

Internet consultatie voorstel DKTI 3 regeling

Beste heer, mevrouw,

Bijgaand treft u onze zienswijze ten aanzien van de door u voorgestelde aangepaste DKTI regeling 'DKTI 3';

Alternatieve brandstoffen

Alternatieve brandstoffen zijn op dit moment opgenomen in de DKTI 3 regeling. Via de accijns is er reeds een incentive voor deze brandstoffen. Met deze vrijstelling is er in een aantal gevallen een business case te behalen (hoge kilometrages). Wij zijn van mening dat het DKTI 3 budget beter besteed kan worden aan oplossingen waar nog geen business case voor handen is en die opschaling behoeven om uiteindelijk wel tot een business case te kunnen komen.

Eveneens zijn wij van mening dat de controle op en geschiktheid van voertuigen om op alternatieve brandstoffen te rijden totaal niet geborgd is in de huidige regeling. Met andere woorden, de meeste Euro VI-D motorren zijn geschikt voor 100% HVO. Hiermee voldoe je aan de begripsomschrijving, er staat echter nergens vermeld hoe je aan moet tonen dat er ook werkelijk op de alternatieve brandstof gereden dient te worden.

Learning by Using

We zien in deze fase van de transitie naar zero emissie transport dat de laadstrategie wordt bepaald door de momenten waarop de voertuigen stil staat. Dit is tijdens laden/lossen ofwel tijdens de pauze van de chauffeur. Laden en lossen zijn hierin de eerste keuze. In veel gevallen komt de laadinfrastructuur op het terrein van verlader of ontvanger te staan. Deze is niet publiek toegankelijk. Om projecten een grotere kans van slagen te geven, zijn wij van mening dat er in deze fase nog geen verschil gemaakt moet worden tussen publieke of niet publieke laadinfrastructuur.

Het samenwerkingsverband zoals genoemd, verbindt twee partijen die investeren. Hier is niet duidelijk of ieder van de twee partijen in beiden (voertuigen en infrastructuur) moet investeren of de ene partij in voertuigen en de andere partij in laadinfrastructuur. Wij vinden dat de laatste mogelijkheid moet gelden binnen de regeling.

Met betrekking tot de aantallen voertuigen zoals genoemd in de regeling het volgende. We begrijpen dat de regeling als doelstelling heeft 'grotere aantallen voertuigen op de weg te krijgen'. Een minimum aantal voertuigen per project is ons inziens niet de beste manier om dit te bereiken. Onze ervaring is dat door samenwerkingsverbanden aan te gaan met andere vervoerders om tot minimaal 5 voertuigen te komen er geen inkoopvoordeel te behalen is. De specs van de voertuigen zijn onderling te verschillend. Op basis van de huidige subsidie percentages zullen partijen waarschijnlijk bereid zijn tot het investeren in 1 voertuig. Waardoor er minimaal 5 vervoerders betrokken dienen te worden in de samenwerking.

Vanuit ervaring weten we dat dit soort samenwerkingen erg complex zijn en daarmee de kans op succes verkleind.

Om de doelstelling te behalen van grotere aantallen voertuigen op de weg, is het ons inziens vanzelfsprekender om het percentage van de subsidie op de meerkosten juist te verhogen ten opzichte van DKTI 2. Hierbij zou de volledige onrendabele top van de meerkosten door gedekt dienen te worden. Wij stellen voor om het minimaal aantal voertuigen achterwege te laten of lager vast te stellen. Een hoger totaalbudget voor de programmaliijn Learning by using is zeer wenselijk.

De afgelopen maand heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat haar plannen kenbaar gemaakt aan de tweede kamer met betrekking tot de uitvoeringsagenda rondom zero emissie stadslogistiek. Hieruit blijkt dat vanwege de overgangsregeling rondom vrachtwagens, er effectief sprake is van zero emissie zones vanaf 2030. Dit houdt in dat er vanuit regelgeving geen noodzaak is tot het inzetten van zero emissie voertuigen.

De meerkosten van zero emissie voertuigen zijn nog steeds significant hoger dan conventioneel en laten ook geen daling zien, zelfs met de komst van OEM's op de ZE markt.

De verhouding van de investering in een referentievoertuig ten opzichte van de investering in een zero emissie voertuig is niet slechts een deel van de investering van het diesel voertuig maar juist een factor! Een drie- tot vijfvoudiging van de investering. Op basis van de nieuw voorgestelde en huidige DKTI 2 percentages, blijven de meerkosten over die hoger zijn dan de referentie investering. Op basis van de huidige stand van de techniek kan dit in de exploitatie van de voertuigen nog niet worden goed gemaakt.

Gezien de slechte rentabiliteit van de vervoerssector in het algemeen en zeker nu in de Corona crisis zijn dit geen kosten die door vervoerders en of verladers op grote schaal gedragen kunnen worden. Dit laatste maakt ook dat partijen de mogelijkheid van MIA/Vamil niet vooraf in de business case mee kunnen nemen. Hetgeen het project dusdanig onzeker maakt, in combinatie met de lagere subsidiepercentages dat we verwachten dat partijen zullen afhaken.

Wij verwachten dat een bijkomend effect is dat de zero emissie trucks die door OEM's geproduceerd gaan worden (vanuit Europees bronbeleid 2025) hierdoor naar landen zullen gaan waar ofwel stringenter regelgeving is, ofwel waar dekkende/hogere incentives zullen zijn. Dit zou een gemiste kans zijn voor de transitie binnen Nederland!

Ten aanzien van de projecttermijn zijn wij van mening dat de termijn van twee jaar 'ononderbroken op naam stelling van de voertuigen' aangetoond moet worden binnen de projecttermijn van drie jaar. Dus de projectpartner dient aan te tonen dat er een verplichting is aangegaan voor ten minste twee jaar, maar dit hoeft niet binnen de 3 jaars projecttermijn te vallen. Zeker gezien het genoemde minimumaantal voertuigen is het niet reëel om vijf voertuigen in januari 2021 – januari 2022 op de weg te krijgen. Juist ook de mogelijkheden om met verschillende OEM's te kunnen testen, die verschillende tijdspaden hanteren in hun lancering van elektrische voertuigen, is meer flexibiliteit dringend gewenst.

Zeker in het zwaardere segment. Partijen zullen gaan wachten op een mogelijke generieke regeling zonder deze voorwaarden.

We begrijpen dat er een stok achter de deur nodig is om aantallen voertuigen te behalen. De 10% boete die in mindering wordt gebracht indien de aantallen voertuigen niet binnen een jaar vanaf start project op de weg staan, zal vooraf meegenomen worden in de business case berekening. Er blijft zodanig weinig over aan subsidie.

De wijze van verdelen

De volgorde van binnenkomst laat ruimte voor zogenaamde gelukszoekers en/of projectschrijvers die nog geen concrete eindklanten hebben op het moment van indienen. Deze partijen hebben een jaar de tijd om een project te vormen alvorens zij risicoloos het project kunnen teruggeven. Om te voorkomen dat hiermee een groot deel van het budget opgeslokt wordt moet er naast commitment op investering ook een toets komen op daadwerkelijke inzet bij beoordeling. Een idee kan zijn een vervoersovereenkomst.

<Einde- 27 oktober 2020>