

## **Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie**

### **Wijziging Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport DKTI**

**(Internetconsultatie van 8 oktober tot en met 5 november 2020)**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een uitbreiding voor van de regeling voor Demonstratie klimaattechnologieën en –innovaties in transport (DKTI). Dit nieuwe onderdeel heet 'Learning by Using'. Bedrijven die samen kennis willen opdoen met de inzet van zero-emissie (ZE) vrachtwagens kunnen in het kader van Learning by Using subsidie krijgen voor een deel van de kosten voor experimentele ontwikkeling, voertuigen en tank- en laadinfrastructuur. Ook zijn er enkele kleinere wijzigingen in de bestaande regeling.

#### **Doelgroepen die door de regeling worden geraakt**

De DKTI Learning by Using richt zich op:

- ondernemingen in de transport- en vervoersector en
- exploitanten van tank- of laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers.

#### **Doelstellingen van deze uitbreiding van de DKTI regeling zijn:**

- bedrijven samen ervaring te laten opdoen met de grootschalige inzet van ZE voertuigen in de categorieën N2 vanaf 4.250 kg en N3;
- procesinnovatie met betrekking tot de inzet van deze voertuigen te bevorderen;
- kennisdeling hieromtrent met relevante partijen.

#### **Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen**

Door Learning by Using winnen enerzijds koploperbedrijven waardevolle informatie in over de mogelijkheden om zero emissie vrachtwagens op grote schaal in te zetten in hun dagelijkse logistieke processen. Hierdoor worden onzekerheden over inzetmogelijkheden weggenomen en de kosten van de inzet van voertuigen kunnen verder worden verlaagd.

Anderzijds voorzien projecten daarin dat opgedane ervaringen worden gedeeld met de sector als geheel waardoor ook de onzekerheden van potentiële toekomstige gebruikers over het gebruik van zero emissie vrachtwagens verkleind kunnen worden.

Tenslotte kunnen aan de aanbodkant gedeelde kennis en ervaringen dienen als input voor verdere aanpassing van zero emissie vrachtwagens aan de behoeften van grootschalige inzet.

## **De internetconsultatie**

Op alle wijzigingen van deze regeling en de toelichting kon worden gereageerd. In het bijzonder werd verzocht om met betrekking tot artikel 19 kenbaar te maken of het lagere steunpercentage voldoende is voor investeringen milieubescherming en om een project Learning by Using aan te kunnen gaan. Er zijn in totaal 56 reacties ingediend, hiervan zijn er 28 openbaar. Indieners zijn met name bedrijven en instellingen die gebruik willen maken van de regeling, organisaties en adviseurs die hun belangen behartigen en enkele overheidsorganisaties. Gelet op het aantal ontvangen reacties en de diversiteit ervan is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele bijdragen, maar wordt op hoofdlijnen weergegeven wat de aard van de reacties was.

### **1. Algemeen beeld van de reacties**

De reacties zijn zeer divers van aard. Veel opmerkingen hebben betrekking op de nieuwe projectcategorie Learning by Using. Dit betreft met name de mate van financiële ondersteuning in relatie tot de beleidscontext, de subsidiepercentages voor investeringen milieubescherming, de aanvraagprocedure, de rol van kennisinstellingen in projecten en uiteenlopende vragen en opmerkingen met betrekking tot de subsidievoorwaarden van projecten Learning by Using.

Met betrekking tot de overige projectcategorieën werd ook veelvuldig verzocht om een verruiming van de steunmogelijkheden voor diverse categorieën vervoermiddelen en doelgroepen. Daarnaast waren er vooral veel vragen en opmerkingen over de reikwijdte van steun voor de in de wijzigingsregeling aangepaste voertuigcategorie zero emissie mobiele machines.

### **2. Hoofdlijnen van de inhoudelijke reacties**

*Hieronder volgen de meest toonaangevende reacties in hoofdlijnen. De reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.*

Zoals eerder benoemd betreft het merendeel van de opmerkingen de nieuwe projectcategorie Learning by Using. Ongeveer een kwart van de respondenten geeft aan de voor de nieuwe projectcategorie Learning by Using beschikbare middelen ontoereikend te vinden of heeft vraagtekens bij de omvang van het budget in verhouding tot het in het Klimaatakkoord voor 2025 verwachte aantal zero emissie vrachtauto's.

De vraag in de consultatie of een lager steunpercentage in artikel 19 voldoende is voor investeringen milieubescherming en om een project Learning by Using aan te kunnen gaan werd beantwoord in ongeveer de helft van alle ontvangen reacties. Het antwoord op deze vraag was unaniem negatief. Met betrekking tot het steunpercentage gaf tevens circa een kwart van de respondenten aan dat niet alle projecten in aanmerking komen voor aanvullende steun van 12% op grond van de MIA/Vamil. In enkele reacties werd daarom gevraagd om een nog hoger steunpercentage voor de DKTI dan de in artikel 19 voorgestelde keuzes.

Daarnaast gaf een groot deel van de respondenten aan dat de voorziene selectieprocedure voor Learning by Using onvoldoende waarborgen biedt met betrekking tot de impact en/of kwaliteit van projecten.

Tenslotte werden er zeer uiteenlopende vragen gesteld en opmerkingen geplaatst m.b.t. de subsidievoorwaarden van Learning by Using zoals het minimumaantal voertuigen en de vereisten voor de samenwerkingsovereenkomst en het plan van aanpak omtrent de wijze van gegevensverzameling, -verwerking en kennisverspreiding.

Met betrekking tot de overige projectcategorieën waren er vooral veel opmerkingen en vragen over de aangepaste steunmogelijkheden voor zero-emissie mobiele machines. Dit betrof enerzijds verzoeken om nadere toelichting op de relatie van de DKTI tot het bredere kabinetsbeleid omtrent de Aanpak Stikstof. Anderzijds werd er verzocht om verduidelijking en/of verbreding van de reikwijdte van deze categorie ('bouwwerkzaamheden'). Ook werd door verschillende partijen verzocht om de mogelijkheid om 10 extra punten toe te kennen in de beoordeling ook toe te passen op projecten in de grond-, weg- en waterbouw (GWW).

Daarnaast betroffen de reacties op de reeds bestaande projectcategorieën ook vaak een verzoek om aanvullende steunmogelijkheden. Zo geven bijvoorbeeld vertegenwoordigers van de lucht- en scheepvaartsector aan teleurgesteld te zijn over de omvang en de mogelijkheden die worden geboden voor de voor hun relevante projecten in de bestaande categorieën. Maar ook buiten de lucht- en scheepvaart werd in verschillende reacties gevraagd om steunmogelijkheden uit te breiden met diverse andere voertuigcategorieën en doelgroepen.

Tenslotte is in een aantal reacties voorgesteld om de steunmogelijkheden voor biobrandstofprojecten verder te beperken.