



Adviescollege —
toetsing regeldruk

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T 070 310 86 66
E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Onze referentie MvH/RvZ/IdB/bs/ATR3131/2023-U085

Uw referentie

Datum 18 oktober 2023

Betreft Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit

Geachte mevrouw Heijnen,

Op 28 september 2023 is de voorgenomen *Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit* aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd voor advies. De subsidieregeling heeft als doel het stimuleren van investeringen in waterstoftankstations en emissievrije waterstofvoertuigen voor wegvervoer. Het wil zo de emissie van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen verminderen.

Met de regeling kunnen subsidies worden verstrekt voor de realisatie van waterstoftankstations en voor de meerkosten van de aanschaf of retrofitting van waterstofvoertuigen. De subsidieregeling focust op zwaar wegtransport. Subsidie kan alleen worden aangevraagd door consortia die voertuig- en tankinfrastructuur combineren.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

De noodzaak voor een subsidieregeling ligt volgens de toelichting in de huidige patstelling bij de uitrol van waterstofvoertuigen en bijbehorende tankinfrastructuur: zonder voertuigen komen er geen waterstoftankstations en zonder stations geen voertuigen. De onrendabele top van investeringen in tankinfrastructuur en voertuigen is op dit moment nog te hoog. De subsidieregeling moet de patstelling doorbreken. Door de (verplichte) combinatie van voertuigen en tankinfrastructuur in de regeling kan de exploitant van de tankinfrastructuur rekenen op een basisafname, terwijl hiermee voor gebruikers van de voertuigen een betrouwbare tankinfrastructuur wordt verwezenlijkt.

Het college constateert dat nut en noodzaak van de subsidieregeling hiermee onderbouwd is. Wel vraagt het college aandacht voor het volgende. De subsidieregeling komt tankstationhouders en vervoerders tegemoet in de kosten die zij maken bij de bouw van waterstoftankstations danwel de aanschaf van waterstofvoertuigen. Het gaat bij deze kosten om realisatie- en aanschafkosten en niet om gebruikskosten. Een andere belangrijke reden dat waterstofvoertuigen minder aantrekkelijk zijn in aanschaf (onder andere in vergelijking met elektrische alternatieven), is de huidige hoge meerkosten van (hernieuwbare) waterstof aan de pomp (gebruikskosten). De toelichting gaat niet in op de vraag in hoeverre de subsidieregeling zal leiden tot lagere gebruikskosten of dat aanvullend beleid nodig is om dit te bewerkstelligen.

1.1 Het college adviseert inzichtelijk te maken in welke mate de subsidieregeling zal leiden tot lagere gebruikskosten en daarbij toe te lichten of aanvullend beleid nodig is om deze gebruikskosten (verder) te laten dalen.

2. Minder belastende alternatieven

De toelichting benoemt dat uit een analyse van beschikbare subsidie-instrumenten is gebleken dat er geen bestaand instrument beschikbaar is dat de mogelijkheid biedt om waterstoftankinfrastructuur en emissievrije (waterstof)voertuigen gecombineerd te subsidiëren. Bestaande instrumenten richten zich alleen op voertuigen en bieden daarbij financieel onvoldoende prikkel om de opschaling van waterstofvoertuigen mogelijk te maken. Aanvragers kunnen de impuls uit deze regeling combineren met de milieuinvesteringsaftrek (MIA).

Het college ziet geen aanleiding voor opmerkingen over minder belastende alternatieven.

3. Werkbaarheid

De subsidie is gericht op samenwerkingsverbanden van in ieder geval exploitanten van waterstoftankstations en vervoerders. Daarnaast kunnen ook andere partijen aansluiten, zoals verladers. Bij het opstellen van deze regeling zijn stakeholders in of met een directe relatie tot de logistieke sector geraadpleegd. In april 2023 heeft daartoe een webinar plaatsgevonden en in september 2023 een stakeholderbijeenkomst. Niet duidelijk is welke partijen hiervoor waren uitgenodigd, wat de uitkomsten zijn van deze bijeenkomsten en in hoeverre de regeling hierop is aangepast. Daarmee is niet duidelijk of MKB-bedrijven zijn geconsulteerd over de subsidieregeling en in hoeverre aandachtspunten over de werkbaarheid van de subsidieregeling zijn verwerkt.

3.1 Het college adviseert duidelijk te maken welke partijen voor de stakeholderbijeenkomsten zijn geraadpleegd en hoe opvolging is gegeven aan aandachtspunten uit deze consultatie over de werkbaarheid. Specifiek adviseert het college aan te geven in hoeverre MKB-bedrijven zijn geraadpleegd.

De subsidieregeling stelt eisen aan de subsidieontvanger. Vanwege de doelmatigheid van de regeling is het van belang om waterstofvoertuigen voor Nederland te behouden. Dat draagt ook bij aan het doel om voor de langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Daarom geldt als eis dat het aangeschafte waterstofvoertuig vier jaar in eigendom

moet blijven van de subsidieontvanger. Het college acht deze voorwaarde onnodig beperkend. Aangezien het doel van de regeling is om de aanschaf van waterstofvoertuigen in Nederland te stimuleren en deze voertuigen voor Nederland te behouden, zou de aanschafsubsidie in stand kunnen blijven bij een binnenlandse verkoop. Dat is minder belastend dan het (gedeeltelijk) terugvorderen van de subsidie. De controle op de tenaamstelling die de RVO al uitvoert, kan deze mogelijkheid ondersteunen.

3.2 Het college adviseert om de subsidie in stand te laten bij binnenlandse verkoop van het waterstofvoertuig.

De regeling bevat verder jaarlijkse subsidieplafonds. Dit betekent dat als de belangstelling voor de subsidie groter blijkt dan wordt voorzien, de aanschaf van waterstofvoertuigen en de realisatie van tankinfrastructuur kan worden uitgesteld totdat een nieuw jaarbudget is vastgesteld en de regeling opnieuw wordt opengesteld. Dit 'stop&go-effect' leidt tot vertraging en is daarmee tegengesteld aan de doelstelling van de subsidieregeling. Dit kan worden tegengegaan door met een kasschuif het budget van een volgend of vorig jaar aan te wenden. Tevens voorkomt dit regeldruk, doordat aanvragers niet opnieuw een subsidieaanvraag moeten doorlopen bij overschrijding van het plafond.

3.3 Het college adviseert om de mogelijkheid te creëren om te schuiven met budgetten tussen jaren, zodat meer flexibiliteit ontstaat met betrekking tot de subsidieplafonds.

4. Gevolgen regeldruk

De toelichting bevat een gedeeltelijk regeldrukanalyse. De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat onder andere uit het kennisnemen van de regeling. Vervolgens moet een samenwerkingsverband worden gevormd tussen in ieder geval tankstationhouders en vervoerders. Nadat het consortium is samengesteld, doet de penvoerder een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per voertuig besteedt aan al deze stappen. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager € 180,- per voertuig. De regeldruk voor de aanvraag voor een tankstation is nog niet gekwantificeerd. Ook de macroregeldruk van de subsidieregeling ontbreekt.¹

4.1 Het college adviseert de berekening van de regeldruk aan te vullen, conform Rijksbrede methodiek.

¹ In de versie die bij ATR is ingediend voor formele toetsing, ontbraken deze gegevens. Deze zijn later wel toegevoegd aan de internetconsultatieversie. Het college wijst er op zijn advies alleen betrekking heeft op de versie die voor advies aan het college is voorgelegd.

Dictum

Gelet op de toetsing is het eindoordeel van ATR bij het voorstel:

De regeling vaststellen, nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Het verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening houdt.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris