

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)

(Internetconsultatie van 28 augustus tot en met 25 september 2023)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat introduceerde in 2022 de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Deze regeling wordt in 2024 op een aantal punten gewijzigd, waaronder de subsidiepercentages en de wijze van aanvragen.

Wat is het doel?

De subsidieregeling is bedoeld om sneller over te stappen op emissieloze vrachtwagens. Met de subsidie wordt het prijsverschil tussen een emissieloze vrachtwagen en een dieselvrachtwagen kleiner. De regeling stimuleert daarmee Nederlandse ondernemingen om te kiezen voor een emissieloze vrachtwagen. Door de versnelde overstap op deze vrachtwagens wordt de uitstoot van broeikasgassen in de logistieke sector verminderd. Dit draagt bij aan de ambities uit het [Klimaatakkoord](#).

Vanaf 2025 komen er daarnaast zero-emissiezones in Nederland. Volgens berekeningen zijn voor de bevoorrading van deze zones in 2030 bijna 12.000 emissieloze vrachtauto's nodig ([Panteia, 2019](#)). Deze regeling draagt bij aan het op de weg krijgen van deze vrachtwagens. Ook het vrachtverkeer dat niet in deze zones komt moet gaan verduurzamen. In totaal rijden er ruim 150.000 vrachtwagens in Nederland. Op dit moment rijden er nog geen duizend emissieloze varianten rond. Mede door deze subsidieregeling zijn dat er in 2030 naar verwachting meer dan 20.000.

Voor wie is dit belangrijk?

De wijzigingen in de regeling zijn belangrijk voor Nederlandse ondernemingen en non-profitorganisaties die in de komende jaren de aanschaf van een emissieloze vrachtwagen overwegen. Ze zijn daarnaast van belang voor vrachtwagenproducenten en verkopers en leasemaatschappijen die emissieloze vrachtwagens op de markt brengen.

Wat verandert er?

Door gewijzigde Europese regels over staatssteun ([AGVV](#)) worden de subsidiepercentages en maximum bedragen in sommige gevallen naar beneden bijgesteld. Per vrachtauto wordt minder subsidie gegeven. Daarnaast verandert de manier waarop subsidie wordt verdeeld. Ieder bedrijf kan nog maar voor één emissieloze vrachtwagen per dag subsidie aanvragen. Dit kan zo lang er geld beschikbaar is. Hiermee wordt de kans om subsidie te ontvangen voor ieder bedrijf ten opzichte van vorige jaren groter.

De internetconsultatie

Het doel van de consultatie was om bij de doelgroepen te toetsen of de gewijzigde aanvraag- en lotingsprocedure eenduidig en begrijpelijk is en of de verlaagde subsidiebedragen voldoende effect zullen hebben om de aanschafbeslissing ten gunste van emissieloze vrachtauto's te beïnvloeden. Er kon worden gereageerd op de gewijzigde regeling en de toelichting. Ter informatie was ook een gewijzigde versie van het Integraal Afwegingskader (IAK) beschikbaar.

De reacties

Er zijn in totaal dertig reacties ingediend, waarvan er 25 openbaar zijn. De reacties komen voornamelijk van brancheorganisaties, platforms en het bedrijfsleven. Ook hebben er medeoverheden en particulieren gereageerd op de consultatie. Meerdere reacties hebben geen betrekking op de subsidieregeling zelf, maar bijvoorbeeld op het bredere subsidiebeleid vanuit de Rijksoverheid. Deze punten worden in dit verslag niet behandeld, omdat de internetconsultatie hier niet voor was bedoeld.

1. Algemeen beeld van de reacties

Bij de start van de internetconsultatie is specifiek gevraagd te reageren op de werkbaarheid en duidelijkheid van de nieuwe aanvraag- en lotingsprocedure en op de hoogte van de maximale subsidiebedragen per voertuig.

