

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van, nr. IENW/BSK-2023/256354, houdende vaststelling van regels voor de subsidiëring van de uitvoering van activiteiten ten behoeve van de aanpassing van goederenlocomotieven aan of de ontwikkeling van goederenlocomotieven met inachtneming van ETCS systeemversie 2.0 of hoger (Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven)

(KetenID WGK025919)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4, eerste en tweede lid, en 5 van de Kaderwet subsidies I en M, en de artikelen 4 eerste en tweede lid, 6, tweede lid, onderdeel b, en zesde lid, 7, derde lid, 8, eerste en derde lid, onderdelen c en d, 10, tweede en vijfde lid, 13, 21, 22, tweede lid, 23, vijfde lid, en 24, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanpassing: aanpassing van een goederenlocomotief aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger, door middel van upgrade of retrofit;

ATB: automatische treinbeïnvloeding;

ETCS systeemversie 2.0 of hoger: versie van het treinbesturings- en seingevingssysteem van de Europese Unie (ETCS) geschikt voor ETCS level 2;

ERTMS: European Rail Traffic Management System;

hoofdspoorweg: spoorweg als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

ontwikkeling: ontwikkeling van een prototype van een goederenlocomotief ten behoeve van ten minste twintig goederenlocomotieven;

Programma ERTMS: projectactiviteiten ter uitwerking en realisatie van het MIRT-project 'European Rail Traffic Management System'.

Artikel 2. Doel van de subsidie

De Minister kan subsidie verstrekken aan de eigenaar van een goederenlocomotief ter financiering van de aanpassing of de ontwikkeling van de goederenlocomotief met inachtneming van ETCS systeemversie 2.0 of hoger en behoeve van het goederenvervoer op de hoofdspoorweg Nederland.

Artikel 3. Aanvrager

1. Een aanvraag wordt ingediend door de eigenaar van een goederenlocomotief.
2. De aanvrager stemt met de aanvraag er mee in dat infrastructuurbeheerder ProRail in de kalenderjaren, bedoeld in artikel 10, vijfde lid, aan de Minister op diens verzoek de goederenlocomotief betreffende wagenlijsten verstrekt.

Artikel 4. Subsidieplafond en volgorde

1. Het subsidieplafond bedraagt € 41.000.000 met dien verstande dat hiervan ten hoogste € 4.000.000 beschikbaar is voor de ontwikkeling.
2. De subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

Artikel 5. Voorwaarden

1. Er is geen sprake van enige eerdere subsidieverlening op grond van deze regeling, de Subsidieregeling ERTMS of de Tijdelijke reparatieregeling Subsidieregeling ERTMS in verband met de aanpassing of de ontwikkeling.
2. Ter zake van de aanpassing is voorafgaand aan 14 juli 2017
 - a. ten behoeve van de goederenlocomotief een voertuigvergunning verleend als bedoeld in artikel 26k, eerste lid, van de Spoorwegwet; of
 - b. is de goederenlocomotief besteld.
3. Het is aannemelijk dat de ontwikkeling is afgerond binnen twee jaar na inwerkingtreding van deze regeling.
4. Jegens de aanvrager is geen sprake van een lopende terugvorderingsprocedure die is gebaseerd op een besluit van de Europese Commissie inzake onverenigbare staatssteun.

Artikel 6. Subsidiabele kosten

1. De subsidie bedraagt ten hoogste vijftig procent van de subsidiabele kosten tot ten hoogste
 - a. € 200.000 ten aanzien van de aanpassing;
 - b. € 2.000.000 ten aanzien van de ontwikkeling.
2. Als subsidiabele kosten komen in aanmerking de vanaf 1 januari 2025 tot de einddatum van het aanpassings- of ontwikkelingsproject aantoonbaar gemaakte gespecificeerde kosten voor:
 - a. de aanpassing, daaronder begrepen de kosten voor aanschaf en installatie van software en hardware;
 - b. de onttrekking van de goederenlocomotief aan het verkeer gedurende de fase van de aanpassing of de ontwikkeling;
 - c. de voertuigvergunning in verband met de aanpassing of de ontwikkeling;
 - d. het ontwerpen van een prototype in het kader van de ontwikkeling.
3. De onttrekking, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, wordt
 - a. voor de berekening van subsidiabele kosten van de aanpassing, gesteld op ten hoogste vier aaneengesloten weken;
 - b. voor de berekening van subsidiabele kosten van de ontwikkeling, gesteld op een jaar.
4. Het subsidiabele uurtarief omvat de directe loonkosten van het aantal uren dat daadwerkelijk aan de uitvoering van de subsidiabele activiteiten is besteed, gedeeld door het aantal productieve uren per jaar dat in de organisatie van de aanvrager gangbaar is, vermeerderd met vijftig procent voor indirecte kosten.

5. De directe loonkosten bestaan uit:
 - a. bruto loon volgens de CAO-salaristabel of de individuele arbeidsovereenkomst;
 - b. vakantie-uitkering;
 - c. niet van winst afhankelijke eindejaarsuitkering of dertiende maand;
 - d. werkgeversdeel pensioenpremie;
 - e. werkgeversdeel sociale zekerheidspremies en ziektekostenuitkeringen.

Artikel 7. Aanvraag tot subsidieverlening

1. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend in de periode van 1 april 2025 tot 1 juli 2025.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de gegevens en bescheiden, genoemd in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M, ten minste de volgende gegevens:
 - a. naam, adres, wettelijk vertegenwoordiger en nummer van de Kamer van Koophandel of vergelijkbare registratie, van de eigenaar van de goederenlocomotief;
 - b. een offerte of overeenkomst voor de aanpassing of de ontwikkeling;
 - c. een vermelding van de versie van ERTMS die wordt ingebouwd;
 - d. jaarcijfers van de twee kalenderjaren voorafgaand aan het jaar waarin de aanvraag is ingediend, bestaand uit balans, winst- en verliesrekening van de aanvrager en een toelichting op de jaarcijfers;
 - e. een ondertekende verklaring met betrekking tot andere subsidies voor de aanpassing of de ontwikkeling.
3. Een aanvraag tot subsidieverlening in verband met de aanpassing bevat tevens:
 - a. een uitdraai uit het European Vehicle Register, het nationale voertuigregister als bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de Spoorwegwet of het voertuigregister van een andere lidstaat, met voertuigregistratienummer, serienummer en het ERATV-nummer of UIC-nummer van de goederenlocomotief;
 - b. een kopie van de voertuigvergunning, bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel a;
 - c. een koopcontract waarmee is aangetoond dat de goederenlocomotief voorafgaand aan 14 juli 2017 is besteld, als bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel b.
4. Een aanvraag tot subsidieverlening in verband met de aanpassing bevat tevens een uitdraai uit het European Vehicle Register, het nationale voertuigregister als bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de Spoorwegwet of het voertuigregister van een andere lidstaat, met voertuigregistratienummer, serienummer en het ERATV-nummer of UIC-nummer van de goederenlocomotief.
5. Een aanvraag tot subsidieverlening in verband met de aanpassing die meer dan één goederenlocomotief betreft, bevat tevens een planning van de aanpassing en oplevering per goederenlocomotief.
6. Een aanvraag tot subsidieverlening in verband met de ontwikkeling bevat tevens:
 - a. een planning van de ontwikkeling;

- b. een risicodossier, bestaande uit een beschrijving van vijf belangrijkste projectrisico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
7. Een aanvrager kan ten hoogste één aanvraag per maand indienen.

Artikel 8. Mindering op de subsidieverlening

1. Onverminderd artikel 5, eerste lid, wordt de subsidie voor de aanpassing verlaagd met het bedrag dat op grond van een subsidieregeling is of wordt verstrekt voor de aanpassing, tot vijftig procent van de subsidiabele kosten.
2. Onverminderd artikel 5, eerste lid, wordt de subsidie voor de ontwikkeling verlaagd met het bedrag dat op grond van een subsidieregeling is of wordt verstrekt voor de ontwikkeling tot negentig procent van de subsidiabele kosten.

