



Reactie consultatie Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks AANZET

Met de gepresenteerde, voorgenomen aanpassingen van de subsidieregeling voor 2024 probeert het ministerie de knelpunten van de regeling in 2023 te verminderen. De wijzigingen staan goeddeels in het teken van verdeling van schaars beschikbare middelen. Daarnaast is duidelijk gemaakt dat een forse subsidieverlaging noodzakelijk is als gevolg van de nieuwe Brusselse regels voor staatssteun. In plaats van een regeling met vaste subsidiebedragen mogen lidstaten ook een subsidieregeling aanbieden die uitgaat van de meest concurrerende bieding zodat bedrijven met de meest economische voorstellen qua subsidie-inzet voorrang kunnen krijgen. We hebben begrepen dat die regeling nader bestudeerd zal worden maar te complex is en veranderingen vergt die voor 2024 niet meer gerealiseerd kunnen worden.

Naar aanleiding van de publicatie van de AANZET-regeling voor 2024 heeft TLN direct een bericht gepubliceerd om leden te informeren over de voorgestelde wijzigingen: [AANZET-subsidieregeling 2024 in beeld - Transport en Logistiek Nederland \(tln.nl\)](#).

Veel te weinig budget

Uitgaande van een zeer ontoereikend budget herkent TLN verstandige keuzes in de voorstellen voor wijziging om de pijn te verlichten en te verdelen. Dit begrip doet niets af aan het feit dat het ontoereikende subsidiebudget naar inzicht van TLN een groot risico vormt voor de ambities die in het Klimaatakkoord van 2019 zijn afgesproken. Die afspraken gingen uit van een volledige beschikbaarheid van de netto-opbrengsten van de Vrachtwagenheffing van ten minste 250 miljoen euro per jaar met ingang van 2023. Het werkelijke probleem ligt dus in het ontoereikende budget voor onder andere de AANZET-subsidie. In 2023 was de subsidiepot van 30 miljoen euro binnen een dag 4 keer overtekend. Voor 2024 is 45 miljoen euro begroot voor AANZET obv de voorfinanciering op de terugsluis van de Vrachtwagenheffing. Wanneer dit budget daadwerkelijk beschikbaar komt, weten we dus nu al dat het feitelijk opnieuw ontoereikend zal zijn voor de transitie-opgave.

Halvering subsidies ontmoedigt

Gelijktijdig zien we een risico in halvering van de subsidies op de aanschaf van elektrische vrachtauto's die is voorgenomen voor AANZET-2024. In het Klimaatakkoord van 2019 is een subsidie afgesproken op de aanschaf van elektrische vrachtauto's van 40% van de meerkosten. Voor de subsidieregeling over de afgelopen jaren zal dat gemiddeld en in combinatie met investeringsaftrek deze waarde redelijk benaderd hebben. Niettemin blijft voor ondernemers het grootste deel van de meerkosten over tezamen met de investeringsrisico's qua inzetbaarheid, laadinfrastructuur en afschrijving. De halvering van de subsidiebedragen vergroot voor transportbedrijven de afstand tot een haalbare businesscase voor elektrische vervoer. Hierdoor zullen in 2024 de nieuwe registraties kunnen achterblijven. Dat risico zou een verloren transitiejaar inhouden totdat in 2025 een betere regeling beschikbaar komt op grond van de meest concurrerende bieding.



Toets de gelijke behandeling voor kleinere bedrijven

De halvering van de aanschafsubsidie volgt uit de nieuwe Brusselse afspraken voor staatssteun. Die aanscherping geldt voor grote bedrijven. Voor AANZET-2024 is er op basis van gelijkheid voor gekozen om de verlaging ook gelijksoortig toe te passen voor middelgrote en kleinere bedrijven. Vermoedelijk speelt hierbij een rol dat de subsidieregeling feitelijk bestaat uit een aanschafsubsidie (AANZET) en een investeringsaftrek (MIA) waarbij geldt dat minder subsidie leidt tot een ruimere doorwerking van de investeringsaftrek. Het is overigens de vraag of de MIA-component voor kleinere en grotere bedrijven een vergelijkbaar voordeel oplevert. TLN geeft graag een nadere toetsing in overweging om te beoordelen of de initiële logica van gelijkheid per saldo niet negatief uitwerkt voor kleinere bedrijven.

