



Adviescollege  
toetsing regeldruk

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

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
De heer M.G.J. Harbers  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

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

Postbus 16228  
2500 BE Den Haag

**Onze referentie** MvH/RvZ/JT/RS/bs/ATR3081/2023-U082

**Uw referentie**

T 070 310 86 66

E [info@atr-regeldruk.nl](mailto:info@atr-regeldruk.nl)

[www.atr-regeldruk.nl](http://www.atr-regeldruk.nl)

Datum 29 september 2023

Betreft Wijziging Aanschafsubsidie Zero-Emissie Truck (AanZET)

Geachte heer Harbers,

Op 25 augustus 2023 is de voorgenomen *wijziging van de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Truck (AanZET)* aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd voor toetsing en advies. De subsidieregeling heeft als doel het stimuleren van de aanschaf van nieuwe emissieloze vrachtauto's door ondernemingen en non-profitinstellingen, om daarmee de emissie van CO2 en luchtverontreinigende stoffen te verminderen.

Het voorstel regelt de aanschafsubsidie voor 2024. Het gaat daarbij om drie wijzigingen ten opzichte van de eerdere subsidierondes in 2022 en 2023:

1. Het subsidiebedrag per truck wordt lager, vanwege EU-regels inzake staatssteun.
2. Per dag kan per bedrijf voor maximaal één truck subsidie worden aangevraagd. Indien een bedrijf voor meerdere trucks subsidie wil aanvragen, dient het enkele dagen achtereenvolgende aanvragen in te dienen. Dit kan tot op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt. Deze wijziging wordt nu voorgesteld om loting bij overtekening van de subsidieregeling zoveel mogelijk te voorkomen, het subsidieproces eerlijk te laten verlopen, en alle partijen (ook kleinere bedrijven) een gelijke kans te bieden.
3. Het subsidieplafond voor 2024. Bij dit bedrag staat in de consultatie-versie nog PM. Naar verwachting zal in 2024 een bedrag van ruim 45 miljoen euro beschikbaar zijn.

#### Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldruk gevolgen 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*

Het voorstel heeft tot doel de keuze voor een emissieloos voertuig te stimuleren door het prijsverschil met een dieselvrachtwagen te verkleinen. Daarmee heeft het kabinet ook tot doel om het transitiepad voor zero-emissie vrachtauto's te versnellen. Deze transitie is mede van belang in het kader van de (duurzame) bevoorrading van nul-emissiezones vanaf 2025 in diverse binnensteden. Uit analyses blijkt dat voor deze bevoorrading in 2030 circa 12.000 emissieloze vrachtauto's nodig zijn. De subsidieregeling draagt bij aan het op weg krijgen van deze emissieloze voertuigen. Het college stelt vast dat het voorstel nut en noodzaak onderbouwd. Het ziet geen aanleiding voor adviespunten bij dit onderdeel.

Het college is positief over het feit dat met de subsidieregeling financiële middelen beschikbaar komen om de aanschaf van een elektrische truck aantrekkelijker te maken. Het college merkt aanvullend op dat deze subsidieregeling niet toereikend is om de beoogde transitie volledig te faciliteren voor de middellange termijn. Dat heeft met de omvang van de subsidie per truck te maken, met het (totaal) beschikbaar subsidiebudget en met de onzekerheid voor ondernemers of zij subsidie zullen verkrijgen. Deze onzekerheid volgt ook uit de ervaringen met de regeling in de afgelopen twee jaar, waarbij de regeling fors werd overtekend. Om deze reden geeft het college in overweging in de toelichting aandacht te besteden aan (de relatie met) andere of aanvullende maatregelen die getroffen kunnen en zullen worden om de gewenste transitie te bevorderen. Daarbij kan het gaan om bijvoorbeeld fiscale of financiële voorzieningen, zoals subsidie voor laadinfrastructuur en de hoogte van de vrachtwagenheffing in de toekomst. Daarnaast onderstreept het college het belang van de randvoorwaarden, zoals voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit, om de beoogde transitie in de praktijk te kunnen realiseren.

## 2. *Minder belastende alternatieven*

Het subsidieplafond van AanZET werd in 2022 en 2023 op de eerste dag van de openstelling bereikt en ruim overtekend. Subsidie is vervolgens toegekend via loting. De forse overtekening van het subsidieplafond betekende ook dat een deel van de aanvragers tevergeefs (regeldruk)kosten heeft gemaakt. Zowel in 2022 als 2023 is na de eerste loting en subsidietoekenning door uw ministerie extra subsidiegeld beschikbaar gesteld waarmee een deel van de oorspronkelijke aanvragen alsnog zijn toegekend.<sup>1</sup> Op grond van het (concept) MeerJarenProgramma bij de terugsluis van de Vrachtwagenheffing is de verwachting dat voor de subsidieregeling ruim 45 miljoen euro beschikbaar zal zijn in 2024.

Het college ziet aanleiding voor twee adviespunten ten aanzien van minder belastende alternatieven bij de voorgestelde subsidieregeling.

### **Subsidie voor in 2023 uitgelote aanvragen**

Het doel van de regeling is om de keuze voor een emissieloos voertuig doeltreffend en doelmatig te stimuleren door middel van een aanschafsubsidie waarmee het prijspeil met een dieselvrachtwagen wordt verkleind. Het college stelt vast dat in 2023 ongeveer twee keer zoveel subsidie is aangevraagd, als dat uiteindelijk beschikbaar was en is toegekend.

---

<sup>1</sup> Het subsidieplafond van de subsidieronde AanZet in 2022 bedroeg 11,5 miljoen euro. Er werd voor 33 miljoen euro subsidie aangevraagd. Vanwege de forse overtekening besloot uw ministerie medio 2022 om 13,5 miljoen euro extra subsidie beschikbaar te stellen. In 2023 bedroeg het subsidieplafond 30 miljoen euro. Er werd toen voor in totaal 120 miljoen euro aangevraagd. In het najaar van 2023 is nog eens 27,4 miljoen euro aan subsidie beschikbaar gesteld voor financiering van eerder ingediende aanvragen.

Bedrijven die bij de subsidieregeling zijn uitgeloot kunnen en mogen in 2024 opnieuw een aanvraag indienen. De toelichting bij het voorstel geeft aan dat ook in 2024 de verwachting is dat er meer interesse voor de subsidie zal zijn dan het beschikbare budget toelaat. Het college stelt vast dat een mogelijk minder belastend alternatief voor een volledig nieuwe subsidieronde begin 2024 niet lijkt te zijn overwogen. Daarbij gaat het om de mogelijkheid van het (alsnog) toekennen van subsidie aan partijen van wie de aanvragen in 2023 zijn uitgeloot, met budget uit 2024. Concreet zou RVO (tussen nu en eind 2023) de uitgelote partijen kunnen aanschrijven met de vraag of zij alsnog in aanmerking zouden willen komen voor subsidie voor de aanschaf van een elektrische truck. De partijen die hierop positief reageren kunnen in dat geval begin januari 2024 subsidie toegekend krijgen, waarna de aanschaf van de elektrische truck snel kan volgen. Als de belangstelling hiervoor eind 2023 bekend is, kan ook duidelijk worden hoeveel subsidiegeld er nog beschikbaar is voor een eventuele nieuwe subsidieronde begin 2024 voor nieuwe aanvragen.

Volgens het college kent deze mogelijkheid meerdere voordelen. Allereerst kan het doel van de regeling sneller worden bereikt, dan via een volledig nieuwe subsidieronde in de eerst helft van 2024. Bedrijven kunnen de aanschaf van de elektrische truck al in 2023 verder voorbereiden en begin 2024 realiseren. Ten tweede biedt het bedrijven meer en sneller zekerheid. Dat geldt in het bijzonder voor bedrijven die in 2023 (en in een aantal gevallen ook in 2022) zijn uitgeloot en alsnog in aanmerking komen voor financiële middelen. Zij hoeven niet opnieuw deel te nemen aan een subsidieregeling met onzekerheid en te wachten op een subsidie-besluit in de eerst helft van 2024. Dit laatste betekent ook dat de genoemde optie resulteert in minder regeldruk voor de betrokken partijen.

