



Nota bevat informatie die niet openbaargemaakt kan worden:

NEE JA, ONDER BETREFFEND KOPJE JA, VERSPREID OVER NOTA (MARKEER) JA, GEHEEL

Aan Staatssecretaris
Van Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

nota

Beslisnota Aanschafsubsidierегeling Zero-Emissie Trucks
(AanZET)

TER BESLISSING

Datum
26 augustus 2021

Onze referentie

Opgesteld door
Beleidsmedewerker
verduurzaming vracht

Uiterlijk bij
26 augustus 2021

Bijlage(n)
1

Aanleiding

In het Klimaatakkoord zijn financiële middelen vrijgemaakt om de ingroei van emissieloze vrachtauto's te stimuleren die nodig zijn voor de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Deze zones worden vanaf 2025 in 30 tot 40 grotere gemeenten ingevoerd. Een deel van de middelen (€ 10 miljoen) is ingezet in de Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -Innovaties in transport (DKTI). Het voorstel is om, mede op verzoek van de logistieke sector, de overige middelen in te zetten voor de Aanschafsubsidierегeling Zero-Emissie Trucks (AanZET). In deze startnota worden een aantal uitgangspunten voor de vormgeving van de subsidieregeling aan u voorgelegd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met de ontwikkeling van de Aanschafsubsidierегeling Zero-Emissie Trucks met:

- 1) een subsidieplafond in 2022 van € 13,5 miljoen, en;
- 2) een maximale subsidiëring binnen de grenzen van de staatssteunregels per vrachtwagen.

Planning

- Op 27 augustus 2021 heeft u in een reactie op nos.nl aangegeven voor het eind van het jaar een aanschafsubsidierегeling voor emissieloze vrachtwagens aan te kondigen.
- Inzet is om voor het eind van het jaar de internetconsultatie over deze regeling te starten. De definitieve regeling kan dan in het eerste kwartaal van 2022 gepubliceerd worden, waarna deze op 1 juni 2022 in werking kan treden.

Kernpunten

- Een conventionele dieselvrachtwagen kost ongeveer € 100.000. Een batterij-elektrische vrachtwagen is beschikbaar vanaf € 300.000. Ondanks de lagere gebruikskosten is een emissieloze vrachtwagen op dit moment onrendabel. Enkel met overheidssteun zal de transitie naar emissieloos zwaar vrachtvervoer op gang komen – noodzakelijk omdat vanaf 2025 zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd en vanaf die datum nieuwe vrachtauto's die dan op kenteken worden gezet (en een ZE zone in willen) emissieloos moeten zijn en de overgangstermijn voor EURO-VI dieselvrachtwagens in 2030 eindigt.

