



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 19 december 2022, nr. IENW/BSK-2022/291928, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 3, eerste lid, onderdeel f, van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 8, eerste lid, 10, tweede lid, en 13 van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

beheerder: beheerder als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet;

capaciteitsovereenkomst: overeenkomst tussen de beheerder en een gerechtigde als bedoeld in artikel 57, tweede lid, onderdeel c, van de Spoorwegwet, op grond waarvan die gerechtigde recht heeft op verdeelde infrastructuurcapaciteit dan wel recht heeft op capaciteit voor dienstvoorzieningen, welke capaciteit daadwerkelijk gebruikt kan worden door een door de gerechtigde aan te wijzen spoorwagonderneming als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet;

gerechtigde: gerechtigde partij als bedoeld in artikel 57, tweede lid, onderdelen a en c, van de Spoorwegwet;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

onderneming in moeilijkheden: onderneming als bedoeld in punt 20 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (PbEU 2014, C 249/1);

richtlijn 2012/34/EU: richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement ten de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32);

toegangsovereenkomst: toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet.

Artikel 2 Doel

Deze regeling heeft tot doel de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het goederenvervoer over de weg ten minste te behouden door het spoorgoederenvervoer gedurende de eerste drie jaar na de overgang naar de nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor te ondersteunen in de nadelige effecten die het ondervindt van de verhoging van de toegerekende kosten in de vergoeding voor de dienst 'opstellen en rangeren', bedoeld in bijlage II, punt 2, onder c en d, van richtlijn 2012/34/EU.

Artikel 3 Subsidie

De Minister verstrekt op aanvraag een subsidie aan gerechtigden die op Nederlands grondgebied goederen vervoeren of doen vervoeren door middel van spoorvervoerdiensten.

Artikel 4 Subsidievereisten

Een gerechtigde komt in aanmerking voor subsidie indien hij:

- een toegangsovereenkomst of een capaciteitsovereenkomst heeft afgesloten;
- een vergoeding verschuldigd is voor de dienst 'opstellen en rangeren', bedoeld in bijlage II, punt 2, onder c en d, van richtlijn 2012/34/EU;
- treinkilometers uitvoert of doet uitvoeren met treinen die blijkens hun rijkenmerk als goederentreinen gelden, inclusief het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven; en
- de te subsidiëren opstelminuten en opstel meters op Nederlands grondgebied heeft gebruikt of heeft laten gebruiken.

Artikel 5 Subsidieplafond

- Het subsidieplafond voor 2023 bedraagt € 14 miljoen.



2. De Minister stelt voor 2024 en 2025 jaarlijks het subsidieplafond vast en doet hiervan mededeling in de Staatscourant uiterlijk in het jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor het subsidieplafond wordt vastgesteld.

Artikel 6 Hoogte van de subsidie

1. De subsidie geldt voor de opstelcapaciteit voor treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden, inclusief het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven. De opstelcapaciteit wordt bepaald naar rato van het percentage treinkilometers dat de gerechtigde uitvoert of doet uitvoeren met treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden, inclusief het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven, in het totaal aantal treinkilometers dat de gerechtigde uitvoert of doet uitvoeren.
2. Het subsidiebedrag per opstelminuut wordt berekend volgens de in de bijlage vervatte formule.
3. Indien door de beheerder voor de dienst 'opstellen en rangeren', bedoeld in bijlage II, punt 2, onder c en d, van richtlijn 2012/34/EU het nihiltarief wordt toegepast, wordt daarvoor geen subsidie verleend.

Artikel 7 Wijze van verdeling

1. De Minister verdeelt het jaarlijks beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen. Per kwartaal wordt op basis van deze volgorde bepaald welke gerechtigde het eerst voor verlening van het jaarlijks beschikbare bedrag in aanmerking komt.
2. Indien de aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt het tijdstip waarop de aanvraag voldoet aan deze wettelijke voorschriften als het tijdstip van ontvangst.
3. Indien de volgorde van binnenkomst van aanvragen niet is vast te stellen en deze volgorde met het oog op het bereiken van het subsidieplafond relevant blijkt, wordt de volgorde vastgesteld door middel van loting.