Artikel 9. Beschikking tot subsidieverlening

Een subsidie tot € 25.000 wordt verstrekt in de vorm van een vast bedrag.

Artikel 10. Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De aanpassing heeft plaatsgevonden binnen de looptijd van deze regeling.
2. De voertuigvergunning voor de aangepaste goederenlocomotief betreft ten minste hetzelfde gebruiksgebied in Nederland als voorafgaand aan de aanpassing van die goederenlocomotief.
3. De ontwikkeling is uiterlijk twee jaar na inwerkingtreding van deze regeling afgerond met het in de handel brengen van de goederenlocomotief.
4. Het in de handel brengen van de locomotief, bedoeld in het derde lid, is aangetoond met een complete, bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie ingediende aanvraag tot typegoedkeuring.
5. Gedurende drie aaneengesloten kalenderjaren na de ingangsdatum van de voertuigvergunning die is verleend in verband met de aanpassing of de ontwikkeling, is de goederenlocomotief in ieder kalenderjaar op ten minste tien dagen in Nederland ingezet, bepaald aan de hand van bij de infrastructuurbeheerder ingediende wagenlijsten.

Artikel 11. Voorschotverlening

1. De Minister kan een voorschot verlenen tot 95 procent van het verleende subsidiebedrag.
2. De beschikking tot voorschotverlening wordt ambtshalve gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening gegeven.
3. Indien de subsidie € 125.000 of meer bedraagt, wordt het voorschot uitgekeerd in termijnen waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot voorschotverlening worden bepaald.

Artikel 12. Aanvraag tot subsidievaststelling

1. Indien de subsidie € 125.000 of meer bedraagt, wordt de aanvraag tot subsidievaststelling ingediend binnen 22 weken na de datum waarop ingevolge de verleningsbeschikking de activiteiten moeten zijn verricht.
2. De aanvraag gaat vergezeld van een kopie van de voertuigvergunning die is verleend in verband met de aanpassing of de ontwikkeling, en van een verslag omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de activiteit, waaruit blijkt dat de subsidieontvanger aan de verplichtingen heeft voldaan.

Artikel 13. Evaluatieverslag

Vóór 1 april 2030 publiceert de Minister een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de verstrekte subsidies.

Artikel 14. Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2025. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 april 2025, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt zij terug tot en met 1 april 2025.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2030 met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Artikel 15. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke Subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT –
OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

TOELICHTING

Algemeen deel

Aanleiding en doel van de subsidie

De Tijdelijke Subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven (hierna: regeling) strekt tot het bevorderen van de seriematige ombouw van bestaande goederenlocomotieven (aanpassing) en de ontwikkeling van een prototype (ontwikkeling) van een locomotief naar European Train Control System (hierna: ETCS) systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2¹.

Deze regeling is de opvolger van de Subsidieregeling ERTMS, zoals deze gold van 1 januari 2018 tot 1 januari 2023 met de daarbij behorende Tijdelijke reparatieregeling Subsidieregeling ERTMS.

Invoering van ERTMS

Het Nederlandse Automatische Treinbeïnvloedingsstelsel (ATB) wordt vervangen door het Europese treinbeveiligingssysteem *European Rail Traffic Management System* (hierna: ERTMS), als Europese digitale standaard.² De lidstaten van de Europese Unie hebben uiterlijk in 2030 de belangrijkste internationale spoorgoederencorridors en uiterlijk in 2050 het uitgebreide spoornetwerk van ERTMS voorzien, zodat er een hoogwaardig netwerk in de gehele Europese Unie ontstaat.³ ERTMS bevordert het veilig gebruik van spoorvoertuigen voor goederenvervoer. ERTMS is belangrijk voor grensoverschrijdend spoorverkeer en is bedoeld als een robuust en toekomstvast beveiligingssysteem dat hoogfrequent spoorvervoer in het gehele Europese spoorwegsysteem kan faciliteren.

De overgang van het huidige systeem naar ERTMS raakt alle partijen in de sector, aangezien niet alleen spoorweginfrastructuur aan ERTMS moet worden aangepast, maar ook de goederenlocomotieven die gebruik maken van die spoorweginfrastructuur. In 2019 is binnen ProRail in opdracht van het Ministerie van IenW een programmadirectie ERTMS opgericht om in samenwerking met de betrokken partijen uitrol van ERTMS tot en met 2030 te coördineren.⁴

Het programma ERTMS is een projectonderdeel binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). ProRail en vervoerders passen daartoe hun bedrijfsvoering aan, bouwen treinen om, leiden personeel op en passen spoorweginfrastructuur aan. De samenwerking levert de betrokken partijen geen economisch voordeel op en leidt niet tot verstoring van de concurrentieverhoudingen.

Toelichting op ERTMS in relatie tot ETCS en verandering in benaming

ETCS is onderdeel van het European Rail Traffic Management System (hierna: ERTMS) en heeft onder andere betrekking op het materieel. In de voorgaande TSI

² Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65.

³ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PbEU 2013, L 348/1); Uitvoeringsverordening (EU) 2017/6 van de Commissie van 5 januari 2017 betreffende het Europees implementatieplan voor ERTMS (PbEU 2013 L3/6).

⁴ De Programmadirectie is opgericht na de Programmabeslissing van 17 mei 2019, Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65.

CCS (verordening EU 2016/919)⁵ wordt onderscheid gemaakt in ETCS baselines. De huidige TSI CCS (verordening 2023/1695)⁶ maakt onderscheid in ETCS systeemversies. Wat voorheen met baseline 3 werd aangeduid, wordt daarom in deze regeling aangehaald als systeemversie 2.0. Dat maakt dat in deze regeling gesproken wordt over 'ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2'.

In de komende jaren wordt ETCS systeemversie 2.0 level 2 in Nederland gefaseerd uitgerold. De goederenlocomotieven moeten aan deze hardware en software worden aangepast om aan de Europese spoorwegveiligheidseisen en interoperabiliteitseisen te voldoen en op de aangepaste baanvakken te kunnen blijven rijden. De Subsidieregeling ERTMS was gericht op het subsidiëren van de ontwikkeling en aanpassing van de goederenlocomotieven door deze te upgraden van een oudere ETCS systeemversie naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger (beide geschikt voor level 2). De onderhavige regeling is gericht op het subsidiëren van de aanpassing en ontwikkeling van goederenlocomotieven aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2. Daarbij gaat het zowel om upgraden (upgraden van reeds aanwezige ETCS systemen) als retrofitten (installeren van nieuwe ETCS systemen).

Met het meewerken aan de totstandkoming van het programma ERTMS en de uitvoering van dat programma ten behoeve van de aanpassing van de goederenlocomotief of de ontwikkeling van de goederenlocomotief met inachtneming van ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2, zijn substantiële kosten gemoeid voor eigenaren van goederenlocomotieven. Zij worden onder meer geconfronteerd met hoge ombouwkosten van het materieel. Daar staan geen directe baten tegenover. Subsidie is aangewezen om de effecten op de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor te beperken en te stimuleren dat voldoende goederenlocomotieven worden omgebouwd.

Het doel is dat de locomotieven zijn omgebouwd voordat het eerste baanvak met ETCS systeemversie 2.0 level 2 in commercieel gebruik wordt genomen. Dat eerste baanvak is het baanvak Kijfhoek – Belgische grens, waarvan de ingebruikname gepland staat op 2029-2030.

