

### Reactie internetconsultatie DKTI 3

Hierbij reageren wij op de voorgenomen wijzigingen van de DKTI.

#### Onduidelijk of genoemde minimaal aantal voertuigen per project of per projectpartner geldt (artikel 8a)

In artikel 8A worden minimale aantallen voertuigen per project learning by using genoemd. Wij maken hieruit op dat het minimale aantal voertuigen geldt voor het totale project/samenwerkingsverband. Indien het toch de intentie is om minimale aantallen voertuigen vast te leggen per projectpartner, dan zijn de hier genoemde aantallen te hoog. In dat geval zouden de aantallen als volgt moeten zijn:

- Minimaal één waterstof vrachtwagen (N3);
- Minimaal drie batterij-elektrische vrachtwagens.

#### De hoogte van het budget is ontoereikend (artikel 12)

Het budget is niet congruent met de klimaatambities en de stikstofaanpak zoals het Kabinet die voorstelt. Het subsidieplafond voor 'learning by using' moet worden opgehoogd naar € 21 miljoen en het plafond voor zero-emissie mobiele machines naar € 10 miljoen. Dit om voldoende goede projecten te kunnen realiseren.

#### Het subsidiepercentage voor 'learning by using' moet minimaal 28% bedragen (artikel 19)

- Het subsidiepercentage 'learning by using' moet in deze fase, zeker ten behoeve van zero emission voertuigen minimaal 28 bedragen voor grote bedrijven, 38 voor middelgrote bedrijven en 48 voor kleine ondernemingen. Het verschil in aanschaf- en exploitatiekosten is op dit moment nog veel te groot. De subsidie is daarvoor een onvoldoende stimulans, zeker nu er een ontheffingsregeling is waarbij fossiele vrachtwagens tot 2029 gewoon een ontheffing kunnen krijgen voor de binnensteden. Bij de genoemde lagere percentages (18-28-38) blijkt de impuls om over te stappen zelfs voor koplopers te gering.
- De te lage steunintensiteit wordt mede veroorzaakt doordat het netto voordeel van MIA/VAMIL onder de huidige fiscale wetgeving en bijbehorende VpB-tarieven en met de rentevoet feitelijk veel minder dan 12% bedraagt. Tenzij met zekerheid gesteld kan worden dat MIA/VAMIL over de volledige investering kan en zal worden toegewezen.

#### Een aantal verplichtingen zoals benoemd in artikel 24 is niet haalbaar of verdient aanscherping

- Artikel 24 stelt dat emissiearme voertuigen minimaal twee jaar vanaf de datum van eerste inschrijving en tennaamstelling en gedurende de looptijd van het project ononderbroken op de naam van de betreffende onderneming moeten zijn gesteld. Dit impliceert (in combinatie met de projectduur van 3 jaar, artikel 11) dat de tennaamstelling binnen één jaar moet worden gerealiseerd. Dit is niet realistisch gezien de marktconformiteitseisen, benodigde configuratietijd, beperkte beschikbaarheid en lange levertijden van voertuigen.
- Hoe wordt gekeken naar overmacht situaties, zoals bijvoorbeeld total loss schade? Het is niet realistisch om dan direct over een vervangend voertuig te kunnen beschikken.
- Het verdient ons inziens aanbeveling de minimale criteria voor de gegevensverzameling te verduidelijken, bijvoorbeeld: technische voertuigdata, procesinnovatie en gebruikersinformatie.
- Wij vinden dat de dataverzameling moet worden uitgevoerd door een onderzoeksinstantie om de objectiviteit te verhogen.

#### Het is niet duidelijk wie als subsidieontvanger wordt aangemerkt (artikel 24a)

Gaat het hier om 10% van de door de betreffende onderneming te ontvangen subsidie of gaat het om de subsidie die aan het samenwerkingsverband is verleend? Het zou naar onze mening niet gepast zijn als het gehele subsidiebedrag (toegekend aan het samenwerkingsverband) 10% subsidie in mindering krijgt doordat één van de deelnemers (bijvoorbeeld door onvoorziene gevallen) het aantal voertuigen niet kan realiseren.

#### Met 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt' worden kwalitatief goede projecten mogelijk afgewezen

Wij vinden het erg jammer dat de projecten learning by using op volgorde van binnenkomst worden beoordeeld. Wij pleiten daarom voor hardere voorwaarden (minimaal vereiste bijlagen) om de ondergrens in kwaliteit te kunnen borgen. Dit kan bijvoorbeeld door een plan van aanpak over gegevensverzameling en kennisverspreiding als vereiste bijlage bij een aanvraag op te nemen.

#### Onduidelijkheden over begrippen

- **Zero emissie mobiele machine** – De regeling stelt dat deze door ten minste één persoon bestuurd moet worden. Wij zien veel ontwikkelingen op het gebied van besturing op afstand en autonome besturing. Dergelijke innovaties worden op deze manier uitgesloten van de regeling. Is het mogelijk om dit uit te breiden? In het verlengde hiervan: hoe kijkt de wetgever aan tegen de inzet van drones in het goederenvervoer en op bijvoorbeeld een bouwlocatie? Dit is ook een belangrijke innovatie, die naar ons idee een zelfstandige plek in de begripsomschrijving rechtvaardigt.

- **Learning by using** – In deze definitie wordt ‘experimentele ontwikkeling’ genoemd als oogmerk van het project. Dit wekt naar onze mening verwarring op over het doel van het project, namelijk het opdoen en delen van ervaringen met zero-emissie voertuigen.
- De begripsomschrijving van de begrippen **subsidie ontvanger** en **aanvrager** ontbreken. Deze worden wel gebruikt in de regeling.

**Bedankt voor deze mogelijkheid!**

Wij stellen het zeer op prijs dat u ons in de gelegenheid hebt gesteld om feedback te geven op de voorgenomen wijziging van de regeling DKTI. Mochten elementen uit onze reactie onvoldoende duidelijk zijn, dan lichten wij dat graag mondeling toe.

AC Adviseurs