Artikel 8 Aanvraag

1. Voor de subsidieaanvraag wordt gebruik gemaakt van een daartoe vastgesteld digitaal formulier dat beschikbaar is via de website van de beheerder, die belast is met de uitvoering van deze regeling.
2. De subsidie wordt per kalenderjaar aangevraagd.
3. De aanvraag voor subsidieverlening voor het kalenderjaar 2023 kan worden ingediend vanaf het moment dat deze regeling is gepubliceerd in de Staatscourant, tot en met zes weken na de publicatie van de regeling. Indien een gerechtigde gedurende het dienstregelingsjaar 2023 een toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst afsluit dan dient binnen vier weken nadat de toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst is ondertekend de aanvraag te worden ingediend.
4. De aanvraag voor subsidieverlening voor de kalenderjaren 2024 en 2025 kan worden ingediend uiterlijk op de dag van het sluiten van de toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst voor dat betreffende dienstregelingsjaar.
5. De aanvraag voor subsidieverlening bevat:
 - a. de naam en het adres van de aanvrager;
 - b. het kalenderjaar waarvoor de subsidie wordt aangevraagd;
 - c. de dagtekening; en
 - d. een verklaring dat tegen de aanvrager geen bevel tot terugvordering als bedoeld in artikel 9, onderdeel a, openstaat.

Artikel 9 Afwijzingsgronden

De Minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie indien:

- a. tegen de aanvrager een bevel tot terugvordering openstaat ingevolge een besluit van de Europese Commissie waarbij steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard; of
- b. de aanvrager een onderneming in moeilijkheden is.



Artikel 10 Bijkomende verplichting

De subsidieontvanger informeert zijn afnemers over de verstrekte subsidie en over de doorwerking daarvan in zijn tarieven.

Artikel 11 Verlening

1. De Minister beslist over subsidieverlening binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag voor subsidieverlening.
2. De beschikking tot subsidieverlening vermeldt niet het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld.

Artikel 12 Voorschot en betaling

1. De Minister verstrekt aan de subsidieontvanger een voorschot van 100% van de subsidie, berekend op basis van de opstelcapaciteit in het voorafgaande kwartaal.
2. De Minister betaalt het voorschot achteraf per kwartaal uit.

Artikel 13 Vaststelling

1. De Minister stelt binnen 13 weken na afloop van het kalenderjaar waarvoor subsidie is aangevraagd, de subsidie ambtshalve vast.
2. Voor de vaststelling van de subsidie wordt gebruik gemaakt van de gegevens van de beheerder.
3. Een op grond van deze regeling terug te vorderen subsidie of voorschot kan worden verrekend met de nog betaalbaar te stellen voorschotten.

Artikel 14 Verslag

Vóór 1 januari 2027 publiceert de Minister een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie.

Artikel 15 Inwerkingtreding en vervaldatum

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2023.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2026, met dien verstande dat de regeling van toepassing blijft op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd of verleend.

Artikel 16 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
L.W.A. Heijnen*



BIJLAGE BIJ ARTIKEL 6, TWEDE LID VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING OPSTELLEN EN RANGEREN SPOORGOEDERENVERVOER 2023–2025

Subsidiebedrag per opstelminuut

2023

	Verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2023)	Alle overige emplacements met uitzondering van de verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2023)
Subsidie per opstelminuut	€ 0,01103 + € 0,0001534 * spoorlengte in meter	€ 0,01000 + € 0,0000969 * spoorlengte in meter



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Gezien de voordelen van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het vervoer over de weg (minder emissies per tonkilometer en meer veiligheid), is het van groot belang dat de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten minste behouden blijft. Om deze reden wordt op grond van deze nieuwe tijdelijke regeling een tijdelijke subsidie verleend aan gerechtigden in het spoorgoederenvervoer voor het gebruik van de dienst 'opstellen en rangeren'.