Rechtvaardiging Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven

De omschakeling van ATB naar ERTMS is nog niet voltooid. De wijzigingen grijpen in op het treinbeveiligingssysteem van de goederenlocomotief. Het aanpassen of ontwikkelen van een locomotief, waarbij deze op zowel ATB als ERTMS dient te kunnen rijden, is kostbaar. Er moeten systemen geplaatst en aangesloten worden in de locomotief. Tijdens de aanpassing kan de locomotief niet worden gebruikt. De tijdelijke huur en het gebruik van locomotieven voor de duur van de verbouwing van de eigen locomotieven, is kostbaar. Het is niet wenselijk dat eigenaren van goederenlocomotieven afzien van de ERTMS-ombouw of dat de hoge kosten volledig aan verladers worden doorberekend, omdat dat de gewenste verschuiving van goederenvervoer over de weg naar goederenvervoer per spoor kan belemmeren. Om te zorgen dat de transitie van goederenlocomotieven naar

⁵ Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU L 158 van 15.6.2016).

⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de commissie van 10 augustus 2023 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2016/919 (PbEU L 222/380 van 8.9.2023)

ETCS systeemversie 2.0 of hoger (inclusief gebruik op ATB), plaatsvindt voordat de spoorweginfrastructuur is omgebouwd, is stimulering nu noodzakelijk. Dit rechtvaardigt opnieuw overheidsinterventie. Daarom is de Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven opgesteld.

Verschillen ten opzichte van de Subsidieregeling ERTMS

De belangrijkste verschillen ten opzichte van de Subsidieregeling ERTMS worden hierna kort omschreven.

In deze regeling wordt, anders dan in de Subsidieregeling ERTMS, geen combinatie gemaakt met CEF-gelden, wat onder meer betekent dat geen samenwerkingsovereenkomst met de staat is vereist. Daarnaast ligt in deze regeling de nadruk op seriematige ombouw, met uitzondering van de vergevorderde ontwikkeling van een prototype voor ten minste twintig goederenlocomotieven. Tot slot moet op grond van deze regeling, anders dan in de Subsidieregeling ERTMS, de goederenlocomotief de eerste drie jaar na de aanpassing aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger ten minste tien dagen per jaar in Nederland ingezet zijn als balans tussen de internationale aard van ERTMS en de wens om ook in Nederland profijt te hebben van de Nederlandse subsidie.

Juridisch kader, Europeesrechtelijke aspecten

Kaderwet subsidies I en M, Kaderbesluit subsidies I en M, Algemene wet bestuursrecht

De regeling legt vast hoe de Rijksoverheid financiële middelen in de vorm van een subsidie kan verstrekken om eigenaren van goederenlocomotieven in staat te stellen hun goederenlocomotieven aan te passen aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger, of goederenlocomotieven te ontwikkelen met inachtneming van deze systeemversie.

De Kaderwet subsidies I en M en het Kaderbesluit subsidies I en M bieden de grondslag om bij ministeriële regeling subsidie te verstrekken voor activiteiten die passen binnen het verkeers- en vervoersbeleid (artikel 3, derde lid, onderdeel f, van de Kaderwet subsidies I en M). De onderhavige regeling voorziet in de grondslag voor subsidieverlening op deze gebieden. Daarnaast is de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Een en ander is nader gespecificeerd in de artikelsgewijze toelichting.

Financieel, Europeesrechtelijke aspecten, voorhang en horizonbepaling

Financieel

De subsidies worden verstrekt uit het Mobiliteitsfonds op basis van de artikelen 2, tweede lid, onderdeel a, en 6, eerste lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds en artikel 2.11 van de Comptabiliteitswet.

Europeesrechtelijke aspecten

De regeling is getoetst aan de staatssteuncriteria van artikel 107, lid 1 VWEU. De conclusie is dat er bij deze regeling sprake is van staatssteun die gemeld (genotificeerd) dient te worden bij de Europese Commissie overeenkomstig artikel 108, lid 3 VWEU. Naar aanleiding van de notificatie heeft de Europese Commissie bij monde van DG COMP op 18 december 2024 geoordeeld dat geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun.

Voorhang

Overeenkomstig artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds is het ontwerp van de subsidieregeling op PM schriftelijk ter kennis gebracht van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. (PM eventuele reacties en ons antwoord daarop)

Horizonbepaling

Overeenkomstig artikel 4.10, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016 is een horizonbepaling opgenomen. De regeling vervalt met ingang van 1 januari 2030.

Internetconsultatie en administratieve lasten

Internetconsultatie

Het concept van deze regeling is ter internetconsultatie openbaar gemaakt in de periode van 9 januari 2024 tot en met 6 februari 2024. Daarbij is een aantal vragen gesteld. De reacties worden hieronder weergegeven aan de hand van die vragen, met inachtneming van het volgende.

Een aantal reacties is gegeven door infrastructuurvervoerders, waaronder Volker Rail Materieel en Logistiek B.V.. Infrastructuurvervoerders zetten goederenlocomotieven in ten behoeve van de bouw en het onderhoud van spoorweginfrastructuur. Gelet op de specifieke aard van de werkzaamheden van infrastructuurvervoerders is IenW voornemens om voor de ombouw of ontwikkeling van dat materieel een aparte subsidieregeling op te stellen, overeenkomstig het advies dat meerdere infrastructuurvervoerders bij de internetconsultatie hebben gegeven. Dit betekent dat de ombouw en ontwikkeling van het materieel van infrastructuurvervoerders buiten het toepassingsbereik van deze regeling vallen. In verband hiermee worden de reacties van de infrastructuurvervoerders niet verder besproken.

Op de vraag of er types goederenlocomotieven ontbreken wordt in een anonieme reactie aangegeven dat het type BR193/Vectron buiten de subsidieregeling valt en dat dit onterecht zou zijn. Ook is in de anonieme reactie aangegeven dat ook de ontwikkeling van andere prototypen dan Vossloh HLD77 voor subsidie in aanmerking komt opdat de nieuwe goederenlocomotief ook kan rijden op spoorwegen dat alleen van het nationale beveiligingssysteem ATB is voorzien. Inmiddels is besloten om 'ontwikkeling' van goederenlocomotieven niet afhankelijk te laten zijn van het type goederenlocomotief. Hiermee is aan het bezwaar, verwoord in de reactie, tegemoetgekomen.

In meerdere anonieme reacties is aangegeven dat het subsidiëren van ombouw van locomotieven concurrentievervalsing is ten opzichte van nieuwe locomotieven. Ter zake wordt het volgende opgemerkt. Dat is gekozen voor subsidie van ombouw van locomotieven vloeit voort uit de Programmabeslissing ERTMS uit 2019, aan de hand waarvan deze regeling is opgesteld. Bovendien is het subsidiëren van inbouw van ERTMS in nieuwe locomotieven, besteld na 13 juli 2017, niet aangewezen omdat die inbouw in nieuwe locomotieven een wettelijke verplichting is.⁷ Subsidiëring daarvan zou strijdig zijn met het

⁷ TSI CCS (EU) 2016/919, bijlage, punt 7.4.2.1.

staatssteunrechtelijke uitgangspunt dat een lidstaat zijn bedrijven niet ondersteunt om te kunnen voldoen aan voorgeschreven normen.⁸

Door RailGood - die heeft gereageerd namens Captrain Netherlands, Hupac, Lineas, LTE Netherlands, Rotterdam Rail Feeding, SBB Cargo International, Rail Force One, Alstom Traction, Rail Transport Services, Raillogix en BTT Rail Port Brabant - is aangegeven dat de BR203 en E1800 ontbreken. Inmiddels wordt in de regeling geen onderscheid meer gemaakt in typen locomotieven, zodat deze reactie verder niet wordt besproken.