Het college merkt op dat het voorgaande een keuze impliceert voor welke bedrijven de overheid (met voorrang) financiële steun zou willen verlenen. Hiervoor zijn argumenten genoemd die deze keuze kunnen legitimeren (waaronder de mate van doelbereik en de lagere regeldruk). Het is bij het genoemde alternatief ook denkbaar om selectiever te zijn met het alsnog toekennen van subsidie. Bijvoorbeeld door alleen partijen in aanmerking te laten komen voor deze middelen waarvan de subsidieaanvragen zowel in 2022 als 2023 zijn uitgeloot. Ook kan gedacht worden aan het met voorrang toekennen van subsidie aan bedrijven die een eerste elektrische truck aanschaffen (om daarmee de transitie als bedrijf in gang te zetten).

## **2.1 Het college adviseert de mogelijkheid te onderzoeken om subsidie uit 2024 toe te kennen aan partijen van wie eerder subsidieaanvragen zijn uitgeloot en in de toelichting de uitkomst hiervan inhoudelijk te onderbouwen.**

### **Eén integrale subsidieaanvraag**

Bij de subsidierondes in 2022 en 2023 bleek de subsidie binnen een dag na openstelling overtekend. Vervolgens vond loting plaats om te bepalen welke aanvragers subsidie kregen toegekend. Omdat het de verwachting is dat in 2024 opnieuw meer interesse is voor de subsidie dan beschikbaar budget, wijzigt het voorstel de aanvraagprocedure. Bij eerdere openstellingen bleek namelijk dat sommige aanvragers subsidie aanvragen voor meer emissieloze vrachtauto's dan dat zij er daadwerkelijk willen aanschaffen. Dit deden zij om de lotingskansen te verhogen. Om dit te voorkomen, regelt het voorstel dat een bedrijf per dag slechts één subsidieaanvraag kan indienen voor aanschaf van een emissieloze vrachtauto. Als een bedrijf voor meer trucks subsidie wil aanvragen, kan het op

de dagen na de openstelling (per dag) een nieuwe aanvraag indienen, tot en met de dag dat het subsidieplafond is bereikt. Dit betekent dat een bedrijf dat bijvoorbeeld subsidie wil aanvragen voor vier elektrische trucks – als het plafond niet eerder is bereikt – op vier dagen achtereen een losse aanvraag kan indienen.

Het college merkt op dat deze gewijzigde aanvraagprocedure fors meer (ervaren) regel-druklasten met zich meebrengt. Als een bedrijf voor meerdere elektrische trucks subsidie wil aanvragen, dient het in de nieuwe situatie meermaals na te gaan of nog subsidie beschikbaar is, meermaals digitaal in te loggen en de aanvraagprocedure meermaals te doorlopen. De toelichting maakt niet duidelijk of een minder belastend alternatief hiervoor is overwogen, en zo ja, waarom daarvoor niet is gekozen. Het gaat hierbij om de procedure-inrichting waarbij bedrijven met één integrale aanvraag voor meerdere trucks subsidie kunnen aanvragen, en RVO voor de subsidietoekenning eerste subsidie toekent aan alle aanvragers voor de eerste trucks. Als na toekenning van de subsidie voor de eerste trucks het subsidieplafond nog niet is bereikt, kan RVO op grond van de aanvragen ook de subsidie voor de tweede en volgende trucks toekennen. Voor deze aanvraag-procedure is het volgens het college niet noodzakelijk dat bedrijven separate aanvragen indienen (met een grens van één per dag). Deze voorgestelde procedure vormt ook een oplossing voor het probleem dat bedrijven meer aanvragen indienen om hun lotingskans te vergroten. In de nieuwe procedure vergroot een aanvraag door een bedrijf voor subsidie voor meerdere trucks namelijk niet de kans op toekenning van deze subsidie.