De Nederlandse infrastructuurbeheerder, ProRail, geeft elk jaar een Netverklaring uit waarin onder andere inzicht wordt gegeven in de gebruiksvergoeding die aan ProRail betaald moet worden voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail werkt toe naar een nieuw stelsel van tarieven dat is gebaseerd op een nieuwe vorm van kostentoerekening die ervoor zorgt dat tarieven meer aansluiten bij de werkelijk gemaakte kosten. De eerste stap in dit stelsel voert ProRail in de periode 2023–2025 in. Voor de gebruiksvergoeding onder dit nieuwe stelsel betekent dit concreet het volgende:

- De vergoeding voor het minimumtoegangspakket, het pakket dat nodig is om treinen daadwerkelijk te laten rijden, wordt substantieel lager dan in het huidige stelsel, doordat een andere benadering wordt gehanteerd voor het bepalen van de directe kosten.¹ Dit geldt met name voor het tarief voor het treinpad² dat daardoor meer in lijn komt met de tarifiering in de buurlanden.
- De vergoeding voor een breed scala aan andere diensten (waaronder opstellen van materieel en gebruik van de rangeerheugel op Kijfhoek) is gebaseerd op de totale, integrale kosten.³ De tarieven hiervoor zijn ten opzichte van die in het huidige stelsel substantieel hoger.

Directe, volledige toerekening van deze prijsstijgingen bij met name de dienst 'opstellen en rangeren' heeft als risico dat verladers het spoor inruilen voor het vervoer van goederen over de weg. Dit zou de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van de weg verslechteren.

Tegen deze achtergrond is deze tijdelijke subsidieregeling tot stand gekomen die zich specifiek richt op het ten minste behouden van de marktpositie van het spoorgoederenvervoer.

2. Vergoeding voor de dienst opstellen en rangeren

Op grond van richtlijn 2012/34/EU⁴ brengt ProRail aan gebruikers van het spoor de kosten van het infrastructuurgebruik in rekening. De diensten die ProRail verleent aan spoorwegondernemingen kunnen worden ingedeeld volgens de categorie indeling zoals vermeld in bijlage II bij richtlijn 2012/34/EU. Het betreft het minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten), (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen (categorie 2 diensten), aanvullende diensten (categorie 3 diensten) en ondersteunende diensten (categorie 4 diensten).

Categorie 2 diensten hebben betrekking op de (toegang tot) bestaande dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen. In bijlage II, punt 2, onder c en d, bij richtlijn 2012/34/EU is dit met betrekking tot de dienst opstellen en rangeren, waar deze subsidieregeling op ziet, als volgt omschreven: "rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen" (c) en "remisestations" (d).

Uit genoemde richtlijn en artikel 19 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte volgt dat voor het gebruik van deze dienstvoorzieningen en voor de in deze voorzieningen verleende diensten een vergoeding wordt vastgesteld van ten hoogste de kosten die nodig zijn om de betreffende dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst. Ook het toepassen van een lagere vergoeding is ingevolge dit wettelijk kader toegestaan.

ProRail kiest ervoor om voor de dienst opstellen en rangeren voor de periode 2023–2025 een lagere vergoeding vast te stellen dan is toegestaan op grond van bovengenoemde bepalingen uit het

¹ De methodiek is conform de Spoorwegwet vooraf getoetst door de ACM. Zie: ACM, Besluit methode van toerekening kosten minimumtoegangspakket ProRail 2023–2025, Den Haag 8 april 2021.

² Een treinpad is de capaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden.

³ ProRail hanteert op grond van wet- en regelgeving vier categorieën: categorie 1 betreft diensten in het minimumtoegangspakket (treinpad, tractie-energievoorziening en perrons), categorie 2 betreft onder andere diensten voor transfer van reizigers, opstelreinen en de rangeerheugel op Kijfhoek; categorie 3 betreft o.a. diensten voor het faciliteren van buitengewoon vervoer; categorie 4 betreft m.n. verschillende ondersteunende ICT-diensten.

⁴ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement ten de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32).



wettelijke kader. Op deze wijze worden niet de volledige kosten doorberekend, om de effecten van de overgang van directe kosten (zoals toegepast in de berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor in 2020–2022) naar integrale kosten te faseren.

