

FME zienswijze

Wijziging Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport (DKTI)

Datum: 5 november 2020

Geachte heer, mevrouw,

FME, de ondernemersvereniging van de technologische industrie, maakt graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de consultatie Wijziging Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport (DKTI). FME steunt nut en noodzaak van emissie loos vervoer als bijdrage aan: betere luchtkwaliteit, verlaging schadelijke uitstoot van CO₂ en NO_x en lagere kosten voor energie en onderhoud. FME wil graag drie punten meegeven om de regeling voor Zero Emissie (ZE) voertuigen te verbeteren.

1. Hoogte van het subsidiepercentage daalt naar slechts 18%

Uit de concept DKTI blijkt dat men voornemens is het subsidiepercentage van de meerkosten t.o.v. het referentievoertuig te verlagen van 28% naar 18%. Dat heeft natuurlijk een sterk negatief effect op de businesscase van zowel de leveranciers als de klanten van ZE voertuigen. Dit leidt tot een afwachtende houding van de markt en voertuigfabrikanten. Op deze manier blijft de aanschafprijs van ZE voertuigen hoog en komt emissie loos vervoer onvoldoende snel van de grond.

2. Hoogte van het budget halveert helaas

FME merkt op dat het budget voor Learning by Using daalt van 20 naar 11 miljoen. Dat is helaas niet in lijn met de Klimaatambitie van Nederland. FME steunt het concept dat de DKTI ‘Learning by Using’ de perfecte opstap is te komen tot een algemene aanschafregeling. Helaas verwachten wij dat krap budget onvoldoende ruimte biedt om genoeg data te genereren voor een soepele transitie naar ZE distributie (de fase van opschaling). FME pleit er daarom voor het budget te houden t oorspronkelijk voorziene bedrag van 20 miljoen.

3. Breidt de scope uit met meer voertuigen

In punt 14 van de concept DKTI staat nu een begripsomschrijving van: “ zero-emissie mobiele machine. Dit is een voer- of vaartuig, dat door ten minste een persoon in, op of naast het voertuig wordt bestuurd” en een nadere definitieomschrijving in de onderdelen “a” tot en met “d”.

Een zogenoemde “container handler” of “reach stacker” veroorzaakt een grote CO₂ uitstoot. Bij een gemiddeld gebruik van 3.000 uur per jaar met 16 ltr diesel per uur ontstaat ca. 128.000 kg CO₂ per truck per jaar. In Nederland zijn honderden van deze machines in gebruik op allerlei havens en (rail)terminals. Wereldwijd zijn duizenden van deze machines in gebruik. Het zou logisch zijn deze categorie voertuigen onder de DKTI te brengen.

FME pleit er daarom voor deze voertuigen toe te voegen aan de scope. De tekst van punt 14, lid e zou dan kunnen worden: ook zijn inbegrepen zware voertuigen met een hefvermogen van maximaal 50 ton die zijn bedoeld om containers en wisselbakken mee te laden en te stapelen. Deze staan normaliter bekend als (empty) container handlers en reachstackers.

Voor overleg of een nadere toelichting kunt u vanzelfsprekend contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groet,

Robert van Beek
Belangenbehartiger FME energie, milieu en bouw



Zilverstraat 69
Postbus 190, 2700 AD Zoetermeer

E robert.van.beek@fme.nl

I www.fme.nl