

Formulier staatssteunanalyse

Artikel 36 ter: investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen en voor de retrofitting van vervoermiddelen

Inleiding

Om subsidie te mogen toekennen aan een project, moeten de activiteiten 'staatssteunproof' zijn. De Europese Commissie noemt de nodige voorwaarden op basis waarvan staatssteun mag worden verleend. Deze voorwaarden worden toegelicht in de artikelen van de zogenaamde Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV).

Eén van de artikelen die gebruikt kan worden is artikel 36 ter. Dit artikel gaat over investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen en voor de retrofitting van vervoermiddelen.

In dit formulier staatssteunanalyse is het aan de aanvrager om in de tekstvakken, per lid van artikel 36 ter, aan te geven waarom het project voldoet aan de gestelde voorwaarden.

Let op: u geeft een toelichting in de tekstblokken.

Art 36 ter, lid 1:

Investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen voor het wegvervoer, het spoorvervoer, het vervoer over de binnenwateren en het zeevervoer en voor de retrofitting van andere vervoermiddelen dan vliegtuigen waardoor deze als schone of emissievrije vervoermiddelen kwalificeren, is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag en is van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag vrijgesteld, mits de in dit artikel en in hoofdstuk I vastgestelde voorwaarden zijn vervuld.

Toelichting „schoon vervoermiddel”:

- a) met betrekking tot lichte bedrijfsvoertuigen: een schoon voertuig zoals gedefinieerd in artikel 4, punt 4, a), van Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad (24);
- b) met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen:
 - a. tot en met 31 december 2025 een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad (25);
 - b. tot en met 31 december 2025 een schoon voertuig zoals gedefinieerd in artikel 4, punt 4, b), van Richtlijn 2009/33/EG dat niet onder Verordening (EU) 2019/1242 valt;
- c) met betrekking tot binnenschepen:
 - a. een binnenschip voor passagiersvervoer dat een hybride of dualfuelmotor heeft die voor zijn normale functioneren ten minste 50 % van zijn energie haalt uit brandstof met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power;
 - b. een binnenschip voor goederenvervoer dat directe CO₂-(uitlaat)emissies per tonkilometer (g CO₂/ton km) heeft die, berekend (of, in het geval van nieuwe vaartuigen, geraamd) met de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), 50 % lager liggen dan de gemiddelde referentiewaarde voor CO₂-emissies zoals vastgelegd voor zware bedrijfsvoertuigen

(subgroep voertuigen 5-LH) overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2019/1242;

- d) met betrekking tot zeeschepen:
 - a. een zee- en kustvaartuig voor passagiersvervoer, goederenvervoer, nautische of andere dienstverlening dat i) een hybride of dualfuelmotor heeft die voor zijn normale functioneren ten minste 25 % van zijn energie haalt uit brandstof met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power, of dat ii) een Energy Efficiency Design Index (EEDI) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft bereikt die 10 % lager ligt dan de op 1 april 2022 van toepassing zijnde EEDI-vereisten, en dat in staat is te functioneren op brandstoffen met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies of op brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen;
 - b. een zee- en kustvaartuig voor goederenvervoer dat uitsluitend wordt ingezet om kust- en kortevaartdiensten uit te voeren die bedoeld zijn om voor momenteel over land vervoerde goederen de modal shift naar vervoer over zee mogelijk te maken en met directe CO₂-(uitlaat)emissies, berekend met de EEDI, die 50 % lager liggen dan de voor zware bedrijfsvoertuigen (subgroep voertuigen 5-LH) vastgelegde gemiddelde referentiewaarde voor CO₂-emissies zoals gepubliceerd overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2019/1242;
- e) met betrekking tot rollend spoorweginfrastructuur: rollend materieel met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies wanneer dit wordt ingezet op een lijn met de vereiste infrastructuur en een conventionele motor gebruikt indien dergelijke infrastructuur niet beschikbaar is (bimodaal);

Toelichting „emissievrij vervoermiddel”:

