



Geachte heer, mevrouw,

Wij maken graag gebruik van de door u geboden mogelijkheid om feedback te geven op de voorgenomen wijziging van de regeling DKT1. In onze reactie volgen we de structuur van het document van 8 oktober 2020, waarin de voorgenomen wijzigingen in concept zijn vastgelegd.

Begripsomschrijving

- Waarom wordt in de definitie van een “zero emissie mobiele machine” de eis gesteld dat deze door ten minste één persoon dient te worden bestuurd? Er zijn steeds meer ontwikkelingen in de richting van besturing op afstand en zelfs autonome besturingen. Het is ons inziens ongewenst als door dit soort innovaties een zero mobiele machine zou worden uitgesloten van de regeling.
- De definitie van een project learning by using, als zijnde “een project experimentele ontwikkeling, dat bestaat uit het ontwikkelen van een nieuw of verbeterd procedé dat wordt gecombineerd met een investering milieubescherming of dat wordt gecombineerd met een investering milieubescherming en een investering lokale infrastructuur.” kan de lezer op een verkeerd been zetten. Is een demonstratie omgeving niet passender dan experimentele ontwikkeling? Het doel van ‘learning by using’ is toch het opdoen en delen van ervaring met grootschalige aanschaf en gebruik van zero-emissie voertuigen in het goederenvervoer?
- Wij missen bij de begripsomschrijvingen definities van begrippen als “subsidie ontvanger” en “aanvrager”. Op latere momenten in de tekst worden deze begrippen gebruikt (bijvoorbeeld in artikel 24A), waarbij interpretatieverschillen tot een geheel andere uitleg van voorwaarden leiden.

Artikel 8A

Er worden minimale aantallen voertuigen per project learning by using genoemd. Voor ons blijkt uit de tekst onvoldoende expliciet dat deze aantallen gelden ‘per project én per samenwerkingsverband’ van ondernemingen. Wij begrijpen uit de tekst dat de minimale aantallen door de partners gezamenlijk moeten worden ingevuld. Indien het onverhoopt de intentie van de wetgever mocht zijn om de minimale aantallen per deelnemende onderneming vast te leggen, dan zijn deze aantallen te hoog. In dat geval zou het minimum aantal waterstof vrachtwagens (N3) naar één voertuigen per aanvrager moeten gaan. Vijf batterij elektrische vrachtwagens moet naar drie per aanvrager gaan. Dit op basis van de input van door ons geconsulteerde transporteurs/eigen verladers).

Artikel 12

De hoogte van het budget is in onze ogen ontoereikend en is niet congruent met de klimaatambities en de stikstofaanpak zoals het Kabinet die voorstelt. Ons inziens zou het plafond voor ‘learning by using’ opgehoogd moeten worden naar minimaal de oorspronkelijke € 20 miljoen en zou het plafond voor zero emissie mobiele machines verhoogd moeten worden naar € 10 miljoen om voldoende goede projecten te kunnen realiseren. Excellente projecten vergen veel voorbereiding. Er moet een gedegen kans zijn, dat deze inspanningen niet voor niets zijn geweest. Dat is thans onvoldoende het geval.

Artikel 19

- Het subsidiepercentage ‘learning by using’ moet in deze fase, zeker ten behoeve van zero emission minimaal voertuigen minimaal 28 bedragen voor grote bedrijven, 38 voor middelgrote bedrijven en 48 voor kleine ondernemingen. Het verschil in aanschaf- en exploitatiekosten is hiervoor 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 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.

Artikel 24

- In Artikel 24 is de eis opgenomen dat de emissiearme vervoermiddelen gedurende twee jaar vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling en gedurende de looptijd van het project ononderbroken op naam van de betreffende onderneming zijn gesteld. In combinatie met een maximale projectduur van 3 jaar (artikel 11) impliceert dit, dat tenaamstelling binnen één jaar moet zijn gerealiseerd. Dit is een te korte periode, rekening houdend met marktconformiteitseisen, benodigde configuratietijd, (beperkte) beschikbaarheid en (lange) leveringstijden van voertuigen.
- De emissiearme vervoermiddelen dienen gedurende twee jaar ononderbroken op naam van de betreffende onderneming zijn gesteld. Hoe wordt daarbij omgegaan met overmacht situaties, zoals bijvoorbeeld een total loss schade. Door de beperkte beschikbaarheid en levertijden van zero emission voertuigen zal de betreffende onderneming zeker niet direct over een vervangend voertuig kunnen beschikken.
- Het verdient ons inziens aanbeveling de minimale criteria voor de gegevensverzameling te verduidelijken, bijvoorbeeld: technische voertuigdata, procesinnovatie en gebruikersinformatie.
- Het verdient het ons inziens aanbeveling om de objectiviteit van data te verhogen door de verzameling van data door een onderzoeksinstelling te laten uitvoeren. Dit om maximale impact van de kennisdisseminatie te borgen.

Artikel 24A

- In Artikel 24a is bepaald dat indien de subsidieontvanger minder vervoermiddelen aanschafft dan waarvoor subsidie is verleend, de subsidie naar rato zal worden gekort. Indien het aantal voertuigen onder het minimaal aantal vereiste voertuigen komt, dan wordt het totale verleende subsidiebedrag verlaagd met 10%. Ons is uit de tekst onvoldoende duidelijk wie hierbij als de 'subsidieontvanger' wordt aangemerkt. Gaat het hierbij om de door de betreffende onderneming te ontvangen subsidie of gaat het om de subsidie die aan het aan het samenwerkingsverband is verleend? Ons inziens kan en mag het niet zo zijn dat het samenwerkingsverband financieel gekort wordt indien één van de deelnemende ondernemingen door onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld door de effecten van Covid-19) het voorziene aantal voertuigen niet (tijdig) kan realiseren.

Toelichting

Wij vinden het erg jammer dat de projecten learning by using op volgorde van binnenkomst worden beoordeeld. Het is beleidsmatig een keuze, maar deze systematiek laat ons inziens te veel ruimte voor kwalitatief minder projecten. De 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt' systematiek heeft het risico dat kwalitatief goede projecten buiten de beoordeling blijven. Om te voorkomen dat hierdoor de impact van te honoreren learning by using projecten al te zeer negatief wordt beïnvloed, pleiten wij voor hardere entree criteria (minimaal vereiste bijlagen) om daarmee een ondergrens in kwaliteit te kunnen borgen. Dit kan eenvoudig door bijvoorbeeld al bij aanvraag een plan van aanpak te laten overleggen over de wijze van de gegevensverzameling en -verwerking en kennisverspreiding. Ook zou een minimale toetredingseis kunnen zijn een kennisinstelling als partner in het samenwerkingsverband op te nemen, om zo de objectiviteit van de data verzameling en analyse beter te borgen.

Tot slot

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 DKT1. Wij hopen dat onze feedback duidelijk is omschreven en toegelicht, zodat u deze in uw afwegingen kunt meenemen. Mochten elementen uit onze reactie onvoldoende duidelijk zijn, dan zijn wij graag tot mondelinge toelichting bereid.