

Geachte heer, mevrouw,

Met dank voor de door u geboden mogelijkheid tot het leveren van input op de voorgestelde wijzigingen voor de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET), treft u onderstaand onze zienswijze aan. Wij vragen in het bijzonder uw aandacht voor:

- 1) Het aanvraagproces
- 2) De hoogte van de subsidie
- 3) Lease en AanZET, optie 'sale and lease back'
- 4) Het beschikbare budget conform opgave in het MJP terugsluis;

De ondertekenaars van deze brief werken al vele jaren samen in de logistieke keten. Zowel via zakelijke relaties voor vervoer en transport als in projecten welke ten doel hebben de transitie naar Zero Emissie (ZE) logistiek te bespoedigen. Zo waren de ondertekenaars initiators van de proeftuin "Elektrische en plug-in hybride trucks bij intensieve 24/7 supermarkt distributie"; Nederlands eerste grootschalige proeftuin in het DKTI-programma. En, zijn wij betrokken bij diverse projecten op het gebied van innovatieve laadoplossingen en het om-/tegengaan met/van netcongestie.

Met deze projecten hebben wij inmiddels vrij goed zicht op de impact van de transitie naar ZE Logistiek op de operatie en de bijbehorende kosten. Ons baserende op deze ervaringen en op de informatie uit de internetconsultatie, vragen wij in het bijzonder aandacht voor het volgende:

Ad 1. Het aanvraagproces

Met de voorgestelde wijzigingen voor de AanZET gaat het aanvraagproces op de schop. Voortaan geldt dat elke ondernemer per dag voor één truck een aanvraag voor AanZET subsidie kan indienen. Deze wijze van indienen brengt met name voor vervoerders die voor meerdere trucks een aanvraag willen indienen een behoorlijke administratieve last met zich mee. Wij stellen voor om het aanvraagproces zo op te zetten dat de geplande trucks voor de komende periode in één aanvraag worden opgenomen met daarin een volgorde van prioriteit die wordt aangegeven door de aanvrager (1 t/m max 20). De aangevraagde trucks zouden dan door RVO in de opvolgende dagen vanaf de dag van indiening kunnen worden meegenomen (één per dag tot maximaal dag 20 na indiening). Dit voorkomt een verregaande verzwarende van de administratieve last bij de aanvragers.

Ad 2. De hoogte van de subsidie

De door u voorgestelde percentages voor AanZET voor de verschillende categorieën van voertuigen lijken inderdaad passend te zijn voor de maximale steunintensiteit ingevolge de gewijzigde Algemene Groepsvrijstellingsverordening. Daarbij merken wij wel aan dat dit onder voorbehoud is van het huidige percentage voor de Milieu-investeringsaftrek (MIA) voor deze bedrijfsmiddelen (dit jaar gesteld op 45% van de aanschafprijs). Mocht de MIA in het komende jaar een wijziging ondergaan, dan verzoeken wij u hier in de percentages voor AanZET rekening mee te houden.

Ad 3. Lease en AanZET, optie 'sale and lease back'

Lease, met name operational lease, in combinatie met AanZET is complex omdat het voor de Lessee lastig te controleren is of de toegekende subsidie is verdisconteerd in de uiteindelijke leaseprijs. Uit diverse publicaties rondom de wijziging van de AanZET in de media, begrijpen wij dat het de intentie is van uw Ministerie om dit te ondervangen op basis van een zogenaamde 'sale en lease back' constructie. In deze willen wij het belang benadrukken dat een dergelijke mogelijkheid er komt, omdat de vervoerder die het vervoermiddel leaset op basis van operational lease op achterstand lijkt te staan van de vervoerder die ook eigenaar is van het desbetreffende voertuig.

Ad 4. Het beschikbare budget voor AanZET, conform de opgave in het MJP-terugsluis

Onderstaand treft u onze reactie aan op de internetconsultatie voor het MJP-terugsluis met betrekking tot het onderdeel AanZET. Deze punten brengen wij hier graag nogmaals onder de aandacht.