- Vanwege het grote prijsverschil tussen een dieseltruck en een emissieloze vrachtwagen is het voorstel om maximaal te stimuleren binnen de staatssteunkaders (40%, 50%, 60% van de meerkosten voor respectievelijk grote, middelgrote en kleine ondernemingen). Mocht dit tot een onverwacht grote vraag naar emissieloze vrachtwagens leiden, dan kan het subsidiepercentage per vrachtwagen voor 2023 en verder worden verlaagd.
- Indien de vraag juist zeer beperkt is of compleet uitblijft is het mogelijk via een traject bij de Europese Commissie de maximale steun te verhogen. Zo heeft Duitsland recent een subsidie voor emissieloze vrachtwagens aangekondigd met een maximaal subsidiepercentage van 80%. Vanuit onder andere TLN en RAI Vereniging wordt erop aangedrongen om vanuit Nederland aansluiting te zoeken bij de hoogte van de subsidies in Duitsland. Het verkrijgen van toestemming van de Europese Commissie neemt naar schatting een jaar tijd in beslag. Daarom wordt voorgesteld om niet te wachten totdat duidelijk is hoe de markt op de subsidieregeling reageert, maar parallel toestemming te vragen aan de EC. Op die manier kan het desgewenst vanaf 1 januari 2023 worden toegepast wanneer de toestemming wordt verkregen.
- Naar schatting zijn er in Nederland aan het einde van dit jaar ongeveer 300 emissieloze vrachtwagens (op kenteken of besteld). Volgens stakeholders en experts van RVO is het reëel om aan te nemen dat dit aantal in 2022 kan verdubbelen naar circa 600. Hiervoor is een budget van € 13,5 miljoen in 2022 nodig voor AanZET. Dat komt neer op een aanschafsubsidie van gemiddeld € 45.000 voor een emissieloze vrachtauto. Daarnaast is het mogelijk om (binnen de staatssteunkaders) de MIA (milieu-investeringsaftrek) aan te vragen. In de toelichting is hiervoor een indicatief rekenmodel opgenomen.
- Inzet is om de jaren daarna door te groeien met ongeveer 60 procent per jaar tot 2030. Met dat voorgestelde groeipad kan namelijk worden voorzien in de 11.500 emissieloze vrachtwagens van de in totaal 140.000 vrachtwagens in Nederland die volgens recent onderzoek (als bijlage bijgevoegd bij deze nota) in 2030 noodzakelijk zullen zijn voor zero-emissie stadslogistiek. Zonder financiële stimulans zullen de benodigde voertuigen naar verwachting voor een groot gedeelte pas in 2029 op de weg komen. Uitgaande van de eerder genoemde groei vergt dit een budget van € 14 miljoen voor 2023 en € 21 miljoen voor 2024. Daarmee wordt het beschikbare budget van € 43 miljoen overschreden en zal bij succes van de regeling voor de periode van 1 januari 2024 tot 31 december 2025 gezocht moeten worden naar aanvullende financiering. Vanaf 2026 kan financiering mogelijk uit de terugsluis vrachtwagenheffing komen.

Datum

22 september 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij

26 augustus 2021

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris

Van

Programma

Vrachtwagenheffing

Toelichting

Krachtenveld

Naar verwachting zal er brede steun voor deze subsidieregeling in de Tweede Kamer zijn. Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 8 juni jl. riepen onder meer VVD en GroenLinks op tot ondersteuning van de transportsector voor de overstap naar emissieloos vrachtvervoer. Ook de belangrijkste stakeholders staan achter deze subsidieregeling, zo blijkt uit recente consultatie. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat de laadinfrastructuur of waterstoftankinfrastructuur geen beperkende factor mag zijn. Vandaar dat op korte termijn tevens onderzocht gaat worden op welke wijze de ingroei van laad- en tankinfrastructuur vanuit het ministerie financieel extra ondersteund kan worden.

Stakeholders (o.a. BOVAG, RAI vereniging, Natuur & Milieu, vrachtautoproducenten) hebben meerdere malen aangegeven groot voorstander te zijn van een zo spoedig mogelijk start van een aanschafsubsidie voor emissieloze vrachtauto's. TLN-voorzitter Elisabeth Post beklagde zich op 20 september op BNR dat een 'fatsoenlijke subsidieregeling' ontbreekt, waardoor 'wij [de verduurzaming] niet voor elkaar gaan krijgen in het tempo dat nodig is.' Stakeholders zijn naar verwachting wel enigszins teleurgesteld over de nog maar beperkte financiële middelen die hiervoor beschikbaar zijn.

Datum
22 september 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij
26 augustus 2021

Bijlage(n)
1

Aan
Staatssecretaris

Van
Programma
Vrachtwagenheffing

Bijlage I

Hieronder wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- 1) het doel van de subsidie;
- 2) het subsidieplafond van de regeling;
- 3) de voertuigen die voor subsidie in aanmerking komen;
- 4) de doelgroepen die in aanmerking komen voor de subsidieregeling;
- 5) de hoogte van de subsidie per voertuig;
- 6) de planning.