3. Subsidie

Met de nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor wordt de vergoeding voor het minimumtoegangspakket substantieel lager dan in het huidige stelsel. In vergelijking met de huidige tarifiering wordt het laten rijden van treinen goedkoper. In de praktijk zal het tarief per treinkilometer gehalveerd worden. Daar staat tegenover dat de vergoeding voor een breed scala aan andere diensten (waaronder opstellen van materieel en gebruik van de rangeerheuvel op Kijfhoek) hoger wordt dan in het huidige stelsel. De tarieven voor deze diensten zijn ten opzichte van die in het huidige stelsel substantieel hoger. Voor een aantal spoorwegondernemingen middelen de daling in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket en de stijging in de vergoeding voor het gebruik van andere diensten tegen elkaar uit.

Voor een aantal spoorgoederenvervoerders gaat dit echter niet op. Voor deze spoorgoederenvervoerders zal de daling in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket kleiner zijn dan de stijging in de vergoeding voor het gebruik van andere diensten. Dit geldt met name voor spoorgoederenvervoerders die veel gebruik maken van de dienst ‘opstellen en rangeren’. De vergoeding voor het gebruik van de dienst ‘opstellen en rangeren’ zal in prijs meer dan verdubbelen.

Directe, volledige toerekening van deze prijsstijgingen bij met name de dienst ‘opstellen en rangeren’ heeft als risico dat verladers het spoor inruilen voor het vervoer van goederen over de weg. Hoewel ProRail het uitgangspunt van het in rekening brengen van integrale kosten voor categorie 2 diensten zoals de dienst ‘opstellen en rangeren’ stapsgewijs invoert, blijven de prijsstijgingen voor een aantal spoorgoederenvervoerders zodanig groot dat dit risico in de periode 2023–2025 bestaat. Dit risico verslechtert de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het vervoer over de weg, hetgeen niet past bij de ambities van het kabinet ten aanzien van het spoorgoederenvervoer omdat het spoorgoederenvervoer een duurzame wijze van vervoer van goederen is.

Vanwege deze ambities is deze tijdelijke subsidieregeling tot stand gekomen die zich specifiek richt op het ten minste behouden van de marktpositie van het spoorgoederenvervoer. Dit gebeurt door het spoorgoederenvervoer gedurende de eerste drie jaar na de overgang naar de nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor te ondersteunen in de nadelige effecten die het ondervindt van de verhoging van de toegerekende kosten in de vergoeding voor de dienst ‘opstellen en rangeren’. De subsidie is daarmee een (gedeeltelijke) tegemoetkoming in de hogere kosten die subsidiegerechtigden maken, en is bedoeld om spoorgoederenvervoerders meer tijd te geven om de businesscase aan te passen op de nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor. Dit doel is evenwel de reden dat het subsidiebedrag in hoogte zal afbouwen.

Voor de dienst opstellen en rangeren is ervoor gekozen om zowel de tijdsduur van het opstellen en rangeren als de spoorlengte tot uitdrukking te brengen in de vergoeding. Ten behoeve hiervan is gekozen voor de tariefdragers ‘opstelminuut’ en ‘spoorlengte’. De subsidie wordt verstrekt als een bedrag per opstelminuut dat afhankelijk is van de spoorlengte.

Voor beide tariefdragers wordt onderscheid gemaakt in twee gebruiksklassen op basis van het type emplacement. Er wordt onderscheid gemaakt tussen (de vergoeding voor) verdeelsporen op het emplacement Kijfhoek en (de vergoeding voor) alle andere emplacementen. Het emplacement Kijfhoek is naar zijn aard een ander type emplacement vanwege de specifieke heuvelfaciliteiten die hier worden aangeboden. Als gevolg hiervan zijn de kosten van dit emplacement hoger dan de kosten van andere emplacementen. Dit wordt tot uitdrukking gebracht in een gedifferentieerd tarief met een hogere vergoeding voor de verdeelsporen op het emplacement Kijfhoek.

