



Zoetermeer, 28 oktober 2020

Beste medewerkers van I&W en RVO,

Dank voor de gelegenheid om te kunnen reflecteren op de concept-subsidieregeling DKTI3. Een effectieve regeling is cruciaal voor het begin van een opschaling op het vlak van zero emissie aangedreven vrachtauto's. In het Klimaatakkoord hebben we voorzien in een subsidie-afspraken ter grootte van 94 miljoen euro om deze transitie de komende jaren in beweging te kunnen brengen. Het subsidieplafond van maximaal 40% van de meerkosten is ingegeven door staatssteunregels, maar betekent voor ondernemers dat ze een oplossing moeten vinden voor de resterende 60% van de substantiële meerkosten.

Sinds de publicatie van het Klimaatakkoord hebben we vaker gesproken over het zoeken naar wegen voor een effectieve inzet van de subsidiebedragen. Het inzetten van de noodzakelijke opschaling van het gebruik van zero emissie vrachtauto's is van een andere soort dan de innovatieve stimulans die voorheen samenviel met de DKTI-regeling. De uitbreiding van DKTI3 met een categorie *Learning by Using* ondersteunen wij daarom van harte. De regeling biedt bedrijven tevens de mogelijkheid om in horizontale of verticale samenwerking een aanvraag in te dienen.

Naast enthousiasme ervaren wij ook bedenkingen bij de voorgestelde regeling. Dat betreft de volgende punten:

1. Subsidiehoogte

De subsidiepercentages zijn verlaagd ten opzichte van de afspraken in het Klimaatakkoord. Er wordt weliswaar een verband gelegd met de MIA/VAMIL-regeling maar die is slechts onder voorwaarden beschikbaar. In deze beginfase van is binnen de afspraken van het Klimaatakkoord een ongecompliceerde, maximale subsidie van belang voor het reduceren van de hoge onrendabele top voor ondernemers. Het akkoord gaat uit van de inzet van 5.000 zero emissie vrachtauto's per 2025. In het middelzware en zware segment gaat het op dit moment nog maar om enkele tientallen. Deze ambitie vergt dus dat al in 2021 een substantieel stap van ten minste 500 zero emissie trucks gezet kan worden. Feitelijk zou een subsidieregeling voor 2021 dat mogelijk moeten kunnen ondersteunen.

2. Budget *Learning by Using*

Het budget *Learning by Using* is begrensd tot 11 miljoen euro. Dat betekent dat een beperkt aantal aanvragen gehonoreerd zal kunnen worden. Wij vinden het belangrijk dat het subsidieplafond bijgesteld kan worden wanneer de som van de aanvragen dat rechtvaardigt. We proberen immers tot een begin van de opschaling te komen. Wanneer dat niet lukt binnen DKTI3 dan bepleiten wij graag dat deze aanvragen nog in 2021 gehonoreerd kunnen worden in een opvolgende regeling. Het zou jammer zijn wanneer het gewenste en via communicatie aangejaagde enthousiasme gesmoord

wordt op grond van een ingesteld jaarbudget. De totale subsidieafspraken bedraagt immers 94 miljoen euro.

3. Meerjarenplan subsidie

Voor de stimulering van zero emissie vrachtauto's is feitelijk behoefte aan een transparante, meerjarige subsidieregeling. Voor een effectieve regeling is van belang dat het budget een snelle en zo groot mogelijke stimulans biedt. Het beginsel 'eerst komt, eerst maalt' draagt daar naar ons idee niet aan bij wanneer een latere indiening de kans op ondersteuning drastisch vermindert of zelfs uitsluit. Het is juist het enthousiasme van ondernemers dat we de komende jaren hard nodig hebben en met de subsidieregeling zo goed mogelijk zouden willen ondersteunen. Een meerjarige regeling met een degressief karakter biedt dar wellicht mogelijkheden voor. Ondernemers weten dan vooraf welke subsidie samenhangt met vroege dan wel latere indiening. Het voorkomt teleurstellingen.

4. Transparantie

DKT13 biedt subsidie voor een breder spectrum van toepassingen en technologieën dan DKT12. In artikel 3 wordt bijvoorbeeld "technologie- en innovatieontwikkeling" vervangen door "technologie-, innovatie- en kennisontwikkeling" en wordt "de sector mobiliteit en transport door het gebruik van" vervangen door "de sectoren bouw, mobiliteit en transport door het gebruik van mobiele machines en". Voor TLN is van belang te begrijpen of en zo ja voor welke toepassingen en technologieën gebruik gemaakt wordt van het vastgelegde subsidiebudget van 94 miljoen euro (Klimaatakkoord 2019). Dat budget is toegekend ten behoeve van de opschaling van zero emissie vrachtauto's.

4. Duurzame brandstoffen

Voor het geval het onderdeel 'Learning by using' uit de DKT13-regeling wordt uitgevoerd op grond van de afspraak in het Klimaatakkoord voor de stimulering van zero emissie vrachtauto's, adviseren wij dan ook de reikwijdte te beperken tot zero emissie technologie. Het lijkt ons althans niet juist wanneer de toepassing van hernieuwbare brandstoffen ten koste gaat van het overeengekomen budget voor de opschaling van de toepassing van zero emissie vrachtauto's.

5. Kennisdeling

De concept-regeling beschrijft dat 'opgedane ervaringen worden gedeeld met de sector als geheel'. Er wordt niet duidelijk op welke manier dat dient plaats te vinden en wat aanvragers daar zelf in dienen te betekenen. In het bijzonder lijkt dit van belang voor de categorie 'Learning by using' die niet zozeer het innovatieve gehalte stimuleert als wel de toepassing van beschikbare technologieën ondersteunt. Het lijkt goed om vooraf duidelijkheid te geven over de verlangde kennisdeling en wat bedrijven daarin zelf dienen te betekenen. In afstemming met I&W/RVO kunnen partijen voorafgaand aan de publicatie van de definitieve regeling ook bezien welke rol hier kan liggen voor brancheorganisaties zoals TLN en evofenedex.

Vanzelfsprekend zijn we bereid onze genoemde kanttekeningen toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Transport en Logistiek Nederland
Rob Aarse