1) Het doel van de subsidie:

In het Klimaatakkoord is een stimuleringsprogramma overeengekomen voor emissieloze bestel- en vrachtauto's. Hiervoor is in totaal € 279 miljoen beschikbaar voor de periode 2021 tot en met 2027. Een deel van het stimuleringsprogrammabudget is reeds gebruikt en gereserveerd voor de subsidieregeling voor emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) en voor aanpassing van de regeling DKTI-transport met de categorie '*learning by using*'. Voorstel is het stimuleringsprogramma uit te breiden met een aanschafsubsieregeling voor emissieloze vrachtauto's zoals is aangekondigd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Het doel van deze subsidieregeling is om de keuze voor een emissieloos voertuig te stimuleren door het prijsverschil met een dieselvrachtwagen te verkleinen.

2) Het subsidieplafond van de regeling:

In het kader van het Klimaatakkoord is met de sector een stimuleringsprogramma overeengekomen van € 94 miljoen voor vrachtauto's en € 185 miljoen voor bedrijfsauto's (totaal € 279 miljoen). Om hieraan invulling te geven is € 207 miljoen beschikbaar op de IenW-begroting en zal € 72 miljoen worden ingevuld via de milieu-investeringsaftrek (MIA).

Het stimuleringsprogramma bestaat tot op heden enerzijds uit een aanschafsubsidie gericht op de opschaling van emissieloze lichte bedrijfsauto's tot 4.250 kg (subsidieplafond € 22 miljoen in 2021) en anderzijds uit het DKTI onderdeel '*learning by using*' (subsidieplafond €11 miljoen in 2021) dat is aangewezen om de opstap naar opschaling van de emissieloze vrachtwagens vanaf 4.250 kg te faciliteren. Dit omdat het zwaardere segment op de innovatiecurve nog vooral in de demonstratiefase zit.

Een aantal categorieën (N2 en N3 bakwagens) binnen het zware segment maakt echter een snelle ontwikkeling door. De kosten nemen af en het aantal leverbare modellen in de catalogi van fabrikanten neemt toe. Dat maakt dat DKTI '*learning by using*' niet in alle categorieën meer passend is en een aanschafsubsidie voor emissieloze vrachtwagens op zijn plaats is.

De budgetten voor de subsidieregeling voor bestel- en vrachtauto's staan niet geormerkt op de IenW-begroting. In eerdere gesprekken hierover is intern de volgende indicatieve verdeling aangehouden van € 154 miljoen voor bestelauto's en € 53 miljoen voor vrachtauto's. Na aftrek van de bijdrage aan DKTI voor vrachtauto's, zou dit betekenen dat er indicatief nog € 43 miljoen beschikbaar is voor deze regeling. Daarbij bestaat dus nog de mogelijkheid om hiertussen enigszins te schuiven als dat nodig mocht zijn.

Datum

22 september 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij

26 augustus 2021

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris

Van

Programma

Vrachtwagenheffing

Naar schatting zijn er in Nederland op dit moment ongeveer 300 emissieloze vrachtwagens (op kenteken of besteld). In samenspraak met TLN, evofenedex en RAI Vereniging heeft Panteia in kaart gebracht hoeveel emissieloze vrachtwagens in 2030 nodig zijn wanneer 30 gemeenten besluiten een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren (zie bijgevoegd rapport). Ondanks dat deze schatting veel onzekerheden geeft, biedt het wel houvast voor de verder invulling van het beleid.

De onderzoekers verwachten dat door de komst van 30 zero-emissiezones voor stadslogistiek in 2030 ongeveer 11.500 emissieloze vrachtauto's nodig zijn. Op basis van TCO-ontwikkelingen van emissieloze vrachtauto's verwachten de onderzoekers dat de markt vooral in 2029 (net voor het aflopen van de overgangstermijn) pas echt in beweging komt. Om te komen tot een betere spreiding van de ingroei is een actief en fors stimuleringsbeleid nodig. Alleen dan kan onevenwichtigheid in vraag en aanbod van ZE-vrachtwagens en een mogelijk onbeheersbare piek in aanvragen voor laadpleinen worden voorkomen.

Volgens stakeholders en experts is het reëel om aan te nemen dat het aantal emissieloze vrachtwagens het komende jaar kan verdubbelen (met behulp van DKTI en een aanschafsubsidie). Deze groei zal de jaren daarna door moeten zetten met ongeveer 60 procent per jaar tot 2030. Met dat voorgestelde groeipad kan namelijk worden voorzien in de 11.500 vrachtwagens die volgens de onderzoekers in 2030 noodzakelijk zullen zijn voor zero-emissie stadslogistiek.