• De werkbaarheid van de gewijzigde aanvraag- en lotingsprocedure

Meerdere indieners gaven aan dat de lotingprocedure van de afgelopen jaren een doorn in het oog was. Men is daarom positief over de nieuwe procedure waarbij ondernemers maximaal voor één voertuig per dag subsidie kunnen aanvragen. Dit zorgt voor een grotere kans dat alle ondernemers minimaal één voertuig met subsidie kunnen ontvangen, vindt men. Anderzijds benoemen verschillende indieners ook dat de nieuwe procedure nadelig uit kan vallen voor bedrijven die een grote vloot hebben te verduurzamen. Voor deze aanvragers levert de nieuwe regeling extra werk op, omdat zij op meerdere dagen een aanvraag moeten doen.

• De verlaging van de maximale subsidiebedragen per voertuig

Veel indieners beoordelen de nieuwe percentages en maximumbedragen als te laag om de transitie naar emissieloze vrachtwagens op gang te kunnen brengen. Meerdere indieners geven aan dat met de voorgestelde subsidiebedragen de *businesscase* van een emissieloze vrachtwagen niet rond te krijgen valt. Daardoor is de overstap volgens hen alleen weggelegd voor transporteurs bij wie de verlader meebetaalt. Tevens wijst men erop dat ondernemers meer kosten hebben dan de aanschafkosten voor een emissieloos voertuig. Ook de laad- of tankinfrastructuur moet betaald worden. Tegelijkertijd hebben indieners begrip voor de verlaging van de percentages en maximumbedragen, als gevolg van gewijzigde Europese staatssteunregels. Verschillende indieners vinden ook de keuze voor een lagere subsidie vanwege de overtekening in de afgelopen jaren begrijpelijk. Men vindt het positief dat door de lagere subsidiebedragen meer ondernemers gesteund kunnen worden, en er zodoende meer emissieloze voertuigen op de weg komen.

2. Inhoudelijke reacties

• **De werkbaarheid van de aanvraag- en lotingprocedure**

Extra lasten

Meerdere indieners wijzen op de nadelige gevolgen van de nieuwe aanvraagprocedure, waarbij een ondernemer slechts één maal per dag voor één voertuig subsidie aan kunnen vragen. Volgens de indieners levert dit een extra administratieve last op, wat de drempel voor een aanvraag verhoogt. Ze verzoeken de procedure zo aan te passen dat partijen hun aanvraag voor alle voertuigen in één keer gebundeld kunnen indienen. Vervolgens kan het totale budget evenredig verdeeld worden over alle aanvragers totdat de subsidie is uitgeput.

Reactie IenW:

Het ministerie is zich bewust van de extra administratieve last die het meerdaags indienen van een subsidieaanvraag met zich meebrengt. Het voorstel van de indieners zorgt echter ook voor extra lasten en extra onvoorspelbaarheid, omdat het in de lijn der verwachting ligt (gezien voorgaande jaren) dat ondernemers voor meer voertuigen subsidie zullen aanvragen dan er subsidie beschikbaar is. Om te voorkomen dat in het weekend een aanvraag gedaan moet worden, worden aanvragen ontvangen op zaterdag of zondag aangemerkt als ontvangen op de eerstvolgende werkdag. De nieuwe aanvraagprocedure zal in 2024 door IenW worden geëvalueerd.

Vaststellingstermijn

Een indiener verzocht om de vaststellingstermijn te verlengen van 12 naar 18 maanden, vanwege de langere levertijd bij de fabrikant. Bovendien zou in het geval van een bakwagen ook rekening gehouden moeten worden met de aanvullende levertijd bij de opbouwer. Het verlengen van de vaststellingstermijn kan zo voorkomen dat veelvuldig uitstel aangevraagd dient te worden.

Reactie IenW:

De lange levertijden van emissieloze vrachtwagens zijn bij het ministerie van IenW bekend. Daarom is de vaststellingstermijn in de gewijzigde regeling verlengd van 12 naar 15 maanden. Bovendien is nog een verlenging van 9 maanden mogelijk, mits men de noodzaak goed kan onderbouwen. Zo krijgen ondernemers de ruimte die nodig is, maar blijft de garantie dat gesubsidieerde emissieloze vrachtwagens binnen twee jaar op de weg rijden. Dat wordt ook door de markt als een realistische voorwaarde beschouwd.