- a) met betrekking tot twee- en driewielige voertuigen en vierwielers: een voertuig dat onder Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad (26) valt, met CO₂-uitlaatemissies gelijk aan 0, berekend overeenkomstig de in artikel 24 van en bijlage V bij die verordening vastgestelde voorwaarden;
- b) met betrekking tot lichte bedrijfsvoertuigen: een voertuig van categorie M1, M2 of N1 zonder CO₂-uitlaatemissies, zoals bepaald overeenkomstig de vereisten van Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie (27);
- c) met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen: een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig zoals gedefinieerd in artikel 4, punt 5, van Richtlijn 2009/33/EG;
- d) met betrekking tot binnenschepen: een binnenschip voor passagiers- of goederenvervoer met CO₂-vrije directe (uitlaat-/uitlaatsysteem)emissies;
- e) met betrekking tot zeeschepen: een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies;
- f) met betrekking tot rollend spoorweginfrastructuur: rollend materieel met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies;

Toelichting „vervoermiddel”: een van de volgende:

- a) een wegvoertuig van categorie M1, M2, N1, M3, N2, N3 of L;
- b) een binnenschip of een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer;
- c) rollend materieel;
- d) een luchtvaartuig.

Geef hier aan waarom sprake is van een schoon of emissievrij vervoermiddel conform bovenstaande definities:

Art 36 ter, lid 2:

Steun wordt toegekend voor de aanschaf of leasing voor een periode van ten minste twaalf maanden van schone vervoermiddelen die ten minste gedeeltelijk door elektriciteit of waterstof worden aangedreven, of van emissievrije vervoermiddelen, en voor de retrofitting van vervoermiddelen waardoor deze als schone of emissievrije vervoermiddelen kunnen kwalificeren..

Art 36 ter, lid 3:

De in aanmerking komende kosten zijn de volgende:

- a) voor investeringen die bestaan in de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen: de extra kosten van de aanschaf van het schone of emissievrije vervoermiddel. Deze worden berekend als het verschil tussen de investeringskosten voor de aanschaf van het schone of het emissievrije vervoermiddel en de investeringskosten voor de aanschaf van een vervoermiddel van dezelfde categorie dat aan reeds van kracht zijnde toepasselijke Unienormen voldoet en dat zonder de steun zou zijn aangeschaft;*
- b) voor investeringen die bestaan in de leasing van schone of emissievrije vervoermiddelen: de extra kosten van de leasing van het schone of emissievrije vervoermiddel. Deze worden berekend als het verschil tussen de netto contante waarde van de leasing van het schone of het emissievrije vervoermiddel en de netto contante waarde van de leasing van een vervoermiddel van dezelfde categorie dat aan reeds van kracht zijnde toepasselijke Unienormen voldoet en dat zonder de steun zou zijn geleased. Om de in aanmerking komende kosten te bepalen, worden de exploitatiekosten van het vervoermiddel, daaronder begrepen energiekosten, verzekeringskosten en onderhoudskosten, niet in aanmerking genomen, ongeacht of deze deel uitmaken van het leasingcontract;*
- c) voor investeringen die bestaan in de retrofitting van vervoermiddelen, waardoor deze als schone of emissievrije vervoermiddelen kunnen kwalificeren: de kosten van de investering in de retrofitting.*

Geef hier aan waarom wordt voldaan aan artikel 36 ter, lid 2 en 3:

Art 36 ter, lid 4 en 5:

Deze bepalingen zien op steunverlening door middel van een concurrerende biedprocedure en zijn voor deze openstelling niet van toepassing. Hierop is dus geen toelichting benodigd.

Art 36 ter, lid 6:

In afwijking van lid 4 kan steun worden verleend zonder een concurrerende biedprocedure wanneer de steun is gebaseerd op een steunregeling.

In die gevallen bedraagt de steunintensiteit ten hoogste 20 % van de in aanmerking komende kosten. De steunintensiteit kan worden verhoogd met 10 procentpunten voor emissievrije voertuigen, en met 20 procentpunten voor middelgrote ondernemingen of met 30 procentpunten voor kleine ondernemingen.

Geef hier aan waarom de door u opgevoerde kosten en de door u gevraagde steunpercentages voldoen aan artikel 36 ter, lid 6:

Art 36 ter, lid 7:

Deze bepaling ziet op steunverlening in geval van concessies voor het verrichten van openbaar personenvervoer en is voor deze openstelling niet van toepassing. Hierop is dus geen toelichting benodigd.