Datum
22 september 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij
26 augustus 2021

Bijlage(n)
1

Aan
Staatssecretaris

Van
Programma
Vrachtwagenheffing

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cumulatief aantal ZE-vrachtwagens (N2 en N3) (n)	300	600	910	1.375	2.090	3.160	4.790	7.260	11.000
Subsidieaanvragen per jaar	-	300	310	465	n.t.b.				
Gemiddeld subsidiebedrag (€)	-	45.000	45.000	45.000					
Benodigd budget (mln. €)	-	13,5	14	21					

Om deze aantallen voertuigen te behalen is (uitgaande van een gemiddeld subsidiebedrag van €45.000) een budget van €13,5 miljoen in 2022 nodig voor de aanschafsubsidie zero-emissie trucks (AanZET). Vanwege de forse eigen bijdrage van een ondernemer en de primair verwachte inzet in steden is de verwachting dat in eerste instantie voornamelijk kleinere vrachtauto's worden aangeschaft. Het gemiddelde subsidiebedrag van €45.000 is zodoende gebaseerd op verkoopprijspercentages van 45%, 30% en 25% voor respectievelijk N2, N3 bakwagens en N3 trekkers. Een andere verdeling tussen de voertuigcategorieën heeft daarmee invloed op het benodigde budget.

Ook in 2023 is het budget dat vanuit het Klimaatakkoord beschikbaar is naar verwachting toereikend om alle aanvragen voor een subsidie te kunnen honoreren. Voor 1 januari 2024 zal een oplossing moeten worden gevonden voor het financiële gat dat zal ontstaan doordat de middelen vanuit het Klimaatakkoord (€ 43 mln.) op zijn en nog geen gebruik gemaakt kan worden van de middelen uit de terugsluis van de Vrachtwagenheffing. Vanaf 2025 zal daarnaast bekeken moeten worden of voor alle voertuigen nog subsidie noodzakelijk is en zo ja, welk

bedrag. In de praktijk is het ritme van uitgaven voor het stimuleringsprogramma vanaf dan daarmee lastig in te schatten.

3) Voertuigen die voor subsidie in aanmerking komen:

De subsidieregeling richt zich op emissievrije vrachtauto's (batterij- en waterstof-elektrisch aangedreven) in klasse N2 en N3 (volgens Kaderrichtlijn 2007/46/EG). De N2-vrachtauto's die voor subsidie in aanmerking komen zijn voertuigen met een GVW (maximummassa) boven de 4.250 kg, want N2-voertuigen met een GVW (maximummassa) tot 4.250 kg worden gesubsidieerd via de subsidieregeling elektrisch bedrijfsauto's (SEBA). In de klassen N2 boven de 4250kg en N3 staan momenteel ongeveer 140.000 voertuigen op een Nederlands kenteken. In 2020 zijn er hiervan ruim 1.100 vervangen.

Specifieke bouwvoertuigen die gesubsidieerd zullen worden vanuit de subsidieregeling voor schoon en emissieloos bouw materiaal (SEBB), zoals zandwagens, komen niet in aanmerking voor deze regeling. Beide regelingen kennen vergelijkbare steunpercentages.

De subsidieregeling wordt in de Uitvoeringsagenda zero-emissie stadslogistiek (ZES) wordt aan het beleid voor ZE-zones. De regeling ondersteunt deze ontwikkeling door enkel voertuigen te subsidiëren die toegelaten worden in de (voorgenomen) zero-emissiezone, maar voertuigen die met subsidie worden aangeschaft hoeven niet aan te tonen dat deze aldaar worden ingezet. De Total Costs of Ownership (TCO) van een elektrische vrachtwagen is ondanks de subsidie nog steeds fors hoger dan van een vrachtwagen met een verbrandingsmotor. Om bedrijfseconomische redenen mag daarom verwacht worden dat hoofdzakelijk ondernemers met logistiek activiteiten in steden met een toekomstige ZE-zone zullen overstappen op een elektrische vrachtwagen.

