



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 16 december 2024, nr. IENW/BSK-2024/332145, tot wijziging van de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET (toevoegen subsidieplafonds en aanvraagperiode, en enige technische wijzigingen)

(KetenID WGK 027213)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3, eerste lid, aanhef en onder b en f, en 4, eerste en tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1. wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsomschrijving van bakwagenchassis vervalt 'met een gewicht groter dan 4.250 kg'.
2. De begripsbepaling emissieloos vervalt.
3. De begripsbepaling van emissieloze vrachtauto komt te luiden:

emissieloze vrachtauto: emissievrij vervoermiddel als bedoeld in artikel 2, punt 102 octies, onderdeel c, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, dat als motorvoertuig kwalificeert en dat valt onder de voertuigcategorie N2 of N3 volgens verordening (EU) 2018/858;

4. In de begripsomschrijving van opleggertrekker wordt 'met een gewicht gelijk aan of groter dan 4.250 kg en N3' vervangen door 'of N3'.

B

Artikel 1.4, eerste lid, komt te luiden:

1. De subsidie bedraagt:
 - a. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N2 bakwagenchassis met een gewicht van minstens 10.000 kilogram:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 6,1% van de verkoopprijs tot een maximum van € 15.200;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 12% van de verkoopprijs tot een maximum van € 29.900;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 14,8% van de verkoopprijs tot een maximum van € 36.900;
 - b. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 bakwagenchassis:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 11,1% van de verkoopprijs tot een maximum van € 43.900;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 21% van de verkoopprijs tot een maximum van € 83.200;
 - 3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 29% van de verkoopprijs tot een maximum van € 115.200;
 - c. voor een nieuwe emissieloze vrachtauto die valt onder de voertuigclassificatie N3 opleggertrekker:
 - 1°. bij grote ondernemingen: 11,1% van de verkoopprijs tot een maximum van € 43.900;
 - 2°. bij middelgrote ondernemingen: 21% van de verkoopprijs tot een maximum van € 83.200;



3°. bij kleine ondernemingen en non-profitinstellingen: 29% van de verkoopprijs tot een maximum van € 115.200.

C

In artikel 1.5, eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- d. voor het jaar 2025:
 - i. € 35.300.000 voor aanvragen gedaan in de periode bedoeld in artikel 2.2, tweede lid, onderdeel d, onder i;
 - ii. € 30.000.000 voor aanvragen gedaan in de periode bedoeld in artikel 2.2, tweede lid, onderdeel d, onder ii.

D

In artikel 2.1 wordt, onder verlettering van de onderdelen a tot en met c tot b tot en met d, een onderdeel ingevoegd, luidende:

- a. het gewicht van de nieuwe emissieloze vrachtauto bedraagt minstens 10.000 kilogram;

E

Artikel 2.2, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel d komt te luiden:

- d. in 2025:
 - i. van 28 januari 2025, 9.00 uur tot en met 7 februari 2025, 12.00 uur;
 - ii. van 30 september 2025, 9.00 uur tot en met 10 oktober 2025, 12.00 uur.

2. Onderdelen e en f vervallen.

F

Artikel 2.4, onderdeel b, komt te luiden:

- b. indien voor het voertuig reeds subsidie is verleend op basis van de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouw materieel of de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit;

G

Artikel 2.5. wordt als volgt gewijzigd:

- 1. In het tweede lid wordt '15 maanden' vervangen door '12 maanden'.
- 2. In het derde lid wordt '9 maanden' vervangen door '12 maanden'.

H

In artikel 2.8 wordt '90%' vervangen door '70%'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2025. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na de dag voor de beoogde datum van inwerkingtreding, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, en werkt zij terug tot en met 1 januari 2025.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET (hierna: AanZET). Op grond van AanZET kunnen subsidies worden verstrekt voor de aanschaf van emissieloze vrachtauto's.

Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Klimaatakkoord van 28 juni 2019. Het kabinet heeft met het Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Onderdeel daarvan is ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector. Om deze kabinetsambitie te realiseren is de komende jaren financiële stimulering van emissieloze vrachtauto's noodzakelijk.

2. Noodzaak tot wijziging

Subsidieplafond

Met deze regeling worden voor het jaar 2025 de subsidieplafonds vastgesteld voor twee openstellingsperiodes. Voor de openstellingen is € 35,3 miljoen en € 30 miljoen beschikbaar. Deze middelen zijn afkomstig uit de voorfinanciering van de terugsluis vrachtwagenheffing. Met het voorgestelde budget voor de openstellingen zijn naar verwachting circa 900 emissieloze vrachtauto's te subsidiëren.

