft minder uitstoot ten opzichte van Euro V-motoren.
 - Klimaatakkoord: sinds 2019 is de Europese CO₂-wetgeving voor vrachtwagens van kracht (verordening 2019/318). Alle vrachtwagens geproduceerd vanaf 2019 vallen onder deze wetgeving: 15% minder CO₂-uitstoot in 2025 en 30% in 2030, tov.2019. Hoe nieuwer de vrachtauto, hoe lager de CO₂-uitstoot.

Zo wordt voorkomen dat stedelijke gemeenten de toegang ontzeggen aan bouwvoertuigen met hulpfuncties gefinancierd door de SSEB. Als de SSEB EURO-VI voertuigen subsidieert sluit deze beter aan op de planning van zero-emissie stadslogistiek. De EURO-VI voertuigen uit de SSEB passen dan binnen de overgangsregeling van UAS/ZE-zones voor EURO-VI tot 2030.

9. Laad- en tankinfrastructuur

De regeling kent ruimte voor laad- en tankinfrastructuur. Echter, enkel voor innovatieprojecten. De gedachte hierachter is dat de geëlektrificeerde bouwmachines en -voertuigen én hulpfuncties die aanspraak kunnen maken op bestaande infrastructuur. RAI Vereniging zet grote vraagtekens bij deze aanname en koers.

Meerdere regelingen en programma's stimuleren de uitrol van ZE-voertuigen, waarbij allen hetzelfde uitgangspunt hanteren: laad- en tankinfra wordt uitgesloten omdat zij aanspraak zouden kunnen maken op bestaande laad- en tankinfrastructuur. De SSEB is hierin niet anders. RAI Vereniging ziet daarentegen dat de laad- en tankinfrastructuur door deze parallelle uitrol van programma's in de transitie naar Zero Emissie niet toereikend is. Bijvoorbeeld: programma's als 'van het gas af' in de gebouwde omgeving,



uitrol UAS/ZE-zones, 100% EV-verkoop van personenauto's per 2030/35, AanZet, SEBA, verduurzaming van de transportsector door middel van de invoering van vrachtwagenheffing en nu ook de SSEB. Daarom pleit RAI Vereniging voor goede borging van laad- en tankinfrastructuur van zero emissie bouwmachines, bouwvoertuigen en hulpfuncties.

Juist voor de bouwsector. Deze sector onderscheidt zich door grote tijdsdruk tot en met hoge boeteclausules voor iedere dag dat een project te laat wordt opgeleverd. Ontoereikende laad- en tankinfrastructuur werkt in de hand dat de door SSEB gestimuleerde bouwvoorzieningen worden geladen met dieselaggregaten op en om bouwlocaties.

10. Compleet overzicht bouwvoertuigen

De RAI Vereniging begrijpt niet waarom de regeling bepaalde codes van vervoersmiddelen uitsluit. Wij zijn van mening dat alle vervoersmiddelen en hulpfuncties die op de bouwplaats actief zijn onder de regeling moeten vallen. Door alle voertuigen mee te nemen in de regeling wordt de milieuwinst optimaal.

A. Neem alle N2/N3 voertuigen die eigendom zijn van bouwbedrijven op in de SSEB.

De regeling zou open moeten staan voor alle voertuigen die eigendom zijn bedrijven in de bouwsector. Daar zijn meerdere redenen voor. Ten eerste is de regeling alleen bedoeld voor bedrijven die in de bouwsector opereren en de voertuigen voor 70% van de tijd in de bouw ingezet worden. Ten tweede worden voertuigen die goederen aanleveren aan de bouwplaats ook meegenomen in de calculatie voor de stikstofnorm.

Niet alle voertuigen die ten behoeve van de bouw worden ingezet staan beschreven in de concept regeling. Zo vallen bijvoorbeeld opleggetrekkers en veegmachines niet onder de regeling terwijl deze voertuigen wel degelijk toegepast worden in de bouw. Na het frezen en voor het asfalteren wordt de veegmachine gebruikt om de ondergrond te reinigen.

De veegmachine kan zowel als mobiele machine als bedrijfswagen N2/N3 voorkomen.

De opleggetrekkers (carrosserietype BC) worden gebruik voor het trekken van o.a. kieptrailers en open opleggers met laad/loskraan die op de bouwplaats gelost worden.