4) Doelgroepen die in aanmerking komen voor een subsidie

De subsidie is bedoeld voor ondernemingen (inclusief zzp-ers) en non-profitinstellingen (niet zijnde gemeenten, provincies, waterschappen of openbare lichamen in de Algemene Wet Bestuursrecht), die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en zijn gevestigd in Nederland. Ook ondernemers die niet in de ZE-zone hoeven te zijn kunnen gebruik maken van de regeling. De animo zal naar verwachting beperkt zijn, omdat ze een behoorlijke eigen bijdrage zullen hebben en daarom niet op prijs kunnen concurreren met een dieselvrachtwagen. Non-profitinstellingen zullen meestal stichtingen of verenigingen zijn, zoals sportverenigingen, ziekenhuizen of stichtingen voor ideële doeleinden. Ook deze instellingen kunnen geconfronteerd worden met de gevolgen van de invoering van de zero-emissiezone. Particulieren komen niet in aanmerking voor een subsidie op grond van deze regeling. In de praktijk zullen particulieren zelden eigenaar zijn van een vrachtauto.

Voorstel is om aanvragers te beperken in het aantal voertuigen dat met subsidie kan worden aangeschaft. Dit om uitputting van het beschikbare budget door één of enkele partijen te voorkomen en zo alle ondernemers een kans op subsidie te geven. Een aantal van 20 voertuigen per jaar lijkt daarbij een realistisch maximum. Naar huidig inzicht is dit ook voldoende voor transportbedrijven die bijvoorbeeld de bevoorrading van supermarkten verzorgen.

5) De hoogte van de subsidie:

Datum

22 september 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij

26 augustus 2021

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris

Van

Programma

Vrachtwagenheffing

Ondernemers kunnen op dit moment reeds gebruik maken van de milieuinvesteringsaftrek (MIA). Om ondernemers zoveel mogelijk tegemoet te komen in de meerkosten van een emissieloze vrachtauto in vergelijking met een alternatief met een verbrandingsmotor en daarmee de terugverdientijd zoveel mogelijk te verkorten, is gekozen voor maximering van de aanschafsubsidie binnen de Europese staatsteunkaders. De hoogte van de subsidie zal zodanig worden gekozen dat de som van subsidie en verkrijgbare MIA niet boven de staatssteungrens uit komt.

Dit zal resulteren in een vast subsidiepercentage per voertuigcategorie (N2, N3 bakwagen of N3 trekker) met daarbij een maximaal subsidiebedrag. Voor vrachtwagens bestaan namelijk geen catalogusprijzen. Iedere vrachtwagen wordt op basis van de wensen van de klant geproduceerd. De spreiding binnen de aanschafkosten (en daardoor van de meerkosten) van met name de categorieën N2 en N3 bakwagens is groot. Om binnen de staatssteungrenzen te blijven zou een vast subsidiebedrag op basis van de laagste aanschafkosten moeten worden bepaald. Een laag vast subsidiebedrag leidt bij een dure truck tot een beperkte financiële ondersteuning. Dit zou ondervangen kunnen worden door te werken met ingewikkelde tabellen en diverse bedragen, maar dit zou de uitvoeringslast sterk verhogen. Een subsidiepercentage van de aanschafkosten lost dit probleem ook op en heeft lagere uitvoeringslasten. Het maximumbedrag dient te voorkomen dat het subsidiebedrag door aankoop van buitensporig dure vrachtwagens te snel uitgeput raakt.