De hoogte van de subsidie is zodanig berekend dat op alle emplacementen dezelfde relatieve “korting”⁵ wordt gerealiseerd. Het subsidiebedrag per minuut is berekend op basis van het verwachte opstelvolume (in minuten en in meters) en het beschikbare subsidiebudget. Bij de berekening op basis van deze gegevens is verder voor het eerste jaar het uitgangspunt gehanteerd dat voor spoorgoede-

⁵ Relatief omdat voor alle emplacementen (zowel Kijfhoek als alle andere) eenzelfde kortingspercentage geldt, zodat het subsidiebedrag hoger is voor de verdeelsporen op het emplacement Kijfhoek. Dit is eerlijker dan het hanteren van een absolute korting omdat de kosten van Kijfhoek hoger zijn dan de kosten van andere emplacementen.



renvervoerders ná subsidie een ondernemersrisico van maximaal 10%⁶ resteert. Voor partijen in het goederensegment die enkel opstel- en rangeercapaciteit reserveren (en dus zelf geen treinen rijden⁷), zoals de intermodale railoperators, zal ná toepassing van de subsidie de kostenstijging nog steeds hoger kunnen zijn; echter wordt in dit geval deze kostenstijging elders in de keten verdisconteerd, aangezien het rijden van treinen goedkoper wordt.

Er wordt alleen een subsidie verstrekt voor de opstelcapaciteit waarvoor door spoorwegondernemingen een vergoeding wordt betaald aan ProRail. De subsidie geldt voor de opstelcapaciteit voor treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden, inclusief het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven. Deze te subsidiëren opstelcapaciteit wordt bepaald naar rato van het percentage treinkilometers dat de gerechtigde uitvoert of doet uitvoeren met treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden, inclusief het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven, in het totaal aantal treinkilometers dat de gerechtigde uitvoert of doet uitvoeren. In de artikelsgewijze toelichting wordt deze systematiek nader toegelicht. Bij het bepalen van de te subsidiëren opstelcapaciteit geldt bovendien dat als door ProRail voor de dienst opstellen en rangeren het nihiltarief wordt toegepast, hetgeen het geval is als in opdracht van ProRail beheerwerkzaamheden worden uitgevoerd, daarvoor geen subsidie wordt verleend. De uiteindelijke hoogte van de subsidie wordt vastgesteld op basis van de in de bijlage vervatte formule.

De subsidieaanvraag voor de kalenderjaren 2024 en 2025 moet uiterlijk worden ingediend op de dag van het sluiten van de toegangsovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst voor dat betreffende dienstregelingsjaar. De subsidie wordt gedurende het kalenderjaar door middel van een periodieke betaling verstrekt in de vorm van een voorschot. Na afloop van het kalenderjaar wordt het definitieve subsidiebedrag per gerechtigde vastgesteld met een eindafrekening.

Omdat de regeling in werking treedt per 1 januari 2023 is voor dit kalenderjaar bepaald dat de subsidieaanvraag gedaan kan worden vanaf het moment dat de onderhavige regeling in de Staatscourant is gepubliceerd, tot en met zes weken na de publicatie van de regeling. Indien een gerechtigde gedurende het dienstregelingsjaar 2023 een toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst afsluit dan dient binnen vier weken nadat de toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst is ondertekend de aanvraag te worden ingediend.

Bij het verstrekken van de subsidie is geen sprake van verrekening van de subsidie met de betalingen voor de gebruiksvergoeding van spoorwegondernemingen aan ProRail. Gerechtigden betalen de gebruiksvergoeding aan ProRail en ontvangen daar een subsidie voor van de Minister.

4. Staatssteun

Aangezien deze subsidie kan worden aangemerkt als staatssteun, is deze aan de Europese Commissie ter goedkeuring voorgelegd. De Europese Commissie heeft deze subsidieregeling in overeenstemming met de staatssteunregels verklaard.

5. Administratieve lasten

De subsidieregeling en de uitvoering daarvan in mandaat door ProRail zijn zodanig vormgegeven dat de administratieve lasten beperkt blijven. De gerechtigden in het spoorgoederenvervoer moeten slechts een aanvraag bij ProRail doen om in aanmerking te komen voor de subsidie. Voor ProRail vergt de subsidieverlening een beperkte uitbreiding van de administratieve last die zij al heeft voor de facturering van de vergoedingen voor het gebruik van de spoorinfrastructuur.