Aanschaf na toekenning

Een indiener geeft aan dat de eis dat een emissieloze vrachtwagen pas aangeschaft mag worden na toekenning van de subsidie, zorgt voor verwarring en wantrouwen bij de leverancier. De indiener stelt daarom voor om deze eis te laten vervallen.

Reactie IenW:

Het Ministerie van IenW begrijpt het punt, maar neemt dit voorstel niet over. Het subsidiëren van emissieloze voertuigen is toegestaan vanuit de Europese Unie, maar overheden moeten daarbij de regels van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) volgen. Een van de vereisten van

de AGVV is dat de subsidie een 'stimulerende werking' moet hebben. Dat valt het makkelijkst te bewijzen als de aanvrager de subsidie nodig heeft om de emissieloze vrachtwagen aan te schaffen. Daarom is de voorwaarde voor deze subsidie dat men de emissieloze vrachtwagen pas mag aanschaffen na het toekennen van de subsidie.95%

Toevoegen bestelverplichting

Één van de indieners verzoekt een aanvullende voorwaarde bij de subsidietoekenning op te nemen: een bestelverplichting binnen korte tijd na de toekenning. Reden hiervoor is de vrijblijvendheid die men nu soms ervaart. Volgens deze indiener kan zo worden voorkomen dat een getekende overeenkomst met ontbindende voorwaarde nodig is.

Reactie IenW

Het Ministerie van IenW heeft begrip voor deze zorg, maar neemt dit voorstel niet over. De administratieve lasten voor deze extra controle wegen niet op tegen de voordelen. In de regeling is in feite al een controle opgenomen, omdat men binnen 15 (of na verlenging 24) maanden de definitieve vaststelling van de subsidie moet aanvragen. Doet men dit niet, dan vervalt de subsidietoekenning. De vrijblijvendheid die sommige aanvragers in het verleden kennelijk hebben ervaren, kan mogelijk worden voorkomen als de verkoper van de vrachtwagen nadrukkelijker bij de subsidieaanvraag wordt betrokken. Het ministerie van IenW zal onderzoeken of dit een adequate en haalbare oplossing is.

Voorrang uitgelote aanvragen

Meerdere indieners geven aan dat ze het oneerlijk vinden dat partijen die in 2022 en/of 2023 zijn ingeloot voor AanZET gelijk worden behandeld met partijen die eerder zijn uitgeloot. In het kader van gelijke kansen stellen zij voor dat deze uitgelote partijen voorrang krijgen bij een volgende subsidieronde. (Of een hogere prioriteit toegekend krijgen bij eventuele nieuwe loting.)

Reactie IenW:

Het ministerie van IenW begrijpt het punt, maar neemt dit voorstel niet over. Specifieke aanvragen uit vorige jaren alsnog toekennen of een hogere prioriteit geven is juridisch niet mogelijk. Overigens is de nieuwe aanvraagprocedure zo gewijzigd dat de kans op subsidie voor ieder bedrijf groter is dan in 2022 en 2023. Daardoor is de verwachting dat ook eerder uitgelote aanvragers in 2024 wél subsidie kunnen ontvangen.

• De verlaging van de maximale subsidiebedragen per voertuig

Algemene bedragen en percentages

Verschillende indieners beoordelen de voorgestelde percentages en subsidiebedragen als te laag. Daarom verzoekt men de subsidiebedragen en percentages te verhogen, zodat de kosten voor de ondernemer afnemen. Zo wordt voor meer ondernemers de overstap naar een emissieloze vrachtwagen haalbaar. Daarbij wordt speciaal aandacht gevraagd voor middelgrote en kleine ondernemers. De indieners wijzen erop dat de halvering van de aanschafsubsidie weliswaar voortkomt uit nieuwe EU-afspraken voor staatssteun, maar dat die aanscherping alleen geldt voor grote bedrijven.

Reactie IenW:

Het Ministerie van IenW neemt dit voorstel deels over. Bij het vaststellen van de percentages en maximale subsidiebedragen moet Nederland zich houden aan de regels voor Europese staatssteun, zoals die zijn vastgelegd in de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De voorgestelde percentages en subsidiebedragen zijn voor grote ondernemingen reeds wat maximaal mogelijk is aan staatssteun, in combinatie met de milieu-investeringsaftrek (MIA). Wel heeft het Ministerie besloten de subsidiepercentages en bedragen voor middelgrote en kleine ondernemingen nog te verhogen.

