

Datum

25 september 2023

Onderwerp

Reactie internetconsultatie

Aanschafsubsidieregeling

Zero-Emissie Trucks (AanZET)

Contactpersoon

Joyce.conings@nlhydrogen.nl

NLHydrogen consultatiereactie AanZET-subsidieregeling

NLHydrogen en haar leden verwelkomen de drijfveer die aan de basis ligt van de AanZET-subsidieregeling: namelijk om sneller over te stappen op emissieloze vrachtwagens. Uit de beschrijving van de internetconsultatie kan worden geconcludeerd dat de consultatie voor de AanZET-subsidieregeling is geopend omwille van de volgende redenen:

- De gewijzigde Europese regels over staatssteun (AGVV) waardoor de subsidiepercentages en maximum bedragen worden verlaagd. Dit betekent dat er per vrachtauto minder subsidie wordt gegeven;
- De manier van subsidieverlening wordt aangepast. Nu kan er per dag nog maar subsidie worden aangevraagd voor één emissieloze vrachtwagen zolang er geld beschikbaar is;
- Deze aanpassingen worden per 1 januari 2024 ingevoerd in de AanZET-subsidieregeling.

Recent heeft NLHydrogen gereageerd op de internetconsultatie over de terugsluis vrachtwagenheffing.¹ Een aantal van de punten die in deze reactie zijn benoemd, zijn opnieuw relevant voor deze internetconsultatie. Om te voorkomen dat dit een herhaling van de eerdere reactie wordt, richt deze reactie zich op de specifieke aandachtspunten met betrekking tot de AanZET-subsidieregeling.

Een van de punten die naar voren is gekomen in de reactie op de internetconsultatie voor de terugsluis vrachtwagenheffing is wederom van toepassing op deze consultatie. In de AanZET-subsidieregeling is met name de verhouding tussen de stimulering voor batterij-elektrisch vrachtvervoer en waterstofvrachtvervoer ons inziens geen adequate weerspiegeling van het belang van moleculen voor vrachtvervoer. Waterstof(vracht)vervoer bevindt zich momenteel in een vroegere ontwikkelingsfase met daardoor hogere aanschafkosten dan batterij-elektrisch (vracht)vervoer. In bredere zin zal er een hogere subsidie-intensiteit voor alle aspecten van waterstofvervoer nodig zijn tot de achterstand op batterij-elektrisch vervoer is ingelopen. Als we de ambities en het potentieel ervan willen waarmaken zal er dus op dit moment meer ondersteuning nodig zijn per waterstofvoertuig.

Het budget voor de AanZET-subsidieregeling zal vanaf volgend jaar voortkomen uit de terugsluis vrachtwagenheffing. Met deze inkomsten zal ook een subsidieprogramma worden opgesteld specifiek om de aanschaf van waterstof vrachtwagens te stimuleren. Helaas is dit een tijdelijk programma en zal het merendeel van de inkomsten uit de vrachtwagenheffing belanden bij de AanZET-subsidieregeling. Om die reden is het voor de stimulering van waterstofvrachtvervoer essentieel dat ook de AanZET-subsidieregeling goed functioneert voor de aanschaf van waterstof vrachtwagens. Dat deze subsidieregeling voorsnog niet goed functioneert voor het stimuleren van de aanschaf van waterstofvrachtwagens, blijkt uit het contrast

¹ [Overheid.nl | Consultatie Terugsluis vrachtwagenheffing, reactie \(internetconsultatie.nl\)](https://overheid.nl/consultatie/terugsluis-vrachtwagenheffing-reactie-internetconsultatie.nl)

dat binnen 1 dag door ingediende aanvragen 4 maal het budget wordt overtekend en er een duidelijk gebrek is aan aanvragen voor waterstofvrachtwagens in het afgelopen jaar.

Hieronder geven wij graag enkele voorstellen op hoofdlijnen om de aanschaf van waterstofvrachtwagens de komende jaren ook met de AanZET-subsidieregeling te stimuleren:

- Door (tijdelijk) ‘hekjes’ te introduceren in de AanZET-subsidieregeling voor verschillende technieken/toepassingen vergelijkbaar met SDE++.² De introductie van “hekjes” (oftewel een minimaal budget per sector, domein of techniek) maakt het mogelijk dat alle technieken (o.a. batterij elektrische en waterstof-elektrisch) met verschillende voor- en nadelen een kans krijgen om subsidie te ontvangen. Dit omdat ze onderling kunnen concurreren of loten op een deel van het totale budget beschikbaar voor de subsidieregeling.
De hekjes en de bijbehorende budgetten in de subsidieregeling kunnen, wat ons betreft, periodiek geëvalueerd worden mede op basis van technologische en marktontwikkelingen. Wij verwachten dat op termijn, naarmate de adoptie toeneemt, technieken in een vroegere ontwikkelingsfase zoals waterstofvrachtwagens beter kunnen concurreren met andere opties.
- Wij zijn geen voorstander van het verlagen van maximum subsidiebedragen/subsidiepercentages per vrachtauto. Onze voorkeur heeft het om de regeling zodanig aan te passen dat concurrerende biedingen mogelijk worden, met een gereserveerd budget per techniek. Bijkomend voordeel is dat dan hogere maximumbedragen/subsidiepercentages zijn toegestaan volgens de AGVV. De voorgestelde verlaging van subsidiebedragen/subsidiepercentages komt daarentegen niet tegemoet aan de behoefte die bestaat voor waterstof-elektrisch vervoer. Dit komt voornamelijk doordat waterstof(vracht)vervoer zich momenteel in een vroegere ontwikkelingsfase bevindt met daardoor hogere aanschafkosten dan batterij-elektrisch (vracht)vervoer. Door concurrerende biedingen te introduceren kan de subsidie ook effectief worden benut voor de aanschaf van vrachtwagens met hogere aanschafkosten.

We begrijpen dat dit vergaande wijzigingen zijn voor de huidige AanZET-regeling. Mocht het niet mogelijk zijn dit door te voeren per januari 2024 dan zouden wij graag zien dat dit zo snel mogelijk daarna wordt geïntroduceerd zodat in 2025 de regeling hierop aangepast is.

² [Solar Magazine - SDE++ krijgt vanaf 2023 ‘hekjes’: minimaal budget per sector, domein of techniek](#)