6. Internetconsultatie

De subsidieregeling is in nauwe samenspraak met ProRail ontwikkeld. De bepalingen van deze regeling brengen geen significante veranderingen in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen en hebben geen grote gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Er wordt geen verzwarende van de administratieve lasten voor de betrokken partijen verwacht. Daarom kon internetconsultatie op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie achterwege blijven.⁸

⁶ Omdat de subsidie elk jaar in hoogte afbouwt, zal elk jaar een groter deel van de kosten overblijven voor de aanvrager. Waar het ondernemersrisico bij het subsidiebedrag voor 2023 maximaal 10% is, is dit percentage dus hoger in de jaren daarna.

⁷ Immers: alleen spoorwegondernemingen hebben op grond van artikel 27 van de Spoorwegwet toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur.

⁸ *Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.*



7. Risicoanalyse

De regeling is getoetst aan de uitkomsten van de risicoanalyse die ingevolge de Aanwijzingen voor de subsidieverstrekking verplicht is (aanwijzing 20). Uit deze analyse is niet gebleken van risico's die tot aanvullende maatregelen dienen te leiden.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1 Begripsbepalingen

In artikel 1 worden de in deze regeling gebruikte begrippen gedefinieerd.

Een capaciteitsovereenkomst is een toegangsovereenkomst waarin alleen de capaciteit waarop de gerechtigde aanspraak kan maken is vastgelegd. Conform artikel 57, tweede lid, onder c, van de Spoorwegwet kan een capaciteitsovereenkomst worden gesloten met een partij die volgens de Spoorwegwet gerechtigd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst (zoals een provincie die vervoerconcessies verleent, of een verlader), maar die niet beschikt over een bedrijfsvergunning en daarom niet kwalificeert als 'spoorwegonderneming' (in tegenstelling tot de spoorwegondernemingen, bedoeld in artikel 57, tweede lid, onder a, van de Spoorwegwet, die wel een bedrijfsvergunning hebben). Zowel ondernemingen met een toegangsovereenkomst als ondernemingen met een capaciteitsovereenkomst kunnen aanspraak maken op de subsidie, zolang deze ondernemingen aan de subsidievereisten uit artikel 4 voldoen en zij een vergoeding betalen aan ProRail voor de dienst 'opstellen en rangeren'.

Artikel 2 Doel

In artikel 2 wordt het doel van de regeling geformuleerd, zoals nader toegelicht in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 3 Subsidie

In artikel 3 staat de grondslag voor de Minister om subsidie te verstrekken. Subsidiegerechtigden komen alleen voor subsidie in aanmerking als zij voldoen aan de subsidievereisten uit artikel 4.

Artikel 4 Subsidievereisten

In artikel 4 zijn de vereisten opgenomen waaraan voldaan moet worden wil een gerechtigde in het spoorgoederenvervoer in aanmerking komen voor subsidie. De subsidie is uitsluitend bedoeld voor gerechtigden als bedoeld in artikel 1.

Nu de subsidie als doel heeft om de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten minste te behouden, is een van de vereisten dat gerechtigden treinkilometers uitvoeren of doen uitvoeren met treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden (inclusief het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven). De gerechtigde moet, met andere woorden, actief zijn in het marktsegment spoorgoederenvervoer. Met rijkarakteristiek wordt het kenmerk van de rit bedoeld. Als infrastructuurbeheerder legt ProRail voor elk treinpad de rijkarakteristiek van een trein vast in haar systemen, op basis waarvan ProRail kan bepalen of treinkilometers (doen) zijn uitgevoerd ten behoeve van het spoorgoederenvervoer.

Artikel 5 Subsidieplafond

In artikel 5 is een subsidieplafond opgenomen. Voor het jaar 2023 bedraagt het subsidieplafond € 14 miljoen. Voor 2024 en 2025 stelt de Minister het subsidieplafond uiterlijk in het jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor het subsidieplafond wordt vastgesteld, vast.