Aansluiten op Duits subsidiemodel

In aanvulling op de roep om hogere subsidiebedragen stellen meerdere indieners voor dat de regeling AanZET het voorbeeld volgt van de recent gepubliceerde regeling in Duitsland. Daar kan men subsidie voor een emissieloze vrachtwagen aanvragen, die tot 80% van de meerkosten compenseert.

Reactie IenW:

Het ministerie van IenW is bekend met de Duitse regeling en heeft overwogen eenzelfde soort tendersystematiek te introduceren in deze wijzigingsregeling van AanZET. Uit de analyse van deze methodiek is echter gebleken dat het in vergelijking met de huidige 'first-come,first-served'-methodiek meer administratieve lasten met zich mee zal brengen. Daarnaast zou met een tendersystematiek de gelijke toegang voor bedrijven tot subsidie ernstig onder druk komen te staan. Het ministerie heeft er daarom voor gekozen ook komend jaar de 'first-come,first-served'-methodiek te hanteren. De praktijk is dat geen enkel voertuig in Duitsland voor 80% van de meerkosten wordt gesubsidieerd. Meer subsidie per vrachtauto met het beschikbare budget heeft verder als nadeel dat er minder vrachtauto's gesubsidieerd kunnen worden.

Vereenvoudigen

Eén van de indieners merkt op dat door het splitsen van de voertuigcategorieën en bedrijfsgrootte veel verschillende subsidiepercentages en -bedragen worden genoemd. Suggestie is dan ook de regeling te versimpelen door de manier van berekenen vast te leggen.

Reactie IenW:

Het ministerie van IenW is het met de indiener eens dat de regeling AanZET zo simpel mogelijk moet zijn. De berekening is echter ingewikkeld, door bijvoorbeeld een complexe samenhang met de milieu-investeringsaftrek (MIA). Dat maakt het volgens het ministerie niet wenselijk de manier van berekenen vast te leggen.

Subsidiebedrag bakwagen en trekker-oplegger

Eén van de indieners beargumenteert dat voor bevoorrading van zero-emissiezones vooral veel emissieloze bakwagens ingezet zullen worden. Daarom adviseert deze indiener om de verdeling van de subsidie meer toe te spitsen op bakwagens. Het maximale subsidiebedrag voor N3-trekkers zou dan omlaag kunnen.

Reactie IenW:

Het Ministerie van IenW is het met de indieners eens dat voor de bevoorrading met name bakwagens zullen worden ingezet en ziet dat ook terug in de subsidieaanvragen van de vorige jaren. Het ministerie ziet echter geen reden de subsidiebedragen daarop toe te spitsen. De subsidiebedragen zijn namelijk gebaseerd op reële prijzen afkomstig uit de aanvragen van de afgelopen twee jaar. Dat bleek tegenstelling tot de twee voorgaande jaren wel reden om de subsidies voor zware bakwagens gelijk te trekken met N3 trekkers.

Hoger bedrag waterstof-elektrisch

Meerdere indieners merken op dat waterstof-elektrische voertuigen (veel) duurder zijn dan batterij-elektrische voertuigen, terwijl de regeling daarin geen onderscheid maakt. Volgens de indieners hebben waterstof-elektrische vrachtwagens meerdere voordelen, die ze bij uitstek geschikt maakt voor zware logistiek. Men vindt het daarom een gemiste kans dat AanZET waterstof-elektrische vrachtwagens niet sterker stimuleert en verzoekt om hogere subsidiebedragen voor waterstof-elektrische vrachtwagens.

Reactie IenW:

De AanZET-regeling is binnen de zero-emissie doelstelling techniek neutraal opgesteld. Subsidiebedragen worden bepaald op basis van verschillende voertuigklassen, maar niet op basis van aandrijftechniek. Vanwege de hogere aanschafprijs zal voor de waterstof-elektrische vrachtwagens meer subsidie worden toegekend (tot en met het maximum bedrag) en kan tevens meer MIA/VAMIL aangevraagd worden. Extra stimulans voor waterstof-voertuigen om de eigen bijdrage gelijk te trekken met batterij-elektrische voertuigen behoort vanwege de geringe totale subsidiepot helaas niet tot de mogelijkheden. Wel werkt het ministerie aan de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM). Daarin komt subsidie beschikbaar voor consortia die willen investeren in een waterstoftankstation en waterstofvoertuigen..

