



INFO NOTITIE

d.d. :2 november 2020

betreft :Reactie op Internetconsultatie DKTI 3

MAAK MET DKTI 3 REGELING START VOOR REËLE EN STRUCTURELE OPSCHALING ZE

evofenedex vertegenwoordigt de logistieke- en handelsbelangen van 15.000 bedrijven. Deze ondernemingen maken voor de logistieke afhandeling gebruik van alle verschillende modaliteiten, en willen dat op een zo efficiënt en duurzaam mogelijke manier doen. Om deze vervoersstromen te verduurzamen werken wij op verschillende niveaus samen met andere betrokkenen, stakeholders en de overheid, en hebben wij de afspraken uit het Klimaatakkoord om het goederenvervoer te verduurzamen onderschreven, waaronder die voor het zware transport. De DKTI regeling zien wij dan ook als een instrument dat kan helpen bij de doorontwikkeling van duurzame technologieën die in dit segment noodzakelijk zijn voor het realiseren van deze afspraken. In de komende jaren wordt de opschaling en het toepassen van duurzame technologie in deze voertuigen een van de grote uitdagingen. Het openstellen van de DKTI3 regeling waarin ruimte geboden wordt voor *learning by using*, waarmee er middelen beschikbaar worden gesteld voor de opschaling van het aantal zero emissie voertuigen is wat ons betreft daarom een stap in de goede richting. We staan echter aan het begin van de transitie en de opschaling en alle steun die daarbij geboden kan worden is hard nodig. Wij hebben daarom een aantal kanttekeningen bij de criteria die gehanteerd worden in de nieuwe DKTI regeling, met name bij de *learning by using* module. Deze zetten wij onderstaand uiteen.

Subsidieplafond

Het subsidiebedrag wat beschikbaar is voor de *learning by using* module bedraagt in 2021 maximaal 11 miljoen euro. Gezien de hoge kosten voor de aanschaf van zero emissie vrachtauto's en de bijbehorende snellaad- of tankinfrastructuur betekent dit bedrag dat er binnen deze regeling maar ruimte is voor de subsidiering van een zeer beperkt aantal voertuigen. Juist in een situatie waarin opschaling en kennis opdoen van groot belang is om koers te houden op de route naar 5.000 voertuigen in 2025 is het noodzakelijk dat ondernemers juist nu op grote schaal ervaring op doen met deze voertuigen. Deze kennis en ervaring is van groot belang om barrières, effecten van de inzet van deze voertuigen in verschillende segmenten te identificeren, en te gebruiken om technieken te verbeteren, plannings aan te passen, en laadstrategieën door te ontwikkelen. Op deze manier kan gewerkt worden aan een volwaardige en volledige inzet van deze voertuigen in het logistieke proces, zoals afgesproken in het klimaatakkoord. Wij zouden dan ook graag zien dat de hoogte van dit subsidiebedrag voor de *learning by using* module wordt verhoogd.

Subsidiepercentage

In de DKTI3 regeling wordt daarnaast voorgesteld de maximale subsidiepercentages te verlagen ten opzichte van de eerdere DKTI regelingen. Wat evofenedex betreft is het een verkeerd signaal om in deze fase van de ontwikkeling van deze voertuigen het subsidiepercentage naar beneden te brengen. Gezien het belang van opschaling op dit moment, en de huidige kosten die gemoeid zijn met de aanschaf van dergelijke voertuigen en snellaad- of tankinfrastructuur, is het juist noodzakelijk om ondernemers die nu de stap willen zetten en kennis en ervaring willen opdoen maximaal te faciliteren. Als argumentatie wordt in de regeling daarnaast gesteld dat de Mia/Vamil regeling het

ontstane verschil in kunnen opvullen. De Mia/Vamil kan alleen maar ten volle worden benut als er een bepaalde winst wordt gemaakt. Als gevolg van de huidige onzekere financiële situatie door de Corona maatregelen is het maar de vraag of handels- en productiebedrijven met eigen voertuigen winst maken zodat het subsidiegat op deze manier kan worden gedicht. Wij pleiten daarom voor het opheffen van de subsidiepercentages binnen de DKT13 regeling tot het maximaal toegestane (40 – 60 procent).

Toepassing op voertuigen

In de huidige regeling is opgenomen dat er voor de learning by using module ook voertuigen in aanmerking komen die rijden op een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen. Uitgangspunt is het kennis opdoen en vergaren van kennis met zero emissie technologie in voertuigen. Het is ook de uiteindelijke doelstelling uit het Klimaatakkoord om in de logistiek door middel van de inzet van volledig zero emissie aangedreven voertuigen mogelijk te maken. De financieringsopgave voor ondernemers is juist voor bij de aanschaf van deze voertuigen en bijbehorende snellaad- of tankinfrastructuur momenteel grootst, en behoeft daarom volle steun via de subsidieregeling. Wat ons betreft focust de DKT13 regeling op de opschaling en doorontwikkeling van daadwerkelijke zero emissie voertuigen.

Structurele en meerjarige regeling

Daarnaast wordt in de DKT13 learning by using regeling toekenning plaats op basis van first come, first serve. Wat ons betreft is het belangrijk dat de stimulans om gebruik te kunnen maken van de subsidieregelingen voor zero emissie voertuigen zo groot mogelijk wordt gemaakt. Wanneer een latere indiening de kans op toekenning van subsidiegeld verkleint, kan dat als een drempel gelden voor bedrijven die meer tijd nodig hebben om via samenwerkingspartners hun plannen in te dienen. Maar juist deze bedrijven willen aan de slag en zijn noodzakelijk om de benodigde kennis en ervaringen op te doen. Om de wil en het enthousiasme van deze ondernemers te behouden, is het van belang dat er daarom snel duidelijkheid komt over de inrichting van de structurele meerjarige subsidieregeling van 94 miljoen euro, zoals is aangekondigd in het Klimaatakkoord.