Afwijken van afspraken hindert transitie

Per saldo wringt voor TLN de schoen bij het feit dat de afspraken uit het Klimaatakkoord niet worden nagekomen qua subsidiemaat en –budget. Dit hiaat blijft onverminderd van kracht ondanks de goede bedoelingen die ten grondslag liggen aan de voorgestelde wijzigingen voor 2024. Bezien vanuit de enorme problematiek met netcongestie komt de matiging van de ambities wellicht goed uit. Voor ondernemers bestaat er geen perspectief op uitstel wanneer in 2030 de zero emissiezones uitsluitend nog toegankelijk zullen zijn voor vrachtauto's zonder verbrandingsmotor. Ook de komende weken, maanden en jaren dienen afgeschreven vrachtauto's vervangen te worden door zero emissie exemplaren om die transitie in goede banen te leiden. Het naderhand matigen van het indicatieve doel van 5.000 elektrische trucks in 2025 (Klimaatakkoord) naar 1.000 (Beleidsprogramma I&W, 2022) verandert niets aan de noodzaak om de komende jaren in elektrische vrachtauto's te investeren om in 2030 het gewenste wagenpark (16.000 zero-emissie vrachtwagens, Beleidsprogramma I&W, 2022) op de weg te hebben. Het kan niet genoeg gezegd worden: voor de realisatie van die ambitie ontbreekt het momenteel aan geld en stroom.

Goede intenties faciliteren

Overeenkomstig onze kritiekpunten die wij meldden voor de consultatie voor het Meerjarenprogramma Terugsluis ([Overheid.nl](https://overheid.nl) | [Consultatie Terugsluis vrachtwagenheffing, reactie \(internetconsultatie.nl\)](https://internetconsultatie.nl)) benoemen we ook nu de noodzaak van toereikende beschikbaarheid op beide terreinen. TLN staat volledig achter de ambities die in het Klimaatakkoord zijn opgenomen waarbij steeds gold en geldt dat de uitvoering ervan voor ondernemers Beschikbaar, Betrouwbaar en Betaalbaar moet zijn. Het kan niet zo zijn dat ondernemers belast worden met een transitieverplichting terwijl de overheid niet voorziet in de bijbehorende randvoorwaarden. Op het vlak van geld en stroom is er daarom urgent werk aan de winkel om de afspraken uit het Klimaatakkoord alsnog in goede banen te leiden.

Verdeling brengt verdeeldheid

Op de inhoud van wijzigingsvoorstellen voor de AANZET-regeling 2024 schetsen wij tot slot nog een dilemma dat in onze achterban gevoeld wordt. Vanwege de budget-schaarste is een methodiek voorzien die de subsidiegelden beter zal kunnen verdelen. Dat volgt uit het voorstel dat ondernemers nog slechts één e-truck per dag zullen kunnen aanvragen waarbij elke dag beoordeeld wordt of er nog subsidiebudget overblijft voor nieuwe aanvragen. Gelijktijdig krijgen wij signalen van ondernemers die graag zien dat de afwijzingen in 2023 door budgettekorten langs de meetlat van de nieuwe voorwaarden de eerste toekenningen voor 2024 zouden moeten inhouden.



Gelijktijdig zet dat weer druk op de mogelijkheid om nieuwe aanvragen te kunnen honoreren. Het verdelingsvraagstuk door het ontoereikende budget raakt dus ondernemers langs alle kanten.

Oorspronkelijke afspraken nakomen

Natuurlijk zijn er op dit moment veel vragen over de politieke inrichting van onze samenleving voor de komende jaren en de keuzen die daarmee samenhangen. Niettemin hoopt TLN op een bestendige koers om de afspraken in het Klimaatakkoord op tijd voor ondernemers mogelijk te maken. Deze reactie op de consultatie vormt daarom voorbij de inhoud van de AANZET-regeling vooral ook een krachtig pleidooi om vast te houden aan de ambities en om geld en stroom beschikbaar te geven aan de bedrijven die nu moeten overstappen op elektrische voertuigen.

Transport en Logistiek Nederland
Zoetermeer,

24 september 2023

Rob Aarse
Beleidsadviseur Duurzaamheid