Bevoordelen lange afstandstransport

Eén van de indieners verzoekt om aanvragers werkzaam in het langeafstandsvervoer voorrang of een hogere subsidie te geven. Omdat deze sector, in tegenstelling tot de stads- en bouwlogistiek, weinig tot geen stimulans krijgt om de transitie naar emissieloze vrachtwagens te versnellen. Daarom verwacht deze indiener dat deze sector een extra stimulans vanuit AanZET goed kan gebruiken.

Reactie IenW:

Het ministerie van IenW neemt dit voorstel niet over. Het ministerie herkent het probleem dat deze indiener schetst niet. In 2026 wordt de vrachtwagenheffing ingevoerd, waardoor transporteurs gaan betalen naar gebruik van de weg. Het tarief wordt gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het voertuig. Emissieloze vrachtwagens krijgen een aanzienlijke korting op het tarief. Ook in andere EU-lidstaten met tolheffing voor vrachtwagens (zoals Duitsland en België) zal het tarief op de CO₂-uitstoot van het voertuig worden gebaseerd. Juist het langeafstandsvervoer zal relatief veel gebruik maken van het heffingsnetwerk in Nederland en daarbuiten. Extra subsidie vanuit AanZET is daarom niet nodig.

Combinatie met MIA

Meerdere indieners kijken kritisch naar het feit dat zowel subsidie als Milieu-investeringsaftrek (MIA) nodig is om tot de maximale overheidssteun te komen. Voor ondernemers is het van belang dat bij de bestelling van een emissieloze vrachtauto direct en eenduidig helder is welke kosten daarmee samenhangen na aftrek van subsidie. De combinatie van een aanschafsubsidie en MIA maakt de subsidiehoogte echter afhankelijk van de bedrijfsresultaten. Deze combinatie maakt de aanspraak op subsidie minder duidelijk en meer complex. Voor ondernemers zou een eenvoudige en eenduidige regeling die zonder voorwaarden en afhankelijkheden ondersteunt, een betere stimulans inhouden. Deze indieners vragen daarom om de subsidie los te koppelen van de MIA.

Reactie IenW:

De keuze voor de combinatie tussen MIA en een aanschafsubsidie is reeds in een eerder stadium gemaakt. Vanwege de begrotingssystematiek van de Rijksoverheid (inkomstenkant: belastingen; uitgavenkant: subsidies) is overhevelen van middelen geen optie. Daardoor zou dit leiden tot een lagere subsidie per voertuig of een geringer aantal voertuigen dat kan worden gestimuleerd.

Wijziging van MIA

Eén van de indieners verzoekt om de subsidiepercentages te verhogen, indien in de toekomst blijkt dat de steun vanuit de MIA vermindert.

Reactie IenW:

De indiener kaart een terecht punt aan. Het ministerie van IenW heeft dit scenario gelukkig al in het vizier. De subsidiepercentages en -bedragen voor AanZET zijn zo berekend dat de subsidie, in combinatie met de steun vanuit de MIA, binnen de Europese kaders voor staatssteun blijven. Zo zijn de subsidiepercentages en -bedragen ook reeds aangepast naar aanleiding van de verlaagde MIA per 2024. Als blijkt dat de MIA in de toekomst wederom verandert, dan zullen de percentages en maximumbedragen voor AanZET worden heroverwogen en daar mogelijk op worden aangepast.

• De hoogte van het subsidieplafond

Meer subsidiebudget

Meerdere indieners stellen dat er onvoldoende budget beschikbaar is om de transitie naar emissieloos vrachtvervoer te kunnen maken, gezien de overtekening van de regeling in de afgelopen twee jaar. Zonder subsidie is de overstap voor de meeste ondernemers nog niet te maken. De indieners roepen daarom op de subsidieplafonds te verhogen.