Hoogte subsidie

Vrachtauto's van 4.250 tot 10.000 kilogram komen niet langer in aanmerking voor subsidie. De reden hiervoor is dat emissieloze vrachtauto's met een gewicht onder de 10.000 kilogram in prijs reeds vergelijkbaar zijn met vergelijkbare dieselvrachtauto's. Het verstrekken van subsidie voor de aanschaf is daarom ongewenst. Ook is bij de categorie N3 bakwagenchassis de splitsing tussen vrachtauto's tot en met 18.000 kilogram en meer dan 18.000 kilogram ongedaan gemaakt. Uit de aanvragen die in 2024 zijn ingediend, blijkt dat deze voertuigen grofweg dezelfde meerprijs hebben ten opzichte van dieselvrachtauto's. De subsidiebedragen zijn daarom aangepast, en voor de categorie N3 bakwagenchassis volstaat één onderdeel in artikel 1.4.

Waterstofverbrandingsmotor

Daarnaast is de regeling opengesteld voor vrachtauto's met een waterstofverbrandingsmotor. Dit soort vrachtauto's was ten tijde van de inwerkingtreding van deze regeling (9 mei 2022) niet of nauwelijks beschikbaar. Waterstof wordt gezien als een waardevol emissievrij alternatief in aanvulling op batterij-elektrische vrachtauto's. Door deze wijziging sluit AanZET aan op andere financiële instrumenten zoals de SwiM (Subsidie Waterstof in Mobiliteit, onderdeel van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit), de SSEB (Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel) en de MIA (milieu-investeringsaftrek), die eveneens de aanschaf van waterstofverbrandingsmotoren stimuleren.

Naar aanleiding van de opgedane praktijkervaring zijn daarnaast enkele verbeteringen doorgevoerd in de regelingstekst van AanZET.

Begrotingsbehandeling

De Eerste Kamer heeft nog niet besloten over de begroting van het Ministerie van I&W voor 2025. Daarom kan er voor het kalenderjaar 2025 geen subsidieplafond worden vastgesteld zonder daar een voorbehoud bij te maken. Aanvragen op grond van deze subsidieregeling worden vaak ver van tevoren voorbereid. Om de sector een indicatie te geven van het beschikbare budget, zodat deze daarop kan anticiperen, wordt nu het beoogde plafond vastgesteld. Met ingang van 28 januari 2025 kunnen aanvragen worden ingediend.

Een verlaging van een reeds bekend gemaakt en in werking getreden subsidieplafond heeft in de regel geen gevolgen voor reeds ingediende aanvragen. Artikel 4:28 Awb biedt hierop een uitzonderingsmogelijkheid voor subsidieplafonds die worden vastgesteld voordat de begroting is vastgesteld of goedgekeurd. Deze bepaling borgt dat een eventuele latere plafondverlaging voor deze regeling gevolgen heeft voor eerder ingediende aanvragen.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Nationaal recht

Deze wijzigingsregeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M (hierna: Kaderwet). Artikel 3, eerste lid, onder b en f, van de Kaderwet geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling subsidies te verstrekken voor activiteiten die passen in het beleid inzake milieu en verkeer en vervoer. Deze wet vormt de wettelijke basis voor deze wijzigingsregeling.

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieverstreking op grond van AanZET is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidieverstrekingen zijn onder de vrijstelling van de artikelen 36ter van de Algemene groepsvrijstellingsverordening gebracht.

4. Gevolgen

Administratieve en uitvoeringslasten

De wijziging leidt niet tot een verhoging van administratieve lasten of uitvoeringslasten. De regeling bevat, net als in 2024, twee openstellingsperiodes. Het werken met twee openstellingsperiodes is het afgelopen jaar goed bevallen. Het sluit beter aan op de marktsituatie, omdat ondernemers niet slechts één moment hebben om hun investeringsbeslissing te nemen. Daarnaast spreidt het de werklast voor de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), die deze regeling uitvoert. Daarom is ervoor gekozen ook in 2025 twee aanvraagperiodes open te stellen.

De wijziging van deze regeling heeft naar haar aard geen gevolgen voor de administratieve lasten voor ondernemers en burgers. Op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie¹ kon internetconsultatie daarom achterwege blijven.

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De wijzigingen zijn merendeels technisch van aard, zonder dat daar (in)direct regeldrukgevolgen uit volgen voor burgers, bedrijven of professionals. Vanwege het ontbreken van deze gevolgen is de ontwerpregeling niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR).