Datum
22 september 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij
26 augustus 2021

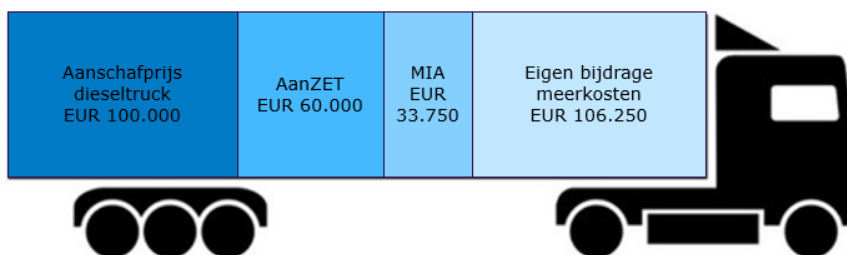
Bijlage(n)
1

Aan
Staatssecretaris

Van
Programma
Vrachtwagenheffing

	Maximale steun op grond van EU-staatssteunkader					
	40% Grote ondernemingen		50% Middelgrote ondernemingen		60% Kleine ondernemingen	
Voertuig-categorie	Subsidie-percentage	Subsidie-bedrag	Subsidie-percentage	Subsidie-bedrag	Subsidie-percentage	Subsidie-bedrag
N2	12,5%	€ 17.800	19,0%	€ 26.800	25%	€ 35.700
N3 Bakwagen	15,0%	€ 43.600	21,5%	€ 63.700	28,5%	€ 84.000
N3 Trekker	20,0%	€ 72.700	28,5%	€ 102.300	37%	€ 131.900

Op dit moment zijn batterij-elektrische trekker-opleggercombinaties te koop vanaf ongeveer € 300.000. Een waterstof-elektrische trekker kost ongeveer € 500.000. Ter vergelijking, een dieseltrekker kost ongeveer € 100.000. Een indicatief rekenmodel ziet er dan als volgt uit voor een N3 batterij-elektrische trekker aangeschaft door een grote onderneming.



In de regeling wordt uitgegaan van een techniek-neutraal vast subsidiepercentage per emissieloze vrachtauto. Er wordt derhalve geen onderscheid gemaakt in de

subsidie voor batterij-elektrische vrachtauto's, waterstof-elektrische vrachtauto's of andere eventueel nog te ontwikkelen zero emissie technologieën. Daar waterstof-elektrische vrachtauto's momenteel aanzienlijk duurder zijn dan een batterij-elektrische vrachtauto, zal dit naar verwachting in de praktijk neerkomen op hoofdzakelijk stimulering van batterij-elektrische vrachtauto's.

Hoewel dat non-profit instellingen geen gebruik kunnen maken van de MIA, is het voorstel om deze organisaties hetzelfde subsidiepercentage per voertuig toe te kennen.

De subsidieaanvraag- en verleningsprocedure volgt naar verwachting de RUS uitvoeringsvariant 2 (Raamwerk voor Uitvoering van Subsidies, variant Prestaties verantwoorden). De ondernemers zal de subsidie aanvragen via de website van RVO.nl. De ondernemer krijgt direct een bevestiging van de aanvraag toegestuurd, en vervolgens een besluit op verlening van subsidie. Na levering van de vrachtauto moet een verzoek tot vaststelling worden ingediend. RVO.nl stuurt het besluit tot vaststelling toe, gevolgd door de uitbetaling.

6) *Planning:*

Naar verwachting zullen vanaf 2022 steeds meer ondernemers de overstap naar een emissieloos voertuig willen maken, omdat een gemiddeld dieselveertuig een economische levensduur kent van 7 tot 8 jaar. Daarmee wordt na 2022 de economische levensduur langer dan de duur van de ontheffing voor EURO VI-voertuigen voor ZE-zones tot 2030.

De inzet is daarom om op 1 juni 2022 te kunnen starten met deze subsidieregeling.

<i>Actie</i>	<i>Datum</i>
Besluitvorming IenW en FIN concept-regeling	1 december 2021
Internetconsultatie	25 december 2021 – 1 februari 2022
Verwerken reacties internetconsultatie	1 februari 2022 – 1 maart 2022
Besluitvorming IenW definitieve regeling	< 1 maart 2022
Publicatie van definitieve regeling in de Staatscourant	1 april 2022
Regeling treedt in werking	1 juni 2022

Datum

22 september 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij

26 augustus 2021

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris

Van

Programma

Vrachtwagenheffing