Op de vraag of de subsidie voldoende dekkend is, hebben meerdere partijen aangegeven dat de maximale subsidiebedragen die in de voorgestelde tabel staan, lager zijn dan vijftig procent van de daadwerkelijke kosten. RailGood stelt dat in de competitieve goederentransportmarkt alleen volledige compensatie van de gestegen kosten voor materieleigenaren, voorkomt dat transport van goederen verschuift van het spoor naar de weg en logistieke ketens zich verplaatsen naar buitenlandse havens. In een anonieme reactie is aangegeven dat bepaalde kosten, zoals het fabriceren van testmateriaal, buiten het toepassingsbereik van de regeling valt. Inmiddels is de tabel geschrapt, om de regeling te vereenvoudigen. In verband met de opmerking dat de voorgestelde maximale subsidiebedragen te laag zijn, is een hoog subsidiebedrag ingesteld. Om een prijsopdrijvend effect te voorkomen is de verhoging evenwel niet zo hoog als door partijen gewenst.

Op de vraag hoe men aankijkt tegen de jaarlijkse 10-dagenregistratie in Nederland, rees blijkens anonieme reacties de vraag wat met 'registreren' wordt bedoeld. Ook is geadviseerd om de term 'registreren' te mijden omdat deze kan worden verward met registratie in het voertuigregister. Tot slot is geadviseerd om gebruik te maken van gegevens die de infrastructuurbeheerder heeft over het gebruik van de spoorwegen. Om verwarring te voorkomen, om duidelijk te maken dat de 10-dagenregistratie de inzet van de goederenlocomotief in Nederland dient en om gebruik te kunnen maken van de voorhanden zijnde gegevens, is de term 'geregistreerd' vervangen door 'ingezet, bepaald aan de hand van bij de infrastructuurbeheerder ingediende wagenlijsten'. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting op artikel 10, vijfde lid.

In meerdere anonieme reacties worden bij de tien dageninzet problemen voorzien voor de eigenaar van de locomotief, die als leasemaatschappij niet de gebruiker is. Hierover wordt opgemerkt dat de leasemaatschappij invloed kan uitoefenen op de daadwerkelijke inzet van de locomotief, door in het verhuurcontract te eisen dat de locomotief tenminste tien dagen in Nederland wordt ingezet.

RailGood stelt dat de voorwaarde beter kan worden gekoppeld aan aantal kilometers dat iedere locomotief op het Nederlandse hoofdspoorwegennet wordt ingezet. Deze suggestie is niet overgenomen, om de volgende redenen. De eis zou lastig uitvoerbaar zijn voor locomotiefeigenaren die geen gebruikers zijn. Bovendien is naleving van een dergelijke eis niet goed te controleren.

⁸ Mededeling van de Commissie betreffende het begrip „staatssteun” in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (2016/C 262/01)103, in punt 69: “Kosten die voortvloeien uit door de Staat opgelegde wettelijke verplichtingen kunnen in beginsel worden beschouwd als verband houdende met de inherente kosten van de economische activiteit, zodat met eventuele compensaties voor die kosten een voordeel aan de onderneming wordt verleend.”.

Het aantal van tien is gekozen om te voorkomen dat de locomotief niet mede wordt ingezet voor goederenvervoer van, naar en in Nederland, waarbij tegelijkertijd de flexibiliteit wordt behouden die benodigd is voor effectief opereren in een internationale sector. Deze balans is ook zichtbaar aan de reacties van partijen die tien dagen te veel vinden en andere partijen die tien dagen te weinig vinden.

Op de vraag of de regeling negatieve gevolgen kan hebben voor de bedrijfsvoering, heeft RailGood aangegeven dat de subsidie te laag is en dat volledige vergoeding in de rede ligt. In de regeling is inmiddels een vrij hoog subsidiebedrag opgenomen. Zoals eerder aangegeven is dit bedrag niet zo hoog, noch volledig kostendekkend, om een prijsopdrijvend effect te voorkomen.

Op de vraag of de regeling tegenstrijdigheden bevat, is in een anonieme reactie aangegeven dat er onduidelijkheid is over het hanteren van een maximumpercentage van vijftig, in verhouding tot het bedrag van € 25.000,- in artikel 9. Het percentage, genoemd in artikel 8, heeft betrekking op de maximale subsidie die ontvangen kan worden. Het bedrag van € 25.000,-, genoemd in artikel 9, heeft betrekking op een bepaalde vorm waarmee de subsidie kan worden verstrekt: het vaste bedrag. Voor deze vorm van verstrekking gelden andere regels voor ontvangst en verantwoording. Deze regels zijn uiteengezet in de artikelsgewijze toelichting op artikel 9.

Op de vraag of er nog andere punten zijn is in meerdere reacties gevraagd of ook een *keeper* een aanvraag voor subsidie kan indienen. Het antwoord daarop is ja, als *keeper* kan worden gedefinieerd als 'houder van een spoorvoertuig', zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet. Een houder kan zowel de eigenaar als de gebruiker van de locomotief zijn. In deze regeling gaat het om de eigenaar.

In een anonieme reactie is gevraagd of locomotieven die voor 2004 zijn gebouwd, maar na 1 januari 2005 zijn omgebouwd naar ETCS BL2, onder de regeling vallen. Het antwoord is "ja".

RailGood heeft in het algemeen aangegeven dat de keuze van de regering om uiterlijk in 2030 ERTMS Only in te voeren op delen van het Nederlandse spoornet, zonder gelijktijdige handhaving van het Nederlandse ATB-beveiligingssysteem, tot hoge kosten leidt bij de materieleigenaren. Daarbij miskent RailGood echter dat geen sprake van een keuze, aangezien de rechtstreeks werkende TEN-T-verordening geen ruimte laat voor handhaving van het ATB-beveiligingssysteem. Dit leidt evenwel tot kosten voor materieleigenaren. Deze subsidieregeling dient tot een tegemoetkoming daarin.

Daarnaast heeft RailGood aangegeven of ETCS systeemversie 2.0 of hoger hetzelfde is als de Baseline 3 respectievelijk SRS-versies. Daarbij is het antwoord dat het gaat om SRS versie 3.4.0 of hoger.

RailGood heeft ook aangegeven dat het niet zeker is dat Baseline 3 toekomstvast is in relatie tot de implementatie van FRMCS, die over enige tijd GSM-R in Nederland vervangt. Het lijkt erop dat voor FRMCS Baseline 4 is vereist, tenzij een adapter/link wordt gebruikt. RailGood vraagt welke risicobeheersmaatregelen

Infrastructuur en Waterstaat treft voor materieeleigenaren en goederenvervoerders. De uitdagingen zijn bekend. Op dit moment is evenwel nog geen besluit genomen over het tijdspad van de invoering FMRCs. Daarom kan deze vraag helaas niet worden beantwoord.

RailGood heeft daarnaast aangegeven dat nieuwe locomotieven met ETCS voor ERTMS Level 2 Baseline 3 die nu instromen op de Nederlandse markt, aanmerkelijk hoger leasekosten hebben. Ook heeft RailGood gevraagd om richting 2030-2033 de ATB-plicht te schrappen voor goederenlocomotieven die gebruik maken van bepaalde routes zodra deze routes zijn uitgerust met ERTMS Level 2 Baseline 3. Nieuwe locomotieven vallen buiten het toepassingsbereik van de regeling. Daarom wordt dit verder niet besproken.

In een anonieme reactie wordt in de eerste plaats geconcludeerd dat locomotieven zijn uitgesloten waarvoor een tegemoetkoming op grond van CEF 2017 is gedaan. Ook wordt daarin geconcludeerd dat artikel 5, derde lid, geen invloed heeft op kosten die buiten CEF 2017 vallen. De bepaling (nu artikel 5, eerste lid) betreft de deelname aan nationale subsidieregelingen. Locomotieven die in de daarin beschreven regelingen vallen, zijn uitgesloten van deze regeling. Het is niet geheel duidelijk waar de conclusies op zijn gebaseerd zodat de reactie verder niet wordt besproken.