## **2.2 Het college adviseert de subsidiemodule zo in te richten dat partijen met één aanvraag subsidie kunnen aanvragen voor meerdere elektrische trucks en daarvoor niet op meerdere dagen aanvragen hoeven in te dienen.**

### *3. Werkbaarheid*

De werkbaarheid van wettelijke verplichtingen of voorzieningen is gebaat bij vroegtijdige consultatie van partijen die deze bepalingen moeten naleven of voorzieningen aanvragen. De toelichting bij het voorstel geeft aan dat in augustus 2023 een stakeholderbijeenkomst heeft plaatsgevonden waar de wijziging van AanZET is aangekondigd. Niet duidelijk is welke partijen hiervoor waren uitgenodigd, wat de uitkomsten zijn van deze bijeenkomst en in hoeverre de regeling hierop is aangepast. Daarmee is niet duidelijk of bijvoorbeeld MKB-bedrijven zijn geconsulteerd over de wijzigende subsidieregeling en in hoeverre aandachtspunten over de werkbaarheid van de subsidieregeling zijn verwerkt. Gegeven de ervaringen in 2022 en 2023 met de subsidieregeling is het volgens het college van belang (MKB-)bedrijven in een vroegtijdig stadium te consulteren. In een panelgesprek met (MKB-)bedrijven kan onder andere de werkbaarheid worden getoetst van de voorgestelde wijziging waarbij bedrijven op meerdere dagen aanvragen moeten indienen als zij voor meerdere trucks in aanmerking willen komen voor subsidie.

## **3.1 Het college adviseert een MKB-toets uit te voeren over de gewijzigde subsidieregeling en bij het voorstel toe te lichten hoe opvolging is gegeven aan aandachtspunten uit de (bedrijfs)consultatie over de werkbaarheid.**

#### 4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel bevat geen kwantificering van de regeldrukgevolgen. De toelichting stelt dat de aanvraagprocedure en daarmee de administratieve lasten per aanvraag gelijk blijven. Aanvullend wordt aangegeven dat de administratieve lasten zich spreiden over meerdere dagen als de ondernemer er voor kiest voor meerdere trucks subsidie aan te vragen. Het volledig ontbreken van een kwantitatieve analyse van de regeldrukgevolgen bemoeilijkt onderbouwde besluitvorming over het voorstel. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk van hoeveel subsidieaanvragen het voorstel uitgaat en wat (bij benadering) de regeldruklasten zijn per aanvraag voor een ondernemer. Daarnaast zal de (ervaren) regeldruk voor een ondernemer hoger zijn, als deze voor meerdere trucks subsidie wil aanvragen. Dit is het gevolg van de keuze om per dag maar subsidie te kunnen aanvragen voor één truck. Gegeven de ervaringen met 'overtekening' bij de eerdere subsidierondes is van belang om hier ook bij de nieuwe subsidieronde rekening te houden. Dit betekent namelijk dat ook ondernemers de regeldruklasten zullen ervaren die mogelijk niet, of pas later in aanmerking komen voor subsidie in reactie op een ingediende aanvraag.

#### **4.1 Het college adviseert de regeldrukeffecten van de (gewijzigde) subsidie-regeling in kaart te brengen, conform de Rijksbrede methodiek en daarbij aandacht te besteden aan de genoemde aandachtspunten.**

##### Dictum

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

#### **De regeling niet vaststellen, tenzij met de adviespunten rekening is gehouden.**

Het college onderkent de noodzaak tot verdere verduurzaming van transport in Nederland. Het dictum bij dit advies brengt primair tot uitdrukking dat de toelichting en onderbouwing bij het voorstel aanvulling en aanscherping behoeven, alvorens besluitvorming over het voorstel op onderbouwde wijze kan plaatsvinden. Belangrijk daarbij is ook dat een minder belastende inrichting van het aanvraagproces voor bedrijven mogelijk is, welke niet is overwogen.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Het verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening houdt. Verder verzoekt het u om een eventuele wijziging van het voorstel (met aanmerkelijke consequenties voor de regeldruk) voor te leggen aan het college, opdat wij kunnen beoordelen of een aanvullende zienswijze noodzakelijk is.

Hoogachtend,

*w.g.*

M.A. van Hees  
Voorzitter

R.W. van Zijp  
Secretaris