



Besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 28 maart 2023, nr. IENW/BSK-2023/57707, houdende vaststelling van een plafondbesluit op grond van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 5, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor;

BESLUIT:

Artikel 1

Het subsidieplafond, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor, wordt voor het jaar 2023 vastgesteld op € 0,-.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2023.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Dit besluit strekt tot het op nul euro zetten van het subsidieplafond van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor per 1 januari 2023.

§ 2. Achtergrond

De Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor (hierna: de regeling) heeft de uitvoering van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer ten doel.¹ Goederenvervoer per spoor is veiliger dan goederenvervoer over de weg. Het leidt ook tot lagere emissies per tonkilometer. Vanwege deze voordelen is het van groot belang dat de marktpositie van het spoorgoederenvervoer verbeterd of ten minste behouden blijft.

De regeling is bedoeld om de gebruiksvergoeding voor het rijden van treinen, het zogenaamde treinpadtarief, in de pas te laten lopen met de lagere kosten van het goederenvervoer per spoor in de omringende landen. Dit geschiedt met een gedeeltelijke tegemoetkoming in de hogere kosten die de spoorgoederenvervoerders moeten dragen ten opzichte van de wegvervoerders. De tegemoetkoming heeft de vorm van een subsidie. De spoorgoederenvervoersector kan daarmee zijn positie verbeteren ten opzichte van de buurlanden en ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten.

§ 3. De subsidie

Voor de subsidie op grond van de regeling is in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de periode van vijf jaar (2019 tot en met 2023) uiteindelijk een budget van € 76,5 miljoen gereserveerd. Van dit bedrag is van 2019 tot en met 2022 € 64,5 miljoen uitgegeven. Door in de regeling het subsidieplafond voor 2023 op nul te zetten, kan de resterende € 12 miljoen op een andere manier voor hetzelfde doel – verbetering van de positie van de goederenvervoersector op het spoor – worden ingezet.

De resterende € 12 miljoen wordt ingezet voor een nieuwe subsidieregeling die is opgesteld in verband met het volgende. Per 1 januari 2023 wordt de gebruiksvergoeding op een andere manier berekend.² Met de nieuwe berekeningswijze loopt het treinpadtarief in de pas met het treinpadtarief van de ons omringende landen. Aldus is sprake van een gelijk speelveld ten opzichte van die landen en is het doel van de regeling bereikt, een jaar eerder dan gepland.³ De nieuwe berekeningswijze leidt er toe dat rangeren en parkeren van treinen duurder worden. Dit pakt nadelig uit voor bepaalde spoorgoederenpartijen. De nieuwe subsidieregeling strekt tot het deels compenseren van dat nadeel voor die partijen.

De resterende € 12 miljoen wordt daarnaast ingezet voor het 'Minder Hinder-pakket'. Dat is een pakket maatregelen bedoeld om toenemende overlast door omgeleide goederentreinen door Zuid- en Oost-Nederland te beperken. De goederentreinen worden de komende jaren omgeleid in verband met vernieuwing van bepaalde spoorwegen in Duitsland. Het beperken van de overlast dient met name de omwonenden. Het draagt daarnaast bij aan een positief imago van de goederenvervoersector op het spoor.

Het bedrag dat oorspronkelijk was bedoeld voor de uitvoering van de regeling wordt aldus nog steeds besteed aan het faciliteren en stimuleren van goederenvervoer per spoor, zij het aan andere aspecten daarvan. Daar is ruimte voor omdat het doel van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor al is bereikt. Dat op grond van deze regeling vanaf 1 januari 2023 geen subsidie meer wordt uitgekeerd voorkomt bovendien ongeoorloofde staatssteun. Volgens het derde Altmark-criterium mag compensatie door de overheid niet hoger zijn dan nodig om de variabele kosten en een proportionele bijdrage aan de vaste kosten van de uitvoering geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdende met de opbrengsten en een redelijke winst.⁴ Met de nieuwe berekeningswijze van

¹ Kamerstukken II 2017/18, 29 984, nr. 782.

² Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025, Stcrt. 2022, 33910, in werking getreden op 1 januari 2023.

³ Kamerstukken II 2022/23, 34 244-5, brief van de Staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 13 januari 2023.

⁴ Zaak C-280/00 Altmark Trans GmbH en Regierungspräsidium Magdeburg tegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Arrest van het Europese Hof van Justitie van 24 juli 2003.



het treinpadtarief per 1 januari 2023 is het Nederlandse treinpadtarief vergelijkbaar met dat van de ons omringende landen. De goederenvervoerders in Nederland verkeren voor wat betreft het treinpadtarief per 1 januari 2023 niet langer in een nadeliger positie ten aanzien van goederenvervoerders in de ons omringende landen. Compensatie van de kosten van het Nederlandse treinpadtarief per 1 januari 2023 zou als overcompensatie kunnen worden beschouwd. Met het op nul euro zetten van het subsidieplafond wordt overcompensatie – wat ongeoorloofde staatssteun zou zijn – door dubbele subsidiëring voorkomen.

§ 4. Uitvoering, toezicht en handhaving

Het besluit leidt niet tot aanpassing in de uitvoering van de regeling, het toezicht daarop of de handhaving daarvan.

§ 5. Gevolgen

De onderhavige wijzigingen brengen geen nieuwe administratieve lasten en nalevingskosten met zich mee. Om die reden is het besluit niet voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk.

§ 6. Internetconsultatie

Er is geen internetconsultatie uitgevoerd voor dit besluit. Het besluit komt voort uit een toezegging aan de Tweede Kamer, zodat internetconsultatie naar alle verwachting niet tot een andere uitkomst leidt.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Het subsidieplafond is op nul euro gezet overeenkomstig de toezegging aan de Tweede Kamer.⁵ Hiermee wordt feitelijk hetzelfde effect bereikt als met intrekking van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor met terugwerkende kracht. Voor het laatste is echter niet gekozen om de rechtsonzekerheid die dat met zich mee zou brengen, te voorkomen.

Artikel 2

Het besluit treedt in werking op de dag na publicatie daarvan in de Staatscourant en werkt terug tot en met 1 januari 2023. Voor inwerkingtreding per 1 januari 2023 is gekozen omdat de subsidie per kalenderjaar wordt verleend. Dit speelt temeer nu inmiddels meerdere aanvragen om subsidieverstrekking zijn ingediend op grond van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor voor het jaar 2023.

Met de terugwerkende kracht wordt afgeweken van de vaste verandermomenten van regelgeving. Daarnaast wordt afgeweken van de minimum invoeringstermijn. De reden van het afwijken is dat de beleidsverandering, waarmee een bepaald bedrag op een andere manier voor hetzelfde doel wordt ingezet, pas in de loop van december 2022 is geconcretiseerd en op 13 januari 2023 aan de Tweede Kamer is medegedeeld, zodat geen tijd resteerde om het besluit op te stellen en te publiceren vóór 1 januari 2023. De rechtvaardiging van de terugwerkende kracht en het afwijken van de minimum invoeringstermijn is dat daarmee strijdigheid met het Europese staatssteunrecht en een omvangrijk oneigenlijk gebruik van een wettelijke voorziening worden voorkomen, als bedoeld in de toelichting op de Aanwijzingen voor de Regelgeving 5.62.⁶

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

⁵ Kamerstukken II 2022/23, 34244, nr. 5.

⁶ Kamerstukken II 1996/97, 25 212, nr. 2, en I 2009/10, 25 212, A.