In een anonieme reactie is aangegeven dat de datum van 14 juli 2017 als einddatum van het tijdvak waarbinnen de voertuigvergunning moet zijn verleend, willekeurig gekozen lijkt. In een andere anonieme reactie is aangegeven dat 1 januari 2018 de voorkeur heeft in verband met de jaarlijkse planningscycli van materieeleigenaren. De datum van 14 juli 2017 volgt uit de Programmabeslissing ERTMS uit 2019, waarmee is aangegeven dat locomotieven die op of na 14 juli 2017 zijn (om)gebouwd aan ERTMS-eisen dient te voldoen. Deze regeling wordt in lijn daarmee uitgevoerd. Naar aanleiding van deze opmerkingen is de einddatum nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting op het betreffende artikel.

In een anonieme reactie wordt aangeraden om vaste bedragen of lump sum kosten te hanteren. Hierover wordt het volgende opgemerkt. Kosten variëren van locomotief tot locomotief en van bedrijf tot bedrijf. Om recht te doen aan de individuele verschillen is voor deze regeling besloten om op basis van redelijke kostenschattingen, ondersteund met documenten, zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de werkelijke kosten.

In meerdere anonieme reacties is aangegeven dat de termijn van vier weken in artikel 6, de reparatietijd dekt, maar niet de termijn die is gemoeid met vergunningverlening. Het is aan partijen om het hersteltraject, inclusief de vergunningverlening efficiënt in te richten. Daarbij kan er van worden uitgegaan dat een periode van vier weken voldoet.

In meerdere anonieme reacties is verzocht om verduidelijking van de tekst over hoe de subsidie op grond van deze regeling zich verhoudt tot de CEF-subsidie. Eventuele CEF-subsidie voor dezelfde locomotief als waarvoor via deze regeling subsidie is verstrekt, wordt in mindering gebracht op de onderhavige subsidie, zodat de norm van negentig procent (ontwikkeling) of vijftig procent (aanpassing) niet wordt overschreden. Dit staat in artikel 8 en wordt in de toelichting op dat

artikel nader uiteengezet. In een anonieme reactie wordt ter toetsing een voorbeeld geschetst waarbij de uitkomst is '*Theoretical maximum funding volume: 200.000 EUR (= 50 %)*'. Dit voorbeeld klopt.

In een anonieme reactie is gevraagd naar de gevolgen van uitbreiding van het gebruiksgebied van een locomotief, bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven. Naar aanleiding hiervan zijn in artikel 10, tweede lid, de woorden 'ten minste' toegevoegd, zodat uitbreiding van het gebruiksgebied mogelijk is.

In meerdere reacties is gevraagd of voldoende rekening is gehouden met de ETCS-onderhoudskosten die locomotievenwerkplaatsen in Nederland in rekening moeten brengen. Deze reactie vraagt aandacht voor subsidie voor kosten van andere ERTMS-aspecten dan die door deze subsidieregeling worden bestreken en wordt daarom niet verder besproken.

RailGood heeft daarnaast enkele redactionele opmerkingen op de toelichting van de regeling. In een anonieme reactie is verzocht om de stukken ook in het Engels te publiceren. Omdat het Nederlandse regelgeving betreft is voor publicatie in het Nederlands gekozen.

Administratieve lasten

Het concept van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). De ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Uitvoering

De uitvoering van deze ministeriële regeling geschiedt door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, volgens het gebruikelijke mandaat. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van deze regeling is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging directeur-generaal Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en een door het ministerie uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.

Inwerkingtreding, publicatiemoment en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang 1 april 2025. Dit is in overeenstemming met de vaste verandermomenten, bedoeld in aanwijzing 4.17, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Publicatie van de regeling heeft ná 1 februari 2025 plaatsgevonden. Daarmee is afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden, zoals opgenomen in aanwijzing 4.17, vijfde lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving. De afwijking is gerechtvaardigd door het feit dat daarmee voor de doelgroep aanmerkelijke ongewenste nadelen worden voorkomen. De regeling is

begunstigend van aard, aangezien het een rechtsgrondslag voor subsidieverlening biedt.

De regeling vervalt met ingang van 1 januari 2030, met dien verstande dat deze regeling van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Van 'aanpassing' wordt gesproken als er al een prototype is ontworpen voor het betreffende type goederenlocomotief en dit in een volgende goederenlocomotief van ditzelfde type voor het eerst wordt ingebouwd (retrofit), of als er in de betreffende goederenlocomotief al een ouder type ERTMS is ingebouwd en dit wordt geüpgraded naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger (upgrade).

Over 'ontwikkeling' wordt opgemerkt dat deze regeling betrekking heeft op de ontwikkeling van een prototype van een goederenlocomotief ten behoeve van ten minste twintig goederenlocomotieven. Een representatief aantal goederenlocomotieven dient effectieve subsidiëring. De ontwikkeling dient zich in een vergevorderd stadium te bevinden. Dit wordt aangetoond met een verklaring van de conformiteitsbeoordelingsinstantie dat het eventuele prototype uiterlijk twee jaar na inwerkingtreding van deze regeling, in de handel is gebracht (artikel 10, derde lid).

Artikel 2

In artikel 2 staat het doel van de subsidie, zijnde financiële ondersteuning van de aanvrager voor aanpassing of ontwikkeling van de goederenlocomotief aan ERTMS ETCS systeemversie 2.0 of hoger, ten behoeve van het goederenvervoer op de hoofdspoorweg in Nederland. De aanschaf van een locomotief die al is aangepast aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger, valt hier niet onder. Met deze aanpassing of ontwikkeling zijn substantiële kosten gemoeid voor eigenaren van goederenlocomotieven. Financiële ondersteuning is gerechtvaardigd omdat de aanpassing en de ontwikkeling interoperabel en veilig spoorverkeer in de EU bevorderen.

Artikel 3

Gelet op artikel 3, eerste lid, wordt een aanvraag ingediend door de eigenaar van een goederenlocomotief. De eigenaar van een goederenlocomotief is niet altijd een spoorwegonderneming. Ook (andere) bedrijven die locomotieven voor spoorgoederenvervoer in eigendom hebben, kunnen in aanmerking komen voor subsidie als tevens aan de andere voorwaarden van de regeling is voldaan. Een voorbeeld van zo'n bedrijf is een leasemaatschappij van goederenlocomotieven. Of de eigenaar Nederlands is of niet, is niet relevant. Gelet op de interoperabiliteitsgedachte van de Europese Unie, gebaseerd op het idee van vrij verkeer van goederen en diensten, kan niet in nationaliteit worden onderscheiden. De eigenaar van een goederenlocomotief is doorgaans een bedrijf. Natuurlijke personen die een goederenlocomotief in eigendom hebben zijn niet bekend bij het opstellen van deze regeling.

Uit artikel 3, tweede lid, volgt dat de aanvraag mede inhoudt dat aan ProRail toestemming wordt verleend voor het verstrekken van zogeheten wagenlijsten.

Aan de hand van deze wagenlijsten kan worden nagegaan of de locomotief in bepaalde kalenderjaren over Nederlands spoor heeft gereden.

Artikel 4

In artikel 4, eerste lid, is overeenkomstig artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M voorzien in een plafond. Het subsidieplafond bedraagt € 41.000.000,- gedurende de looptijd van de regeling. Daarvan is maximaal € 4.000.000,- beschikbaar voor de ontwikkeling van een goederenlocomotief (het eerste lid). Dit bedrag van € 4.000.000,- wordt echter niet gereserveerd of apart gehouden. Bij de verdeling van de subsidie geldt 'wie het eerst komt, het eerst maalt' (tweede lid). Daardoor wordt mogelijk in het geheel geen subsidie verleend voor ontwikkeling van locomotieven.