Onderstaand carrosseriecodes komen ook voor in (wegen)bouw en zouden in elk geval toegevoegd moeten worden.

| | |
|----|--|
| 7 | Afneembare bovenbouw |
| 11 | Tankwagen |
| 12 | Tank voor vervoer gevaarlijke stoffen |
| 14 | Voor vervoer voertuigen |
| 19 | Straatveger, straatreiniger, rioolzuiger |
| 25 | Ladderwagen |
| 99 | Niet in deze lijst opgenomen carrosserie |



BC Opleggertrekker

- B. In hoofdstuk 1 is een definitie gegeven van een bouwvoertuig. In dit artikel zijn ook een aantal carrosseriecodes vastgelegd. Het bouwvoertuig moet voldoen aan deze carrosseriecodes en voorkomen in de lijst van bouwvoertuigen in bijlage 1 derde lid. De mobiele kraan C5 en de container carrier (carrosseriecode 8) worden wel genoemd in bijlage I derde lid maar niet in artikel 1.1 bouwmachines onderdeel c - 1.
- C. In bijlage 1 derde lid is bij C6 aangegeven dat voertuigen voor het laden en lossen van afzetbakken en afzetcontainers onder bouwvoertuigen vallen. Hiertoe horen de voertuigen met de carrosseriecode containercarrier (8) en voertuig met haakarm (9). In de praktijk komt het voor dat voertuigen voor het laden en lossen van afzetbakken en afzetcontainers ook geregistreerd worden onder afneembare bovenbouw (carrosseriecode 7). Deze carrosseriecode moet toegevoegd worden in bijlage 1 derde lid en in artikel 1.1 a bouwvoertuig.
- D. Onder de carrosseriecodes - waarvoor de subsidie zal gelden - genoemd in artikel 1.1 a bouwvoertuig en in bijlage 1 derde lid zal het grootste deel van de bouwvoertuigen vallen. Echter sommige bouwvoertuigen zijn erg specialistisch en vallen niet onder de genoemde carrosseriecodes. De specialistische bouwvoertuigen moeten ook in aanmerking kunnen komen voor deze regeling, hier zal maatwerk voor nodig zijn. Dergelijke specialistische bouwvoertuigen kunnen onder verschillende carrosseriecodes vallen zoals 'niet in deze lijst opgenomen carrosserie' (carrosseriecode 99).
- E. Volgens de definitie van bouwvoertuigen vallen N2/N3 voertuigen onder de subsidieregeling. In bijlage 1 lid C bouwvoertuigen gaat het bij de betonmixer ook om opleggers, dat zijn voertuigen van de O categorie. Waarom mogen alleen betonmixers ook van de categorie O zijn en de andere voertuigen niet?

11. Compleet overzicht hulpfuncties

- A. Er worden twee verschillende beschrijvingen gebruikt bij de hulpfuncties. In artikel 3.1 onderdeel d staat 'elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend accupakket'. In bijlage 1 bij b1 staat 'elektrische krachtafnehmer (PTO) voor aandrijving van voertuigopbouw'. Het zou consequent zijn om dezelfde omschrijving te gebruiken.
- B. In bijlage 1 onder B zijn een aantal hulpfuncties opgenomen voor de retrofit met een elektrische krachtafnehmer. Er zijn specialistische hulpfuncties die niet in deze lijst voorkomen maar wel elektrisch aangedreven kunnen (gaan) worden.
- C. Er zijn voertuigen in de bouw waar een aggregaat ingebouwd is zodat de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Dit zijn aggregaten die kleiner zijn dan de 560 kW zoals genoemd in bijlage 1 onderdeel 1. Wij stellen voor om de subsidieregeling ook open te zetten voor het vervangen van aggregaten in



voertuigen.

12. Controle nieuwe voertuigen

Voor de toekenning van de subsidie wordt gekeken of het betreffende voertuig nieuw is. Hiervoor wordt een controle of de datum eerste toelating, de datum eerste inschrijving in Nederland en de datum tenaamstelling aan elkaar gelijk zijn (zie toelichting bij artikel 2.1 Subsidiabele activiteit). Idealiter is dit correct maar er zijn situaties dat de datums verschillen terwijl het toch om een nieuw voertuig gaat. Hier onder een aantal voorbeelden waarbij de datum eerste toelating afwijkt van de van datum eerste inschrijving in Nederland en datum tenaamstelling:

- Door aanpassing van wetgeving (Europees, landelijk of regionaal) worden soms voertuigen gekeurd voordat deze voltooid zijn. Na voltooiing wordt het voertuig nogmaals gekeurd.
- Met de komst van een nieuwe versie van de tachograaf op 23-8-2023 verwachten wij veel problemen met de registratie van voertuigen. Voertuigen met de huidige generatie tachograaf moeten vóór 23-8-2023 geregistreerd zijn om te voorkomen dat deze voertuigen na deze datum omgebouwd moeten worden naar de nieuwe versie. Bedrijven zullen daarom mogelijk nog niet voltooide voertuigen alvast gaan keuren, zie hierboven.
RAI Vereniging heeft een voorstel bij RDW en IenW ingediend waarbij voertuigen die met deze situatie te maken krijgen een andere datum eerste toelating krijgen.
- Het voertuig wordt in het buitenland opgebouwd en wordt met een transitokenteken naar Nederland vervoerd. Met het transitokenteken wordt aan het voertuig al een datum eerste toelating toegekend.
- Het voertuig wordt vanwege aanpassingen eerst in het buitenland gekeurd en geregistreerd en wordt daarna in Nederland geregistreerd

Een controle op nieuwigheid aan de hand van de factuur en kilometerstand lijkt meer op zijn plaats dan de voorgenomen controle volgens art. 2.1.