



## Extra informatie betreffende subsidie voor binnenschepen voor passagiersvervoer en vaartuigen kleiner dan 39 meter

### Gewijzigde Europese Staatssteunregels (AGVV)

Wanneer u als marktpartij subsidie ontvangt van de Nederlandse overheid, moet de ontvangen subsidie passen binnen de Europese staatssteunregels. Is dit niet het geval, dan loopt u het risico de steun integraal en met een wettelijke rente te moeten terugbetalen.

De Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (hierna: de regeling) past binnen de Europese Staatssteunregels, zolang de ontvangen steun onder de zogenaamde AGVV (Algemene GroepsVrijstellingsVerordening) valt. De AGVV zondert bepaalde steun uit van het verbod op staatssteun. In juli 2023 is de AGVV aangepast, waarna in juni 2024 de regeling in overeenstemming is gebracht met de geldende nieuwe AGVV-vereisten.

**Concreet gaat het erom dat enkel de aanschaf van een katalysator of stage-V motor op een binnenschip voor passagiersvervoer niet voldoende is om aan de aangepaste AGVV-vereisten te voldoen. Ook zijn er aandachtspunten voor vaartuigen kleiner dan 39 meter. Deze nieuwe Europese eisen kunnen gevolgen hebben voor uw subsidieaanvraag.** Daarom leggen we u hieronder in het kort uit waar u rekening mee kunt houden bij het doen van uw aanvraag.

### Binnenschepen voor passagiersvervoer

Een aanvrager is verplicht bij de subsidieaanvraag aan te tonen dat toekenning van de subsidie ertoe leidt dat het schip, na aanschaf en inbouw of retrofit van een motor, als schoon schip kwalificeert (artikel 7, derde lid, van de regeling). Deze eis volgt direct uit de AGVV. De definitie van het begrip “schoon schip” is één van de punten waarop de AGVV in juli 2023 is aangepast. Met name de aanpassing die is doorgevoerd met betrekking tot binnenschepen voor passagiersvervoer is mogelijk voor uw subsidie aanvraag relevant. De aangepaste definitie luidt:

*“een binnenschip voor passagiersvervoer dat een hybride of dual-fuel motor heeft die voor zijn normale functioneren ten minste 50 % van zijn energie haalt uit brandstof met CO<sub>2</sub>-vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power. (artikel 2, onderdeel 102 septies, onder c van de AGVV)”*

In de regeling wordt verwezen naar deze definitie in de (aangepaste) AGVV.

Met enkel de aanschaf van een afzonderlijke katalysator of stage-V motor voldoet een binnenschip niet aan de definitie van een schoon binnenschip voor passagiersvervoer zoals hierboven is aangegeven. Dat komt doordat dit schip geen hybride of dual-fuel motor heeft die voor zijn normale functioneren ten minste 50% van zijn energie haalt uit brandstof met CO<sub>2</sub> - vrije directe (uitlaat) emissies. Een aanvraag voldoet daarom in de praktijk niet aan de voorwaarden van de regeling.

Op dit moment is het niet bekend of er marine gecertificeerde high-speed hybride of dual-fuel motoren in de markt beschikbaar zijn. De aanschaf van een katalysator of stage-V motor voor een binnenschip voor passagiersvervoer leidt hierdoor in de praktijk niet tot een schoon schip en komt daarom niet in aanmerking voor subsidie.

### **Vaartuigen kleiner dan 39 meter**

Voor vaartuigen kleiner dan 39 meter, zijnde sleepboten, duwboten, inspectievaartuigen, werkvaartuigen met aandrijving en ladingschepen, is de aanvrager verplicht bij de subsidieaanvraag aan te tonen dat toekenning van de subsidie ertoe leidt dat het schip, na aanschaf en inbouw of retrofit van een motor, als schoon schip kwalificeert (artikel 7, derde lid, van de regeling). Deze eis volgt direct uit de AGVV. De definitie van het begrip “schoon schip” is één van de punten waarop de AGVV in juli 2023 is aangepast. Voor vaartuigen kleiner dan 39 meter moeten volgens de nieuwe definitie, vooraf gegevens aangeleverd worden om te bepalen of deze vaartuigen binnen de gestelde norm van 28,3 gram CO<sub>2</sub> per ton vracht per gevaren kilometer vallen.

De reden is dat bij deze categorie vaartuigen kleiner dan 39 meter geen proefondervindelijke referentiewaarden volgens GLEC zijn vastgesteld waaruit blijkt dat deze vaartuigen binnen de gestelde norm van 28,3 gram CO<sub>2</sub> uitstoot per ton per gevaren kilometer vallen.

Om bij de beoordeling van de aanvraag toch te bepalen of u aan de in de AGVV gestelde norm voldoet, dient u bij de subsidieaanvraag de volgende gegevens over 5 recent gemaakte reizen aan te leveren:

- de gevaren afstand in Km
- reisduur in uur/min
- belasting van de motoren
- totale brandstofverbruik in liters
- soort brandstof
- specifieke brandstofverbruik van de motoren in g/KWh, max
- vermogen van de motoren
- totale tonnage aan lading (de specificatie en gewicht van deze lading)
- gemiddelde diepgang (voor-, mid- en achterschip)
- de meetbrief behorende bij het vaartuig
- overzicht vaartijdenboek m.b.t. deze gemaakte reizen

Mochten deze gegevens niet direct voorhanden zijn tijdens het indienen van de subsidieaanvraag dan dient u er rekening mee te houden dat deze gegevens alsnog opgevraagd worden voorafgaand aan de beoordeling van uw aanvraag. RVO zal deze gegevens alleen opvragen wanneer uw aanvraag in de rangschikking (al dan niet na loting) dermate hoog staat dat u mogelijk voor subsidie in aanmerking komt. **Let op:** Indien u een verzoek voor aanlevering krijgt hebt u slechts beperkt de tijd om deze gegevens aan te leveren.

### **Evaluatie**

De bijzonderheden voor binnenschepen voor passagiersvervoer en vaartuigen kleiner dan 39 meter worden door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat meegenomen bij de evaluatie van de regeling.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)

**Dit is een publicatie van:**

**Rijksdienst voor Ondernemend Nederland**

Prinses Beatrixlaan 2 | 2595 AL Den Haag

Postbus 93144 | 2509 AC Den Haag

T +31 (0) 88 042 42 42

[Contact](#)

[www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)

Publicatienummer: RVO-218-2024/RP-DUZA