Het tweede lid is opgesteld overeenkomstig artikel 8, tweede lid, aanhef en onderdeel a, van het Kaderbesluit subsidies I en M. Het beschikbare bedrag wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen. Daarbij geldt op grond van artikel 8, derde lid, onderdelen a en b, van het Kaderbesluit subsidies I en M het volgende. Als een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en hij met toepassing van artikel 4:5 van de Awb, de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de verdeling als datum van ontvangst. Indien de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Minister) op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt meer dan één aanvraag ontvangt, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting (artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit subsidies I en M).

Artikel 5

Met het eerste lid wordt ook in geval van verkoop van de goederenlocomotief voorkomen dat de eerste eigenaar én de tweede eigenaar subsidie op grond van deze regeling ontvangen voor aanpassing of ontwikkeling van dezelfde locomotief.

De subsidie in verband met aanpassing van de goederenlocomotief is bedoeld voor goederenlocomotieven in verband waarmee vóór 14 juli 2017 een voertuigvergunning is verleend en voor goederenlocomotieven die vóór die datum zijn besteld (tweede lid). De bestelling van een goederenlocomotief wordt aangetoond met een koopcontract (artikel 7, derde lid).

De datum van 14 juli 2017 heeft te maken met de Programmabeslissing ERTMS, waarin de datum van 14 juli 2017 wordt gesteld bij het vijfde criterium voor materieelbekostiging.⁹ Het vijfde criterium luidt: "Materieel dient toegelaten te zijn in Nederland of in bestelling (gunning geweest) waar toelating in Nederland onderdeel van uit maakt voor 14-7-2017 (datum CEF-call)". Met 'toelating' wordt bedoeld dat er een voertuigvergunning moet zijn verleend voor het gebruiksgebied (in) Nederland.

In verband met het voorgaande wordt ten aanzien van goederenlocomotieven waarvoor ná 13 juli 2017 een voertuigvergunning is verleend of die na die datum zijn besteld, aangenomen dat algemeen bekend was dat ERTMS zou worden

⁹ ERTMS Dossier Programmabeslissing S1, Railmap 4.0, paragraaf 4.2.1.

geïmplementeerd in de spoorwegen. Van partijen mag daarom verwacht worden dat zij bij deze goederenlocomotieven zelf zorgdragen voor inbouw van ERTMS.

Het is aannemelijk dat de ontwikkeling is afgerond binnen twee jaar na inwerkingtreding van deze regeling (derde lid). Zoals aangegeven onder de artikelsgewijze toelichting op artikel 1, gaat het over de gevorderde ontwikkeling van een prototype van een goederenlocomotief ten behoeve van ten minste twintig goederenlocomotieven. De ontwikkeling dient binnen een bepaalde termijn te zijn afgerond, aangetoond met een aanvraag tot typegoedkeuring (artikel 10, tweede en derde lid).

Er wordt geen subsidie verleend in strijd met het Europese steunkader¹⁰ (artikel 6, derde lid, van het Kaderbesluit subsidie I en M). De bepaling dat tegen de aanvrager niet een procedure openstaat in verband met een door de Europese Commissie opgesteld besluit tot terugvordering van onverenigbare staatssteun (vierde lid), maakt geen deel uit van dit steunkader. Daarom is deze bepaling uitdrukkelijk als afwijzingsgrond opgenomen (artikel 13, Kaderbesluit subsidies I en M). De bepaling vloeit voort uit het zogeheten Deggendorf-arrest en beperkt het risico op ongeoorloofde staatssteun.¹¹

Artikel 6

De geboden financiële ondersteuning van eigenaren van goederenlocomotieven blijft onder het maximaal toegestane steunpercentage¹² van vijftig procent van de in aanmerking komende kosten voor de aanpassing of de ontwikkeling van goederenlocomotieven (eerste lid).

Gelet op het tweede lid komen voor de subsidie in aanmerking de vanaf 1 januari 2025 tot de einddatum van het project gemaakte kosten die direct verbonden zijn met de aanpassing of ontwikkeling van de goederenlocomotief aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger, ten behoeve van het goederenvervoer op de hoofdspoorweg in Nederland.

Uit artikel 6, tweede lid, onderdeel b, van de regeling volgt dat de Minister gedeeltelijk de kosten vergoedt die de stilstand van locomotieven met zich meebrengt. Onder die kosten worden ook verstaan kosten van de huur voor een vervangingsvoertuig tegen redelijke, marktconforme prijzen. Voor de aanpassing is de periode gemaximeerd op vier aaneengesloten weken omdat deze termijn redelijkerwijs volstaat voor de aanpassing van locomotieven (derde lid, onderdeel a). Voor de ontwikkeling is die periode gemaximeerd op een jaar (derde lid, onderdeel b) omdat het ontwikkelen van een prototype aanzienlijk meer tijd vergt dan het seriematig aanpassen van een locomotief. Onder de kosten in verband met 'de voertuigvergunning in verband met de aanpassing of ontwikkeling' (tweede lid, onderdeel c) worden ook begrepen de kosten die worden gemaakt in verband met inschakeling van een (conformiteits-)beoordelingsinstantie. Met 'het ontwerp van een prototype in het kader van de ontwikkeling' (tweede lid, onderdeel d) worden ook pre-engagement-kosten bedoeld. Dat zijn de kosten die zijn gemoed met overleg met instanties in de aanloop naar de ontwikkeling van het prototype.

¹⁰ Mededeling van de Commissie: Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07).

¹¹ Arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 9 maart 1994, C-188/92,

¹² Mededeling van de Commissie: Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07).

Voor de berekening van de hoogte van de te verstrekken subsidie worden uurtarieven gehanteerd. Met artikel 6, vierde lid, is bepaald dat de in artikel 7, tweede lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit subsidies I en M genoemde standaardberekeningswijze wordt gehanteerd: de 'loonkosten plus vaste-opslag-systematiek'. In deze systematiek zijn de subsidiabele loonkosten in de eerste plaats de directe loonkosten van projectmedewerkers, bedoeld in het vijfde lid. Het uurtarief wordt berekend door de directe loonkosten te delen door het aantal productieve uren per jaar dat in de organisatie gangbaar is.

In de tweede plaats zijn de subsidiabele kosten andere aan arbeid en loon gerelateerde kosten die niet standaard zijn, maar afhankelijk zijn van de situatie van individuele werknemers. Deze kosten vallen onder de opslag voor indirecte kosten, bedoeld in artikel 6, vierde lid. Voorbeelden van de indirecte kosten zijn indirecte loonkosten en kosten voor huisvesting, kantoorapparatuur en binnenlandse reizen voor werkoverleg. De opslag in verband met de indirecte kosten is vijftig procent.

Artikel 7

Deze regeling betreft aanvragen tot subsidieverlening die uiterlijk op 1 juli 2025 zijn ingediend (eerste lid). De aanvraag geschiedt aan de hand van een digitaal formulier dat het ministerie heeft opgesteld (artikel 10, eerste lid, Kaderbesluit subsidies I en M).

Overeenkomstig artikel 8, derde lid, onderdeel d, van het Kaderbesluit subsidies I en M is met het tweede lid gebruik gemaakt van de mogelijkheid te bepalen dat de aanvraag moet voldoen aan criteria, naast de criteria die volgen uit artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M.

Op grond van artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M bevat de aanvraag het volgende:

- een omschrijving van de activiteiten;
- een overzicht van de activiteiten waarvoor de uitkering wordt aangevraagd;
- een toelichting op de bijdrage aan het doel;
- een gespecificeerde begroting;
- een tijdplanning van de activiteiten;
- indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, een weergave van de liquiditeitsbehoefte gedurende het tijdvak waarvoor subsidie wordt gevraagd, zo mogelijk per tijdvak van drie maanden;
- het bankrekeningnummer waarop het bedrag dient te worden gestort, inclusief een bewijs dat de bankrekening op naam van de aanvrager staat;
- indien van toepassing, het inschrijfnummer van de aanvrager bij de Kamer van Koophandel.