Wij zijn verheugd dat er in de voorgestelde opzet budget gereserveerd is voor de jaren voordat het MJP in werking treedt. Echter, in lijn met wat wij ook terugzagen in de reactie van Transport en Logistiek Nederland (TLN) op het MJP-terugsluis, willen wij in deze het belang benadrukken van het daadwerkelijk beschikbaar komen van budget voor de voorfinancieringsfase (2024 en 2025). De afspraken uit het Klimaatakkoord 2019 over de onderdelen mobiliteit zijn volledig afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende middelen en zullen zonder deze reservering uit beeld raken.

Voor wat betreft de hoogte van het budget voor 2024 en 2025 voor de Aanschafregeling Zero Emissie Trucks (AanZET) specifiek, zien wij een verhoging van het budget voor 2024 met een factor 1,5 en voor 2025 en met ongeveer een factor 1,85 ten opzichte van het jaar 2023. Met de op handen zijnde wijziging van de aanvraagprocedure (één aanvraag per ondernemer per nieuwe emissieloze vrachtauto per dag) en een (onder invloed van de wijziging van de algemene groepsvrijstellingsverordening) verlaagd percentage toegestane maximale steun, wordt het budget weliswaar aanzienlijk verruimd maar waarschijnlijk zal zij desondanks toch snel uitgeput zijn. U gebruikt woorden van gelijke strekking in de toelichting op de regeling wijziging AanZET.

Vanaf 2025 voeren een kleine dertig Nederlandse gemeenten zero-emissiezones in. Nieuwe vrachtwagens die in zulke gebieden gaan rijden moeten dan uitstootvrij zijn. Het aantal nieuwe elektrische vrachtwagens zal vooruitlopend daarop in de komende jaren een enorme groei moeten maken. Ondernemers die nu al overschakelen naar emissieloze vrachtwagens zullen extra moeten investeren, omdat de aanschaf van emissieloze vrachtwagens op dit moment duurder is dan het fossiele alternatief. U geeft zelf aan dat ondersteuning daarom met name in de beginjaren wenselijk is. Met het oog op het voorgaande zouden wij een het wenselijk achten meer budget uit het MJP naar voren te halen voor de voorfinancieringsfase.

In de huidige opzet wordt het budget van de voorfinancieringsfase verrekend in de eerste twee jaren van het MJP (2026 en 2027). Vanwege de inwerkingtreding medio 2026 zou het resterende budget voor de verschillende subsidieregelingen in 2026 € 55 miljoen bedragen en specifiek voor AanZET slechts € 25 miljoen. 2027 laat een iets positiever beeld zien, maar de

middelen zullen naar verwachting onvoldoende zijn om alle in 2027 geplaatste orders voor ZE-Trucks van een bijdrage te voorzien. In de latere jaren loopt het bedrag dan weer op tot, specifiek voor AanZET, 175 miljoen in 2029 en 2030.

Naar onze mening zou de opzet van het programma zo moeten zijn dat bij alle onderdelen met name de zogenaamde “first movers” een steuntje in de rug krijgen. Mocht de financiële dekking van de voorfinancieringsfase onvermijdelijk moeten worden gezocht in de terugsluis uit de vrachtwagenheffing, dan stellen wij voor dat de verrekening meer verschuift naar de latere jaren van het MJP, te weten 2028 en 2029, en niet in de eerste jaren van het programma. Daarmee wordt het verschil in exploitatie tussen traditioneel en ZE-transport in de beginjaren kleiner gemaakt (i.e. als het aandeel van ZE nog beperkt is). In de latere jaren zal dit aandeel behoorlijk zijn toegenomen waarmee het speelveld tussen alle vervoerders meer gelijk zal zijn. Daarnaast zal de opschaling van de productie van e-trucks bij fabrikanten in de latere jaren mogelijk ook een drukkend effect hebben op de meerprijzen.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet middels de definitieve versie van de AanZET regeling.

Met vriendelijke groet,

Peter Leegstraten
Manager Transport Expertise
Albert Heijn transport



Mark van der Drift
CEO Cornelissen Groep



Simon Loos
Simon Loos Transport B.V.