Artikel 6 Hoogte van de subsidie

De subsidie geldt ingevolge artikel 6 alleen voor de opstelcapaciteit ten behoeve van het spoorgoederenvervoer. Voor het bepalen van de subsidiabele opstelcapaciteit wordt gebruik gemaakt van de verdeelsleutel uit het eerste lid. Deze verdeelsleutel is noodzakelijk omdat ProRail niet direct kan vaststellen of opstelcapaciteit wordt ingezet ten behoeve van het spoorgoederenvervoer of ten behoeve van het reizigersvervoer. De verdeelsleutel houdt in dat als een gerechtigde bijvoorbeeld 20% van zijn treinkilometers uitvoert of doet uitvoeren met een goederentrein, deze gerechtigde aanspraak kan maken op een vergoeding voor 20% van (het totaal van) zijn opstelcapaciteit. De hoogte van de subsidie wordt vastgesteld als een bedrag per opstelminuut dat afhankelijk is van de spoorlengte. De



subsidiebedragen voor de jaren 2024 en 2025 worden eveneens uiterlijk in het jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de subsidiebedragen komen te gelden, opnieuw vastgesteld.

Artikel 7 Wijze van verdeling

De Minister verdeelt het jaarlijks beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de volledige aanvragen. Per kwartaal wordt op basis van deze volgorde bepaald welke gerechtigde het eerst voor verlening in aanmerking komt. Dit houdt in dat de gerechtigde die als eerst een volledige aanvraag voor een bepaald kalenderjaar heeft ingediend, in dat kalenderjaar per kwartaal als eerst voor subsidieverlening in aanmerking komt. Op die manier wordt per kwartaal het jaarlijks beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de volledige aanvragen verleend (en bevoorschot).

Omdat de aanvragen elektronisch worden ingediend, kan de volgorde van binnenkomst nauwkeurig vastgesteld worden. Dit is alleen anders indien er zich technische storingen voordoen in het digitale systeem waarmee de aanvraag wordt ingediend. Indien de volgorde van binnenkomst van aanvragen door een technische storing niet is vast te stellen en deze volgorde blijkt met het oog op het bereiken van het subsidieplafond relevant, wordt de volgorde vastgesteld door middel van loting.

Artikel 8 Aanvraag

De aanvraag voor een subsidie zal moeten worden gestuurd aan ProRail, die deze regeling in mandaat uitvoert.

De subsidie moet per kalenderjaar worden aangevraagd. Voor de kalenderjaren 2024 en 2025 kan de aanvraag uiterlijk worden ingediend op de dag van het sluiten van de toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst voor dat betreffende dienstregelingsjaar.

Omdat de regeling in werking treedt per 1 januari 2023 is voor dit kalenderjaar bepaald dat de subsidieaanvraag gedaan kan worden vanaf het moment dat de onderhavige regeling in de Staatscourant is gepubliceerd. Indien een gerechtigde gedurende het dienstregelingsjaar 2023 een toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst afsluit dan dient binnen vier weken nadat de toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst is ondertekend de aanvraag te worden ingediend.

De gegevens die de subsidieaanvrager moet overleggen zijn beperkt. Dit laat zich verklaren doordat ProRail reeds de beschikking heeft over de gegevens om de subsidieaanvraag te kunnen beoordelen. ProRail is in haar rol als infrastructuurbeheerder namelijk bekend met de hoeveelheid opstelcapaciteit die aan gerechtigden gefactureerd wordt. Deze informatie kan ProRail eveneens gebruiken in haar rol als uitvoerder van deze regeling.

Artikel 9 Afwijzingsgronden

In artikel 9 zijn de weigeringsgronden opgenomen. Deze weigeringsgronden zijn aanvullend op de weigeringsgronden uit artikel 12 van het Kaderbesluit subsidies I en M. De in dit lid genoemde weigeringsgronden vloeien voort uit het staatssteunrecht: tegen de subsidieontvanger mag geen bevel tot terugvordering van onrechtmatig ontvangen steun openstaan en de ontvanger mag niet financieel in moeilijkheden zijn. Aan deze laatste voorwaarde zal de subsidieaanvrager reeds moeten voldoen op grond van de Spoorwegwet, die voor de toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur 'financiële draagkracht' als voorwaarde stelt (artikel 28 Spoorwegwet).

Artikel 10 Bijkomende verplichting

De gedachte achter de bijkomende verplichting opgenomen in dit artikel is dat juist door deze verplichting, verladers het spoorvervoer zullen verkiezen boven het wegvervoer en zo de 'modal shift' naar het spoorgoederenvervoer wordt gestimuleerd omdat de marktpositie van spoorgoederenvervoerders ten minste behouden blijft.