Met 'kopie van de voertuigvergunning' bedoeld in het derde lid, onderdeel b, wordt bedoeld een kopie van de voertuigvergunning die ter zake van de goederenlocomotief is verleend voorafgaand aan de vernieuwing of verbetering daarvan in verband met de aanpassing van de goederenlocomotief.

De periode van een maand, als aangegeven in het zesde lid, is bedoeld om te bevorderen dat de eigenaar van de goederenlocomotief de subsidie voor meerdere goederenlocomotieven gebundeld in één aanvraag indient, in plaats van voor iedere goederenlocomotief afzonderlijk.

Artikel 8

Subsidies die voor dezelfde activiteit en/of hetzelfde doel zijn verstrekt door een ander bestuursorgaan of een andere lidstaat worden in mindering gebracht op de aangevraagde subsidie tot vijftig procent van de subsidiabele kosten (eerste lid, onderdeel b). Het eerste lid heeft alleen betrekking op de aanpassing en niet op de ontwikkeling van een goederenlocomotief. Dat eventueel verstrekte CEF-subsidie in mindering wordt gebracht op de subsidie die op grond van deze regeling wordt verleend, volgt al uit artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M.

Het tweede lid, onderdeel b, heeft betrekking op de ontwikkeling van een goederenlocomotief. Subsidies die voor dezelfde activiteit en/of hetzelfde doel zijn verstrekt door een ander bestuursorgaan of een andere lidstaat worden in mindering gebracht op de aangevraagde subsidie voor zover zij de negentig procent van de voor subsidie in aanmerking komende kosten overschrijden.

Als voor de aanpassing of ontwikkeling van de goederenlocomotief al Nederlandse ERTMS-subsidie is verstrekt, is er geen recht op subsidie op grond van deze regeling (artikel 5, eerste lid). Als voor de aanpassing of ontwikkeling van de goederenlocomotief andere (ERTMS-)subsidie is verstrekt, waaronder Europese CEF-subsidie, kan er wel recht bestaan op subsidie op grond van deze regeling. De subsidie op grond van deze regeling wordt dan echter tot op zeker hoogte verlaagd met die andere subsidie.

Artikel 9

Een subsidie lager dan € 25.000,- wordt verstrekt in de vorm van een vast bedrag (artikel 15, derde lid, Kaderbesluit subsidies I en M).

Gelet op artikel 14, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M, wordt een beschikking tot subsidieverstreking gegeven binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag. Als een beschikking niet binnen die termijn kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met dertien weken worden verlengd (artikel 14, vierde lid, Kaderbesluit subsidies I en M).

Zolang de subsidie niet is vastgesteld kan de subsidieverlening worden ingetrokken of ten nadele van de subsidieontvanger worden gewijzigd, indien: (a) de activiteiten waarvoor subsidie is verleend niet of niet geheel hebben plaatsgevonden of zullen plaatsvinden; (b) de subsidieontvanger niet heeft voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen; (c) de subsidieontvanger onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt en de verstrekking van juiste of volledige gegevens tot een andere beschikking op de aanvraag tot subsidieverlening zou hebben geleid; (d) de subsidieverlening anderszins onjuist was en de subsidieontvanger dit wist of behoorde te weten, of (e) met toepassing van artikel 4:34, vijfde lid, Awb een beroep wordt gedaan op de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld (artikel 4:48, eerste lid, Awb).

Zolang de subsidie niet is vastgesteld, kan de subsidieverlening met inachtneming van een redelijke termijn worden ingetrokken of ten nadele van de subsidieontvanger worden gewijzigd: (a) voor zover de subsidieverlening onjuist is; (b) voor zover veranderde omstandigheden of gewijzigde inzichten zich in overwegende mate tegen voortzetting of ongewijzigde voortzetting van de subsidie verzetten, of (c) in andere bij wettelijk voorschrift geregelde gevallen (artikel 4:50, eerste lid, Awb). In de in (a) en (b) bedoelde situaties wordt de schade die de subsidieontvanger lijdt vergoed, doordat hij in vertrouwen op de subsidie anders heeft gehandeld dan hij zonder subsidie zou hebben gedaan (artikel 4:50, tweede lid, Awb).

De Minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie indien de aanvraag niet voldoet aan de regels die in het Kaderbesluit subsidies I en M zijn gesteld of aan de regels die in deze regeling zijn gesteld (artikel 11 Kaderbesluit subsidies I en M). Daarnaast beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie indien: (a) door de toepassing van de de-minimisverordening, een bedrag aan de-minimis steun zou worden verstrekt dat hoger is dan geoorloofd op grond van deze verordening; (b) onvoldoende vertrouwen bestaat dat de betrokkene de activiteiten kan financieren; (c) het onaannemelijk wordt geacht dat de activiteiten binnen een bij ministeriële regeling gestelde termijn kunnen worden voltooid; (d) het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd; (e) onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische haalbaarheid van de activiteiten; (f) onvoldoende vertrouwen bestaat in de economische haalbaarheid van de activiteiten; (g) de activiteiten onvoldoende bijdragen aan de doelstellingen van de subsidie; (h) onvoldoende vertrouwen bestaat dat de betrokkenen de capaciteiten hebben om de activiteiten naar behoren uit te voeren; (i) de kosten die in aanmerking komen voor subsidie niet aannemelijk of redelijk zijn; (j) het een aanvrager betreft, tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, zesde lid, onderdeel a, van de algemene groepsvrijstellingsverordening; of (k) er naar het oordeel van de Minister onaanvaardbaar risico bestaat dat de uitvoering van een voorgenomen activiteit een onevenredige inbreuk zal maken op de economische, ecologische of sociale dimensie van duurzaamheid (artikel 12 Kaderbesluit subsidies I en M).

Artikel 10

Het spoor waarover de goederenlocomotief rijdt wordt vanaf 2028 geleidelijk omgebouwd naar ERTMS-only. Dat betekent dat alleen met goederenlocomotieven die voldoen aan (of geschikt zijn voor) ERTMS over dat spoor mag worden gereden. In verband hiermee is het van belang dat alle goederenlocomotieven op tijd zijn omgebouwd naar ERTMS voordat het eerste baanvak wordt omgebouwd. Het gaat om een resultaatsverplichting. In verband hiermee is bepaald dat de aan te passen goederenlocomotief uiterlijk 1 oktober 2029 is voorzien van ETCS systeemversie 2.0 of hoger (eerste lid) of dat de ontwikkeling van de goederenlocomotief uiterlijk 1 januari 2027 is afgerond (derde lid).

Aanpassing van de goederenlocomotief vergt het aanvragen van een nieuwe voertuigvergunning, aangezien de compatibiliteit van de goederenlocomotief met de spoorweginfrastructuur verandert (artikel 26l Spoorwegwet). De goederenlocomotief kan na aanpassing immers ook op ERTMS-spoor worden ingezet.

Artikel 10, tweede lid, verplicht de eigenaar van de goederenlocomotief om na aanpassing te beschikken over een voertuigvergunning voor tenminste hetzelfde toegelaten inzetgebied in Nederland als voor de aanpassing van de goederenlocomotief. Daarmee blijft een goederenlocomotief vooralsnog ook compatibel met spoorweginfrastructuur dat nog niet is voorzien van ERTMS. Dit houdt in dat de goederenlocomotief niet alleen voorzien moet zijn van ERTMS, maar ook van het nationale beveiligingssysteem ATB.

De aanpassing en ontwikkeling zijn bedoeld voor implementatie van ERTMS in Nederland. De subsidie wordt verleend door de Nederlandse overheid. De aanvraag draagt daarom bij voorkeur bij aan de invoering van ERTMS in Nederland. Artikel 10, vijfde lid, dient ter consolidering van deze verbinding met Nederland. De minimale inzet van een goederenlocomotief op 10 dagen per drie jaar in Nederland dient te voorkomen dat locomotieven die niet of amper in Nederland ingezet worden, aanspraak maken op de regeling. Indien de subsidieontvanger deze verplichting niet nakomt dan is dat aanleiding om achteraf de subsidievaststelling te wijzigen en de subsidie op nihil vast te stellen en terug te vorderen. Indien subsidie is aangevraagd voor meerdere goederenlocomotieven tegelijk wordt alleen de subsidie teruggevorderd van de goederenlocomotief waarmee niet aan de verplichting is voldaan.