Reactie IenW:

Het ministerie van IenW is zich bewust dat er afgelopen jaren onvoldoende subsidiebudget beschikbaar was om alle aanvragen te kunnen honoreren. En het ministerie weet ook dat er de komende jaren meer subsidiebudget nodig zal zijn. Met het invoeren van Vrachtwagenheffing in 2026 zal het subsidiebudget dusdanig toenemen dat voor de invoering van de ZE-zones benodigde

emissieloze voertuigen gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast komt er met de invoering van de vrachtwagenheffing een nieuwe financiële prikkel om emissieloze vrachtwagens te stimuleren.

Benutten terugsluis vrachtwagenheffing

Een indiener merkt op dat de consultatie suggereert dat een deel van de toekomstige inkomsten uit de Vrachtwagenheffing worden geleend. Deze indiener stelt voor dat het totale subsidiebudget hiermee kan worden opgehoogd.

Reactie IenW:

Op Prinsjesdag 2023 werd bekend dat het Ministerie van IenW vanaf 2024 kan starten met de subsidies voor verduurzaming en innovatie vanuit de vrachtwagenheffing (ook wel de terugsluis genoemd). Voor 2023 komt EUR 70 miljoen beschikbaar, waarvan EUR 45 miljoen voor AanZET. Voor 2024 komt EUR 100 miljoen beschikbaar, waarvan EUR 55 miljoen voor AanZET. Zodra de vrachtwagenheffing in 2026 van start gaat, zullen deze gelden worden terugbetaald uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

Het definitieve stimuleringspakket voor de jaren 2024 en 2025, waar AanZET een onderdeel van is, zal naar verwachting november 2023 worden gepubliceerd.

Subsidiebedrag op basis van vermogen

De huidige opzet van AanZET berekent subsidie op basis van de voertuigcategorie, die weer gebaseerd is op het gewicht. Een indiener beargumenteert dat binnen bepaalde sectoren vrachtwagens ingezet worden met een groter vermogen, voor de aandrijving van de werkzaamheden. Daardoor doet een indeling op basis van gewicht geen recht aan de benodigde investeringskosten. De indiener verzoekt dan ook om bij de indeling van AanZET rekening te houden met het vermogen dat nodig is voor de toepassing van de vrachtwagen.

Reactie IenW:

Het ministerie neemt dit voorstel niet over. Het subsidiepercentage en maximum subsidiebedragen zijn bepaald op grond van de meerkosten tussen een emissieloze en dieselvrachtwagen. De meerkosten zijn onafhankelijk van het type opbouw en dus ook van het vermogen wat voor deze opbouw noodzakelijk is. Het verlenen van een hogere subsidie voor genoemde voertuigen past bovendien niet binnen de staatsteunregels.

• Overige onderwerpen

Luchtdrukmotoren

Eén van de indieners geeft aan dat alle aandacht in deze regeling uitgaat naar batterij- en waterstof-elektrische vrachtwagens. In de reactie licht deze indiener toe dat er ook andere duurzame alternatieven beschikbaar zijn, zoals de luchtdrukmotor. De indiener zou graag zien dat deze voertuigen in de toekomst ook in aanmerking komen voor subsidie.

Reactie IenW:

Het ministerie van IenW heeft zich uiteraard verdiept in verschillende emissieloze mogelijkheden, waaronder voertuigen met een luchtdrukmotor, en volgt actief deze en andere voertuiginnovaties

met interesse. Voertuigen die voor de regeling AanZET in aanmerking komen, moeten echter tot de openbare weg zijn toegelaten. Luchtdrukmotoren zijn dat vooralsnog niet. Indien deze voertuigen in de toekomst worden toegelaten, dan zouden deze zeker ook voor subsidie via AanZET in aanmerking kunnen komen.

Laadinfrastructuur

Meerdere indieners roepen op om naast het subsidiëren van de voertuigen ook aandacht te besteden aan het aanleggen van een solide, dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur. Deze moet beschikbaar komen zowel nabij snelwegen als op bedrijventerreinen, waaronder bij verladers. Zonder dit netwerk zullen veel ondernemers niet de overstap maken naar emissieloos transport. Daarom zien de indieners dit als cruciale voorwaarde voor de transitie. Waar het energienetwerk niet kan voldoen aan de toekomstige laadvraag van transportbedrijven, dient dit, volgens sommige indieners, met voorrang verzwaaard te worden. Ook pleitten sommige indieners voor het inzetten van andere oplossingen, zoals batterijopslag.

Reactie IenW:

Het ministerie is zich bewust van het belang van een dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur. In andere programma's, zoals de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en in het Nationaal Waterstof Programma is daarom ook veel aandacht voor dit thema. In deze regeling is geen mogelijkheid voor de financiering van laad- en tankinfrastructuur. De MIA biedt deze mogelijkheid wel, zij het onder de huidige staatssteunregels alleen voor het laden en tanken van eigen voertuigen van de aanvrager. Daarnaast wordt door het Ministerie gewerkt aan een subsidieregeling voor zowel publieke als private logistieke laadinfrastructuur. Beide regelingen worden naar verwachting in 2024 opengesteld.

Uitsluiting gemeenten

Eén van de indieners vraagt waarom gemeenten zijn uitgesloten van deze regeling, terwijl deze nadrukkelijk een voorbeeldfunctie hebben. Daarnaast moeten gemeenten voor bijvoorbeeld de inzameling van huishoudelijk afval concurreren met marktpartijen.

Reactie IenW:

De regeling AanZET is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen en non-profitinstellingen, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en gevestigd zijn in Nederland. Indiener heeft gelijk dat publiekrechtelijke zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) met rechtspersoonlijkheid, provincies, gemeenten, waterschappen en openbare lichamen als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen niet in aanmerking komen voor subsidie via AanZET. Deze instellingen kunnen al aanspraak maken op andere publieke financiering voor de aanschaf van emissieloze voertuigen, bijvoorbeeld het [SPUK Schone lucht akkoord](#). Deze scheiding volgt het advies van de Raad voor Openbaar Bestuur, met betrekking tot de bekostiging van de decentrale uitvoering van het Klimaatakkoord.

Leasemaatschappijen

Een indiener beargumenteert dat veel vrachtwagens niet gekocht, maar geleased worden. Daarom zou het eerlijk zijn als ook daar subsidie voor beschikbaar komt.

Reactie IenW:

Zowel financial als operational lease komt in aanmerking voor subsidie. In het geval van financial lease komt alleen de lessee (onderneming of non-profitinstelling die leaset) voor subsidie in aanmerking en dient dus de lessee de subsidieaanvraag te doen. Een leasemaatschappij die emissieloze vrachtauto's ter beschikking stelt voor financial lease is uitgesloten van ontvangst van subsidie. Bij operational lease of verhuur komt juist alleen de lessor (leasemaatschappij die het voertuig ter beschikking stelt voor lease) of verhuurder voor subsidie in aanmerking en dient dus de lessor of verhuurder de subsidieaanvraag te doen. De lessee is bij operational lease uitgesloten van ontvangst van subsidie. De sale-and- lease-back-constructie is een andere optie en wordt hieronder uitgelegd.

'Sale-and-lease-back'

Eén van de indieners benadrukt het belang van de zogenaamde 'sale-ad-lease-back'-constructie. Dit voorkomt dat een vervoerder die een emissieloze vrachtwagen leaset, een achterstand heeft ten opzichte van een vervoerder die eigenaar wordt van de emissieloze vrachtwagen.

Reactie IenW:

Voor leasemaatschappijen die operational lease aanbieden, bestaat de mogelijkheid van 'sale-and-lease-back'. Men kan dit als volgt doen: de toekomstige leasee vraagt subsidie aan bij AanZET en krijgt het subsidiepercentage dat past bij de grootte van de eigen onderneming. De leasee schaft vervolgens zelf de emissieloze vrachtwagen aan. Om te voldoen aan de voorwaarden van AanZET moet de toekomstige leasee het voertuig vier jaar op naam houden. Maar dit sluit niet uit dat vanaf dag twee het eigendom van het voertuig via sale-and-lease-back overgedragen kan worden aan een leasemaatschappij. Hierdoor valt de limiet van één voertuig per dag per onderneming niet nadeliger uit voor (operational-)leasemaatschappijen.