5. Artikelsgewijze toelichting

Onderdeel A (wijziging artikel 1.1)

emissieloze vrachtauto

Bij een emissieloze vrachtauto gaat het om een bedrijfsvoertuig van categorie N2 (vanaf 10.000 kilogram, zie de toelichting bij de onderdelen B en D) of N3. Door de verwijzing naar artikel 2, punt 102 octies, van de algemene groepsvrijstellingsverordening gaat het om een bedrijfsvoertuig zoals gedefinieerd in punt 4, onder b, van artikel 4 van Richtlijn 2009/33/EG²: zonder interne verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor met emissies van minder dan 1 g CO₂/kWh als gemeten in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 595/2009³, of met emissies van minder dan 1 g CO₂/km als gemeten in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007⁴. Door de aanpassing van dit begrip komen, net als bij de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, voertuigen met een waterstofverbrandingsmotor (H2ICE) voor subsidie in aanmerking. Hoewel zeer kleine hoeveelheden stikstofoxiden en roetdeeltjes vrijkomen bij deze vrachtauto's, worden deze volgens de nieuwe CO₂-emissienormen van de EU wel gekwalificeerd als emissieloos.

¹ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.

² Richtlijn 2009/33/EG van het Europees parlement en de Raad inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit (PbEU 2009, L 120).

³ Verordening (EG) Nr. 595/2009 van het Europees parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188).

⁴ Verordening (EG) Nr. 715/2007 van het Europees parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171).



Als gevolg van de aanpassing van de begripsomschrijving van de emissieloze vrachtauto vervalt de begripsomschrijving emissieloos. Deze term kwam alleen voor in de begripsomschrijving 'emissieloze vrachtauto' en is daaruit verdwenen.

Onderdelen B en D (wijziging artikel 1.4 en 2.1)

In paragraaf 2 van de algemene toelichting is al toegelicht dat vrachtauto's van 4.250 tot 10.000 kilogram niet langer in aanmerking komen voor subsidie. Hierom is in artikel 2.1, onderdeel a, een voorwaarde toegevoegd. Gelet hierop zijn in artikel 1.4 de subsidiepercentages en de bijbehorende maximumbedragen per bedrijfsgrootte en voertuigcategorie aangepast.

Zoals in paragraaf 2 van de toelichting aangehaald, zijn onderdelen b en c van artikel 1.4 samengevoegd tot één onderdeel. Als gevolg van daarvan is onderdeel d het nieuwe onderdeel c geworden.

Onderdeel E (wijziging artikel 2.2)

De subsidieplafonds waren tot en met 2024 in de regeling opgenomen. Met onderdeel E worden de plafonds van het jaar 2025 ingevoegd, met daarbij twee openstellingsperiodes. Om te voorkomen dat een aanvraagperiode opengaat voordat in de regeling een subsidieplafond is vastgesteld, zijn de aanvraagperiodes voor 2026 en 2027 (onderdelen e en f) uit de regeling geschrapt. De regeling loopt door, en de aanvraagperiodes zullen weer toegevoegd als de subsidieplafonds voor 2026 onderscheidenlijk 2027 worden vastgesteld.

Onderdeel F (wijziging artikel 2.4)

Door de wijziging van het begrip 'emissieloze vrachtauto' komen ook vrachtauto's met een waterstofverbrandingsmotor in aanmerking voor subsidie. Deze vrachtauto's hebben een vergelijkbare prijs als elektrische vrachtauto's.

De aanpassing van artikel 2.4 borgt dat een aanvrager geen subsidie kan ontvangen als voor het voertuig reeds subsidie is verleend op basis van de SSEB of de SwiM. Dit gold al voor de SSEB. De SwiM is met deze wijziging aan dit artikel toegevoegd.

Onderdeel G (wijziging artikel 2.5)

De termijn om de aanvraag tot subsidievaststelling te doen, is verkort van 15 naar 12 maanden. Deze termijn was in 2023 wegens langere levertijden bij fabrikanten verlengd naar 15 maanden, maar dat is niet meer aan de orde. Door de termijn weer te verkorten, komen de gesubsidieerde voertuigen sneller op de weg. Het blijft mogelijk om uitstel aan te vragen. Dit in het geval de subsidieontvanger kan aantonen dat de levertijd van de nieuwe emissieloze vrachtauto langer is dan 12 maanden. De totale termijn, inclusief uitstel, om de aanvraag tot subsidievaststelling te kunnen doen, blijft net als eerder 24 maanden. Daarom wordt de termijn van 9 maanden verlengd naar 12 maanden.

Onderdeel H (wijziging artikel 2.8)

De hoogte van het voorschot bij subsidietoekenning is verlaagd van 90% naar 70%. Dit verhoogt de prikkel om snel een aanvraag tot subsidievaststelling te doen.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking op het vaste verandermoment van 1 januari 2025. De wijzigingen hebben betrekking op nog komende aanvraagperiodes en niet op al eerder ingediende aanvragen. Daarom is het niet nodig om overgangsrecht op te nemen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*