Naast deze verplichting gelden eveneens de verplichtingen die de subsidieontvanger al heeft op grond van het Kaderbesluit subsidies I en M (hoofdstuk 8 van het Kaderbesluit). Zo kan de Minister de subsidieontvanger op grond van artikel 17, eerste lid, onderdeel c, verzoeken om aan tonen dat de activiteiten waarvoor subsidie is verstrekt, zijn verricht ten behoeve van het spoorgoederenvervoer en dat is voldaan aan de subsidievereisten uit artikel 4. De Minister kan dit verzoek aan de subsidieontvanger doen om misbruik van de subsidieregeling te voorkomen, nu uit de gegevens van de beheerder niet blijkt of de capaciteit is aangevraagd ten behoeve van het vervoer van goederen of voor een ander doel. Daarnaast wordt de subsidieontvanger in het Kaderbesluit tevens verplicht mee te werken aan overige door of namens de Minister ingestelde onderzoeken, controles en evaluaties.



Artikel 11 Verlening

In aansluiting op artikel 14, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M is bepaald dat de Minister binnen dertien weken na ontvangst van de subsidieaanvraag op de aanvraag beslist.

Aangezien het subsidiebedrag afhankelijk is van factoren die in de toekomst liggen (aangevraagde opstelcapaciteit kan gedurende het jaar wijzigen, waarmee het subsidiebedrag ook wijzigt), wordt in de beschikking tot subsidieverlening aangegeven dat het subsidiebedrag zal worden vastgesteld conform artikel 6 van deze regeling en zal worden uitgekeerd conform de artikelen 11 en 13 van deze regeling. Daarbij vermeldt de beschikking tot subsidieverlening niet het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld.

Artikel 12 Voorschot en betaling

In de regeling is in artikel 11 een grondslag gecreëerd om een voorschot te verstrekken. Dit voorschot bedraagt 100% van het op grond van artikel 6 aan de gerechtigde te verstrekken bedrag op basis van de opstelcapaciteit in het voorafgaande kwartaal. De voorschotten worden per kwartaal achteraf uitbetaald op volgorde van binnenkomst van de volledig ingediende aanvragen, zolang het subsidiebudget voor dat jaar toereikend is.

Artikel 13 Vaststelling

De subsidie wordt jaarlijks ambtshalve vastgesteld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de gegevens van de beheerder. Dit is vanuit het oogpunt van uitvoerbaarheid en kostenefficiëntie van belang. De beheerder beschikt reeds over de informatie om te beoordelen hoeveel opstelcapaciteit, uitgedrukt in opstelminuten en opstelometers, aan een gerechtigde in het spoorgoederenvervoer daadwerkelijk wordt gefactureerd.

Artikel 14 Verslag

De Minister publiceert vóór 1 januari 2027 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk. Omdat de titel 4.2 Awb van toepassing is, is ook de evaluatieverplichting uit artikel 4:24 van die wet van toepassing: 'Indien een subsidie op een wettelijk voorschrift berust, wordt ten minste eenmaal in de vijf jaren een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.' Artikel 13 geeft invulling aan het Awb-vereiste. De aanvrager is verplicht om op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan het evaluatieonderzoek, die de Minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek (artikel 17, eerste lid, onderdeel e, Kaderbesluit subsidies I en M).

Artikel 15 Inwerkingtreding en vervaldatum

Deze regeling treedt in werking per 1 januari 2023, conform de vaste veranderdata van regelgeving. Er wordt wel afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van minimaal twee maanden. Het is namelijk van belang de regeling zo snel mogelijk na goedkeuring van de Europese Commissie in werking te laten treden, zodat gerechtigden zo snel mogelijk een aanvraag in kunnen dienen. De nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor gaat immers al in het eerste kwartaal van 2023 in, waardoor het wenselijk is dat subsidiegerechtigden in dat kwartaal al een beslissing over subsidieverlening kunnen ontvangen en op grond daarvan subsidie kunnen krijgen. Daarvoor is vereist dat de subsidieaanvraag zo snel mogelijk kan worden ingediend, en dus dat de subsidieregeling zo snel mogelijk in werking treedt.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
L.W.A. Heijnen*