De inzet wordt als volgt bijgehouden. De vervoerder meldt het gebruik van een goederenlocomotief in Nederland per rit en vooraf aan bij infrastructuurbeheerder ProRail. ProRail verwerkt deze aanmelding in zogeheten wagenlijsten. Wagenlijsten geven aldus inzicht in de daadwerkelijke inzet van een goederenlocomotief in Nederland. Aan de hand van deze gegevens wordt gecontroleerd of aan de verplichting van het vijfde lid is voldaan.

Het verkopen van goederenlocomotieven is niet ongebruikelijk. De subsidieontvangende verkoper moet kunnen aantonen dat aan de subsidievoorwaarden is voldaan, gelet op artikel 4:46, tweede lid, onderdeel a, Awb. De voorwaarde van artikel 10, vijfde lid, kan een risico vormen voor de verkoper. Met de verkoop doet hij immers ook afstand van zeggenschap over de goederenlocomotief. De verkoper zou het risico op een negatieve subsidievaststelling kunnen afdekken in een overeenkomst met, of een aansprakelijkheidsstelling van de koper van de goederenlocomotief.

Gelet op artikel 17, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M is de subsidieontvanger naast het bepaalde in artikel 10, onder meer verplicht: (a) de activiteiten uit te voeren overeenkomstig de omschrijving van die activiteiten in de beschikking tot subsidieverlening of subsidievaststelling; (b) te voldoen aan de verplichtingen die aan de subsidie zijn verbonden; (c) aan te tonen dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen; (d) op verzoek van de Minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een ter zake van de toepassing en de effecten van dit besluit of op grond van een ministeriële regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de Minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek (artikel 13); (e) medewerking te verlenen aan openbaarmaking van de gegevens en de resultaten van de activiteit, tenzij openbaarmaking daarvan redelijkerwijs niet kan worden geveerd.

Gelet op artikel 18 van het Kaderbesluit subsidies I en M is de ontvanger gehouden om de Minister onverwijld mededeling te doen zodra aannemelijk is dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht. Een dergelijke mededelingsverplichting geldt ook als niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan.

Tot slot is de subsidieontvanger, gelet op artikel 19, tweede lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M verplicht om tot vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling, te beschikken over die gegevens die nodig zijn om desgevraagd aan te tonen dat de subsidiabele activiteiten zijn verricht.

Op grond van artikel 4:49, eerste lid, onderdeel c, Awb kan de Minister de subsidievaststelling intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen indien de subsidieontvanger na de subsidievaststelling niet heeft voldaan aan de subsidie verbonden verplichtingen. De Minister kan in dat geval de subsidie op nihil vaststellen en de betaalde bedragen terugvorderen omdat deze verplichting rechtstreeks invulling geeft aan het doel van de regeling.

Artikel 11

In overeenstemming met artikel 23, derde lid van het Kaderbesluit subsidies I en M worden in de verleningsbeschikking de termijnen, hoogte en de tijdstippen bepaald waarop de voorschotten worden betaald.

De verplichting tot betaling van een subsidiebedrag of een voorschot kan onder bepaalde omstandigheden worden opgeschort (artikel 4:56 Awb). Ook kunnen onverschuldigd betaalde subsidiebedragen worden teruggevorderd overeenkomstig artikel 4:57 Awb.

Artikel 12

De aanvraag om vaststelling van de subsidie geschiedt aan de hand van een formulier dat het ministerie heeft opgesteld (artikel 24, derde lid van het Kaderbesluit subsidies I en M).

Indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, wordt de aanvraag tot subsidievaststelling ingediend binnen 22 weken na de datum waarop ingevolge de verleningsbeschikking de activiteiten moeten zijn verricht (artikel 12, eerste lid).

Bij subsidies van € 125.000,- of meer dient volgens artikel 24, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M de verantwoording met een controleverklaring plaats te vinden.

Daarnaast voegt de subsidieontvanger bij de aanvraag tot subsidievaststelling het gestelde in het tweede lid bij, een financiële verantwoording en eventueel een toelichting op de afwijkende kosten indien deze tenminste tien procent afwijken van de onderbouwde begrotingspost van de aanvraag (artikel 24, vierde lid, Kaderbesluit subsidies I en M).

De Minister kan op grond van artikel 4:47, tweede lid, Awb de subsidie ambtshalve vaststellen indien de ontvanger van de subsidie niet tijdig de aanvraag tot vaststelling heeft ingediend. De vaststelling van de subsidie kan lager zijn dan de verlening van de subsidie, gelet op artikel 4:46, tweede lid, Awb

en artikel 6 eerste lid, onderdeel b, van de Kaderwet subsidies I en M. Voorbeelden daarvan zijn dat er minder is uitgegeven aan de aanpassing van de goederenlocomotieven dan was begroot, of dat de goederenlocomotief onvoldoende is ingezet op het Nederlandse spoor waardoor niet aan alle subsidieverplichtingen is voldaan.

Voor een toelichting op de afwijzingsgronden van de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit subsidies I en M wordt verwezen naar de toelichting op artikel 9.

Gelet op de artikelen 4:49, eerste lid, Awb wordt ook afwijzend beslist op een aanvraag om vaststelling van de subsidie als: (a) de Minister op grond van feiten of omstandigheden waarvan hij bij de subsidievaststelling redelijkerwijs niet op de hoogte kon zijn en op grond waarvan de subsidie lager dan overeenkomstig de subsidieverlening zou zijn vastgesteld; (b) de subsidievaststelling onjuist was en de subsidieontvanger dit wist of behoorde te weten; of (c) de subsidieontvanger na de subsidievaststelling niet heeft voldaan aan de verplichting die aan de subsidie zijn verbonden.

Onverschuldigd betaald subsidiebedragen kunnen worden teruggevorderd (artikel 4:57 Awb).

Zowel de beschikking tot subsidieverlening als subsidievaststelling worden afgegeven na een positief zwaarwegend advies van de Programmadirectie ERTMS. Dit maakt deel uit van het interne subsidieverlening- en vaststellingsproces en is daarom niet in deze regeling opgenomen.

Artikel 13

De Minister publiceert voor 1 april 2030 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de uitkering in de praktijk. Hierop is ook de evaluatieverplichting uit artikel 4.24 Awb 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 14 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 deze redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek (artikel 17, eerste lid, onderdeel e, Kaderbesluit subsidies I en M).

In het kader van de evaluatie worden persoonsgegevens verwerkt. De verwerking van persoonsgegevens is gebaseerd op een wettelijk voorschrift (artikel 4:24 Awb en artikel 7, tweede lid, onderdeel a, van deze regeling) en vindt plaats met inachtneming van de vereiste proportionaliteit (alleen ten behoeve van de evaluatie) en de vereiste subsidiariteit (het doel kan niet worden bereikt zonder verwerking van deze persoonsgegevens), opdat onder meer is voldaan aan de artikelen 5, eerste lid, onderdeel b, en 6, eerste lid, onderdeel c, van de Algemene verordening gegevensbescherming.

Artikel 14

De regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2025 (artikel 14, eerste lid).

De regeling vervalt met ingang van 1 januari 2030 (artikel 14, tweede lid). Op deze wijze is toepassing gegeven aan artikel 4.10, tweede lid, van de

Comptabiliteitswet 2016 waarin is bepaald dat een subsidieregeling van het Rijk een tijdstip bevat waarop die regeling vervalt.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT –
OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen