



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 3 december 2019, nr. IENW/BSK-2019/206330, tot wijziging van de Subsidieregeling ERTMS in verband met de subsidiëring van activiteiten in de realisatiefase van het programma ERTMS

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8, vijfde lid, van de Wet Infrastructuurfonds, de artikelen 4, eerste lid, en 5, van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 4, eerste lid, 6, eerste lid, 8, eerste lid, 10, tweede en vierde lid, 15, vijfde lid, en 23, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling ERTMS wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2, derde lid, komt te luiden:

3. Subsidie voor activiteiten die worden uitgevoerd in de realisatiefase van het programma ERTMS wordt uitsluitend verstrekt indien de aanvrager met de staat een samenwerkingsovereenkomst over de inbouw van ERTMS in voertuigen heeft gesloten overeenkomstig het model 'Cooperation Agreement' in bijlage 1.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. Het subsidieplafond voor de jaren 2020 tot en met 2022 bedraagt € 59.300.000,-.

2. In het vierde lid wordt na 'Als subsidiabele kosten' ingevoegd 'van activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS'.

3. Na het zesde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Als subsidiabele kosten van activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS worden uitsluitend in aanmerking genomen de in de gesloten samenwerkingsovereenkomst gespecificeerde kosten voor de inbouw van ERTMS in het materieel en de onttrekking van het materieel gedurende de fase van de inbouw.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. In afwijking van artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M heeft de aanvrager tevens de aanvraag tot subsidieverlening voor activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS niet te worden ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel.

2. Aan het derde lid wordt voor de punt aan het slot toegevoegd ', met dien verstande dat voor de aanvraag tot subsidieverlening voor activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS tevens de gesloten samenwerkingsovereenkomst wordt overgelegd'.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:



6. De aanvragen tot subsidieverlening voor activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS worden ingediend uiterlijk zes weken na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst.

D

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt na 'wordt het voorschot' ingevoegd 'voor activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS'.
2. In het derde lid wordt na 'Voorschotten' ingevoegd 'voor activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS'.
3. Na het derde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
 4. Voorschotten voor activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS worden verleend in termijnen waarvan de hoogte en de tijdstippen zijn bepaald in de gesloten samenwerkingsovereenkomst.

E

Artikel 8, tweede lid, komt te luiden:

2. In afwijking van artikel 24, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M behoeft de aanvraag tot subsidie vaststelling voor activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS niet te worden ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel.

F

Er wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

Bijlage 1. Model 'Cooperation Agreement' als bedoeld in artikel 2, derde lid.

MODEL 'COOPERATION AGREEMENT'

Regarding the realization of a project of common interest in the field of Trans European Transport Network and co-financed under the Connecting Europe Facility (CEF). CEF Transport 2017 Blending Call – European Rail Traffic Management System (ERTMS).

The undersigned

1. **The State of the Netherlands (Ministry of Infrastructure and Water Management)**, represented for the purposes of signature of this Cooperation Agreement by the Director General of the Department for Public Transport and Rail (hereinafter referred to as '**lenW**'),
2. And the following railway vehicle owner:
[...], a company formed under the laws of [...], (Company number [...]) and having its registered office at [...] (hereinafter referred to as the '**Vehicle Owner**' or '**VO**'),

all collectively referred to as the '**Parties**' and each a '**Party**'.

Whereas

- a. The implementation of ERTMS is foreseen to start on the Dutch Railway infrastructure network in 2026. This requires the VO, in order to ensure interoperability with this infrastructure to upgrade its existing ERTMS equipment to Baseline 3 in preparation of 'ERTMS only' infrastructure;
- b. Overall, ERTMS as a system at corridor level is showing a positive business case;
- c. The VO shall be responsible for the compliance with (future) legislation concerning ERTMS and that it, as an economic owner, will bear the commercial risks and investments involved in operating in the Netherlands;
- d. That nevertheless, lenW realizes that investment in ERTMS OBU's is, at present and as seen from a financial perspective, not yet feasible for the VO. ETCS is a Class A signalling system in addition to the national Class B systems. As long as the locomotives are allowed running in dual mode there are no direct benefits coming from the ERTMS investment. Revenues can only



- be expected after full operation in an ERTMS only mode on the corridors of the TEN-T network in the EU (foreseen between 2027 and 2030);
- e. The VO is competing in the European market so that public funding, in addition to investments of the VO, becomes opportune to ensure the upgrade of the existing OBU's from Baseline 2 to Baseline 3;
 - f. In light of the aforementioned, lenW has decided to apply for the CEF Transport 2017 Blending Call 14th of June 2017 whereby lenW submitted two applications on behalf of the VO and other vehicle owners. The requests for subsidy for upgrading the ERTMS in the rolling stock has been granted by INEA in the grants 2017-NL-TM-0046-W and CEF II 2017-NL-TM-0101-W;
 - g. Following several developments which have taken place after April 16, 2018, lenW has proposed several changes to the Grant Agreement 2017-NL-TM-0046-W. Changes, amongst others, include initially focusing the activities on prototyping. This amendment has been approved by INEA on April 14, 2019;
 - h. Parties previously have agreed to collaborate on the submission of the grant application and to this end have signed the Declaration of Cooperation Agreement (version June 27, 2017);
 - i. The Declaration of Cooperation, according to article 2, paragraph 4 thereof, is transposed into the present Cooperation Agreement;
 - j. The VO acknowledges that a signed Cooperation Agreement will be a prerequisite for national subsidy grants;
 - k. The Parties therefore define their collaboration in this present Cooperation Agreement.

The Parties agree to the following

Article 1. Definitions

The following definitions used in this Cooperation Agreement and the Annexes shall have the following meaning:

- a. *Annex*: annexes to this Cooperation Agreement that form an integral and binding part of that agreement;
- b. *Baseline 3*: as defined in Table A, 2.2 or 2.3, (List of mandatory specifications) Set of specifications # 3 of the TSI-CCS 2016;
- c. *Beneficiary*: lenW, in accordance with the Grant Agreements;
- d. *CEF*: the Connecting Europe Facility;
- e. *Cooperation Agreement*: this agreement between the VO and lenW regarding the manner concerning their cooperation;
- f. *ERA*: European Union Agency for Railways;
- g. *ERTMS*: the European Rail Traffic Management System;
- h. *ETCS*: European Train Control System;
- i. *Grant Agreement*: the Grant Agreement under the Connecting Europe Facility (CEF) – Transport Sector 2017-NL-TM-0046-W and CEF II 2017-NL-TM-0101-W;
- j. *Implementing Body*: the entities as listed in article 8 of the Grant Agreements;
- k. *INEA*: the Innovation and Networks Executive Agency;
- l. *OBU*: On-Board Unit: all equipment installed in a vehicle necessary for ERTMS operation. OBU includes the Class A equipment and connects to all associated national modules necessary to operate at the Class B systems;
- m. *Project Team*: the project team as defined and stipulated in article 4 of this Cooperation Agreement;
- n. *Prototyping*: the activities necessary to obtain the authorization of the type for placing on the market;
- o. *RVO*: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;
- p. *TSI-CCS 2016*: the Commission Regulation (EU) 2016/919 of 27 May 2016, as amended in January 2019;
- q. *TSI*: Technical Specifications for Interoperability;
- r. *Upgrade contract*: the contract between the VO and its supplier for upgrading the OBU's;
- s. *Upgrade projects*: the activities as defined in article 1.4 of the Grant Agreements.

Article 2. Intent and purpose

1. lenW is the Beneficiary in the Grant Agreements with INEA.
2. The activities for Upgrade projects are contracted by the VO in an Upgrade contract, as Implementing Body, with its supplier(s).
3. This Cooperation Agreement details the cooperation between the parties (lenW and the VO) and how:
 - lenW, following its decision to provide public funding, will fulfill its requirements of the Grant Agreements with INEA;
 - The VO shall fulfill its obligations towards lenW and the Project Team established by lenW,



- so that lenW's obligation towards INEA according the terms and conditions as specified in the Grant Agreement(s) may be fulfilled, including, but not limited to, concluding contracts with its supplier(s);
- The VO shall fulfill the requirements agreed with lenW in the Upgrade contract with its supplier(s);
 - The funding and financing of the Upgrade activities is arranged and organized.
4. This Cooperation Agreement succeeds the Declaration of Cooperation Agreement (version June 27, 2017). Parties agree that, by signing this Cooperation Agreement, the Declaration of Cooperation Agreement shall no longer be binding towards Parties.

Article 3. Scope

1. By signing this Cooperation Agreement Parties agree with the following scope of the project and scope as defined in the Grant Agreements.
2. Specifications
The first in class locomotives (the prototypes) shall be upgraded by the VO to an ERTMS Baseline 3 L1/L2 compliant configuration conform the specifications as provided and further identified by the ERTMS Programme Project Team. Each prototype and consequently serial Baseline 3 upgrade shall be evidenced by the VO by the following deliverables:
 - a) Information regarding tests results (test report) in line with the applicable technical specification for interoperability;
 - b) Declaration signed by a laboratory accredited according to ISO 17025 that it has performed the tests in accordance with the applicable technical specification for interoperability;
 - c) EC declaration of conformity for each interoperability constituent relevant for ERTMS issued by the supplier or the supplier's authorized representative established within the European Union, including the certificate of conformity from a notified body. The EC declaration of conformity shall be fully in line with Directive 2008/57/EC;
 - d) EC declaration of verification of the subsystem issued by the applicant for each control command signalling subsystem installed on a vehicle and including the EC certificate of verification of subsystem from a Notified Body and the safety assessment report following section 3.2.1 of Commission Regulation (EU) 2016/919. The EC declaration of verification shall be fully in line with Directive 2008/57/EC. The technical compatibility details of the certificates should be provided using the template developed by the ERA;
 - e) A copy of a complete application for authorisation of the vehicle(s) or the authorisation itself or a copy of an application for an authorisation for placing the vehicle prototype on the market or the authorisation in case available by the time the CEF Final Payment claim is due.
3. After completion of the Upgrade activities, additional work may be carried out in order to achieve Baseline 3-Baseline 3 operations in the Netherlands (foreseen between 2026 and 2028). The following activities are foreseen (this list may not be exhaustive):
 - a) For the Netherlands relevant software changes to correct errors of TSI-CCS 2016 (article 10) and to include change requests resulting from of TSI-CCS 2022 (if any);
 - b) Testing of OBU in lab and locomotive on Baseline 3 track(s);
 - c) The re-authorization (e.g. removal of restriction) of locomotives for area of use.When appropriate, an amendment to this Cooperation Agreement will be agreed to cover the extension of the scope of work related to first time commercial Baseline 3 operation on Baseline 3 tracks in the Netherlands.
4. The Upgrade activities of the prototype(s) and serial upgrades (if applicable) shall be finished, the eligible costs incurred and re-authorization received or requested, before 31th December 2023, the actual end-date of the CEF Grant Agreements. The planning of the Upgrade projects is set out in article I.4 (I.4.1 Activities timetable) of the Grant Agreements.
5. The contract with an ERTMS supplier shall include a binding option for the serial Baseline 3 upgrade of locomotives (specified in Annex 2) of the same type as the prototyping, valid for a period of 4 years after signing of the contract.
6. The VO is responsible for obtaining any or all intellectual property rights on or in connection to the prototype. The VO grants to lenW a non-exclusive, transferable (for the purposes of the serial upgrades by others), irrevocable, perpetual, royalty-free (sub) license, free of charge on all intellectual property rights pertaining to the prototype, to be used for the serial upgrades, and to ensure that lenW may fulfil its obligations under article II.8.3 of the Grant Agreements. In order to fulfil this obligation, the VO shall contractually ensure that it receives the necessary rights and/or licenses from its supplier(s) and shall indemnify lenW against all actions or claims based on any allegation that the (use (by lenW) of the) (sub) licenses granted by the VO to lenW under this Cooperation Agreement infringes the intellectual property rights or trade secrets of any supplier and/or third party.



Article 4. Responsibilities lenW

lenW:

1. Shall support the VO with its customer requirements for the upgrade, advise the VO on contracting supplier(s) and provide necessary legal support.
2. Shall establish a financial administration in order to comply with the rules of financial justification as required by the Grant Agreement.
3. Shall advance payments received from INEA and in addition to its own national ERTMS grant up to an amount of EUR 23,8 mln. towards a bank account provided for by a bank or other financial institution as designated by lenW, in order that funding may be made available to the VO.
4. Shall facilitate the international co-ordination (between Infra Managers, National Safety Authorities) in order to harmonize the specifications, the system engineering, the tests for interoperability and the authorization.
5. Shall, for the aforementioned responsibilities, assign tasks to a Project Team under the auspices of the ERTMS Programme and/or to the RVO.
6. The Project Team shall solely have an advisory and facilitating role. The VO acknowledges and accepts that the activities as mentioned in this article shall not prejudice the responsibilities of the VO in any manner and that consequently, the VO shall remain, inter alia, responsible for its own activities and the fulfillment of its obligations under this Cooperation Agreement and any conditions as may be imposed in, amongst others, subsidies ('subsidieregeling') and grants, and shall ensure that the ERTMS Program's requirements on train – track test activities (as specified in the national technical rules in the Netherlands and systems integration) are specified in the Upgrade contracts concluded between the VO and its supplier(s).
7. The RVO shall facilitate the control of the cash flow and provide financial administrative support. Ultimately, lenW shall remain responsible for fulfilment of its obligations under the Grant Agreements and this Cooperation Agreement.

Article 5. Responsibilities VO

The VO:

1. Shall have the responsibility for the procurement and implementation of the OBU prototyping and upgrade (if applicable) in its vehicles in such a manner that the activities and milestones as set out in articles I.4 and I.5 of the (amended) Grant Agreement are met.
2. Shall procure the OBU prototyping and upgrade (if applicable) and any necessary services according to the applicable rules and regulations based on sound financial management practices, including and if applicable (but not limited to) laws regarding public procurement and competition law.
3. Shall undertake all necessary activities to ensure that lenW is able to fulfill its obligations under the Grant Agreement. These obligations shall, under this Cooperation Agreement, apply 'back to back' to the VO, whereby the Grant Agreement shall be read and applied in such a manner that references to 'beneficiaries' shall read as the 'VO' and references to 'INEA' and/or the Agency as 'lenW'. The VO has acknowledged and accepted the Grant Agreement and the obligations stated therein, is aware that it does not have any direct rights vis-à-vis INEA and accepts therefore that all matters concerning this Cooperation Agreement shall be conducted with lenW (or parties assigned by lenW). The following articles as provided for in the Grant Agreement shall apply to the VO, whereby it is understood that the following list is not exhaustive and that other obligations in the Grant Agreement may apply:
 - i. I.3;
 - ii. I.4;
 - iii. I.5;
 - iv. II.1–II.9;
 - v. II.19–II.23;
 - vi. II.27.
4. Is responsible for contracting and signing of the Upgrade contracts for the supply of OBU with its supplier(s). A bank or other financial institution as stipulated in article 4, sub 3, of this Cooperation Agreement will offer a short term loan to the VO, providing that the conditions as set by this bank or other financial institution and lenW have successfully been met by the VO. lenW will bear the costs for maintaining a deposit on behalf of the owners. The interest costs of the short term loans (9-12 months) are for account of the VO.
5. Is responsible for the fulfilment of any conditions as laid down in the national subsidy grants received from lenW (the national 'subsidieregeling' and 'subsidiebeschikkingen' as made available by lenW) as well as the relevant requirements from INEA as laid down in the Grant Agreement, including (but not limited to) sound financial management as referred to in article II.19.1 of the Grant Agreement and reporting requirements.
6. Shall, within reasonable limits and expectations, cooperate with the Project Team and/or RVO



as set out in article 4 of this Cooperation Agreement including the follow up of instructions made by the Project Team and/or RVO, provided that these are reasonable and necessary within the constraints of the Upgrade projects (such as provision of information etc.). For this cooperation, the VO shall ensure sufficient staffing and resources to ensure this cooperation and the execution of the upgrades project and the obligations pertaining thereto.

7. Shall adhere to the planning and milestones as set forth in article I.5 of the Grant Agreement.
8. Shall warn the Project Team, in a timely fashion, of any impediments or developments that may threaten or delay the progress of the upgrades project.
9. Shall, prior to the conclusion and signing of its Upgrade contracts with its supplier(s), coordinate with lenW, via the Project Team as referred to in article 4 of this Cooperation Agreement, on Upgrade contracts and/or specifications concluded between VO and its supplier(s) including, not limited to, functionalities and train – track test activities in the Netherlands. In the event that the contracts and/or specifications between the VO and supplier(s) are to be amended, the amendments regarding the previously stated matters shall also be coordinated with lenW, prior to the signing of such amendments.
10. Is therefore aware, and accepts, that various obligations that it might have under this Cooperation Agreement, shall in that event need to be fulfilled vis-à-vis this third party. Communication shall however take place in accordance with article 7 of this Cooperation Agreement. The VO shall in all cases only have to report to the Project Team, unless otherwise instructed by the Project Team.
11. Is aware that matters concerning ERTMS may lead to amendments to the present Cooperation Agreement. Amendments and/or agreements shall be made in writing and shall be agreed upon by the Parties.

Article 6. Funding of the Upgrade projects

1. lenW is the beneficiary of the CEF grants.
2. The funded scope of work is defined in article 3 of this Cooperation Agreement.
3. The eligible costs of ERTMS Baseline 3 prototyping and serial fitments of an ERTM Baseline 3 configuration will be mutually agreed between lenW and the VO based upon the offers submitted by the suppliers to the VO whereby:
 - a) The contracted and incurred costs of the Baseline 3 prototyping and serial fitment of the Baseline 3 configuration shall be duly specified enabling a dedicated co-funding as specified in article 6, sub 4, of this Cooperation Agreement;
 - b) Costs related to the implementation of NTR's (e.g. STM's) from other / imposed by other Member States shall be duly specified to prevent funding of non-eligible costs during the serial fitment;
 - c) Costs related to the implementation of Dutch NTR's and additional ERTMS program requirements shall be duly specified enabling additional funding of the eligible costs by lenW according to article 6, sub 4, of this Cooperation Agreement.
4. lenW will, via national subsidy grants, co-fund the eligible costs made in the Upgrade project in addition to the CEF funding in such a way that:
 - a) The prototyping will be co-funded up to 90% of the eligible costs, as defined in article II.19 of the Grant Agreement with a ceiling as further to be specified in the national 'subsidieregeling' and/or Annex 2;
 - b) The serial upgrades will be co-funded up to 50%, as defined in article II.19 of the Grant Agreement with a ceiling as further to be specified in the national 'subsidieregeling' and/or Annex 2;
 - c) The down time costs (e.g. rental of substitutional traction) of locomotives during the serial fitment shall be singularly compensated according to the national 'subsidieregeling' and/or Annex 2.
5. lenW will organize a subsequent funding proposal for the serial upgrades which are related to the prototyping locomotives in the Upgrade project. The co-funding will be 50%, equal to the serial upgrades in the Upgrade project. The request for proposals may be expected in the period 2022 – 2024.
6. If the new Baseline 3 infra in the Netherlands scheduled between 2026 and 2029 (and/or Baseline 4 and other corrections) requires changes / additional functions in the Baseline 3 OBU as designed and built during the Upgrade project, Parties will convene on reaching an agreement as to additional costs.

Article 7. Consultation, meetings and communication

1. Parties agree to regularly consult each other on matters regarding this Cooperation Agreement.
2. Parties shall meet on a regular basis, and no less than two times a year starting no later than six months after signing this Cooperation Agreement.



3. A member of the Project Team shall chair these meetings.
4. All costs involving meetings and consultations shall be borne by the respective Parties.
5. For the purposes of fulfilling its obligations under this Cooperation Agreement, the VO shall send required information to the following contact: [...]. Within one week after signing this Cooperation Agreement, the VO shall forward the details of its respective contacts, whom are duly authorized for representing the VO.

Article 8. Delay and Termination

1. In addition to article II.15 and II.16 of the Grant Agreement, the VO hereby acknowledges and accepts that, in the event that the VO cannot fulfil its obligations pursuant to this Cooperation Agreement, and/or lenW cannot fulfil its obligations due to delays and or breaches of obligations caused by the VO, lenW has the unilateral right to suspend and or terminate this Cooperation Agreement.
2. In the event that lenW cannot fulfil its obligations, (possibly) leading to the loss of CEF funding, due to delays and or breaches of obligations caused by the VO, lenW may suspend, reduce and/or recover payments from the VO.
3. The VO is aware that the Cooperation Agreement is subject to national and European law, including, but not limited to, laws and/or (future) conditions regarding subsidies ('subsidieregelingen') as required to implement the funding by lenW. The Cooperation Agreement shall not prejudice these laws and/or (future) conditions in any manner nor the VO's responsibility to comply with these. The VO is aware that funding by lenW is also subject to laws regarding state aid and that lenW has the right to cancel or cease funding if non-conformity with EU law and/or unapproved state aid is established. lenW shall not be liable (for any loss and/or damages) in any manner if cancellation or ceasing of funding is required.
4. In the event that lenW does not fulfill its own obligations and the breach is attributable to lenW and article 8, sub 3, of this Cooperation Agreement does not otherwise apply, lenW will bear the loss of CEF funding. In no circumstance whatsoever, will lenW be (held) liable for any consequential loss and/or damages.

Article 9. Confidential information

1. In addition to article II.5 of the Grant Agreement, all information exchanged between the Parties under this Cooperation Agreement and in connection with the Upgrade contracts shall be treated as confidential and shall not be disclosed to any third party without the prior written consent of the Parties concerned, unless such information:
 - is already known to the third party in question at the time the information was received;
 - is or becomes part of the public domain other than through a fault of the Parties;
 - is rightfully received from a third party without an obligation of confidentiality, or
 - is required to be disclosed by law, regulation or judicial proceedings.Obligations in accordance with this article shall remain in force during the entire Upgrade project, as well as for a period of 5 years following the last subsidy period. Parties are aware that some documentation needs to be forwarded to the national and European authorities for the vehicle authorization. Such documentation cannot be fully considered confidential.
2. All personnel from the VO participating in the Upgrade project shall be required to sign and comply with lenW's instructions for confidentiality. lenW's personnel, the Project Team and/or RVO personnel have also received instructions and/or signed confidentiality statements.

Article 10. Public information

All press releases and other public announcements related to the Upgrade project, shall solely be made by lenW. lenW shall notify and obtain written approval from the VO (unless publication and/or communication is required by the Grant Agreement) prior to making any such public announcements.

Article 11. Effective date and duration of the agreement

1. This Cooperation Agreement shall commence on the date that both lenW and the VO have signed the agreement.
2. The VO may withdraw from this Cooperation Agreement by giving 3 months written notice to lenW. In the event that withdrawal leads to delays suffered or costs incurred by lenW or other vehicle owners participating in the Upgrade projects, the withdrawing VO may be held liable for these delays and costs by lenW and the other vehicle owners.
3. The VO shall be entitled to transfer all its rights and obligations under this Cooperation Agreement by novation or otherwise to any other member of its companies' group subject to prior written consent of lenW.



Article 12. Miscellaneous

1. IenW may conclude cooperation agreements with other vehicle owners or operators of rail vehicles (third parties), conducting operations in the Dutch railway network, the conclusion of which shall not constitute any form of joint venture and/or collusion, between the vehicle owners.
2. In all cases where the Cooperation Agreement mentions the obligations to give written notice by registered letter, such notice shall be sent to the official registered address.

Article 13. Disputes and governing law

1. The Cooperation Agreement shall be governed by and interpreted in accordance with Dutch law, with the exclusion of referral rules and the Vienna Sales Convention.
2. Parties agree to endeavor to settle disputes on an amicable basis. In the event that disputes cannot be settled on such a basis, disputes shall be referred to the court of first instance in The Hague, Netherlands.
3. This Cooperation Agreement has been executed in any number of counterparts, and this has the same effect as if the signatures on the counterparts were on a single copy of this Cooperation Agreement.

For and behalf of:

SIGNATURE PAGE COOPERATION AGREEMENT BLENDING CALL 2019, VERSION [...] 2019

IenW By: Name: Title: Date:	VO By: Name: Title: Date:
--	--

Annex 1. Grant Agreement 2017-NL-TM-0046-W or CEF II 2017-NL-TM-0101-W.

Annex 2: Vehicle Owner specific annex.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding en doel

De Subsidiereregeling ERTMS geeft het kader voor het verstrekken van subsidies vanuit het Infrastructuurfonds aan spoorwegondernemingen, zowel voor het meewerken aan de planuitvoering van het programma ERTMS (planuitwerkingsfase) als voor de daadwerkelijke inbouw van ERTMS-software en randapparatuur in het rijdend materieel (realisatiefase).

Op 11 april 2014 heeft het kabinet met de Voorkeursbeslissing European Rail Traffic Management System¹ (hierna: ERTMS) besloten tot de vervanging van het bestaande analoge spoorbeveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (hierna: ATB) door ERTMS op een groot deel van het hoofdrailnet. De voorkeursbeslissing vormde de start van de planuitwerkingsfase van het programma ERTMS. Doel is een robuust en toekomstvast digitaal beveiligingssysteem dat hoogfrequent spoor kan faciliteren.

In Nederland is gekozen voor ERTMS Level 2 omdat dit beproefde technologie bevat en de benodigde capaciteitsverbetering op het spoor biedt. De Tweede Kamer heeft op grond van de Regeling Grote Projecten het programma ERTMS aangemerkt als Groot Project.

Voor een succesvolle implementatie van ERTMS wordt met de voornaamste belanghebbende partijen (ProRail B.V., NS Groep N.V. en liaisonfunctionarissen namens de goederenvervoerders, onderhoudsbedrijven en regionale spoorvervoerders) samengewerkt in het programma ERTMS en is draagvlak nodig bij die partijen. De samenwerking levert de betrokken spoorwegondernemingen geen economisch voordeel op en leidt niet tot verstoring van de concurrentieverhoudingen.

Met het meewerken aan het programma ERTMS zijn substantiële kosten gemoeid. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) is bereid deze kosten binnen strikte grenzen en voorwaarden te vergoeden, maar heeft hiervoor rechtmatige en doeltreffende methodes en instrumenten, zoals een subsidiereregeling, nodig.

De Subsidiereregeling ERTMS is op 7 februari 2019 in werking getreden en werkt terug tot en met 1 januari 2018. De reikwijdte van de subsidiereregeling werd beperkt tot subsidiëring van de kosten van spoorwegondernemingen voor het meewerken aan het programma ERTMS in de planuitwerkingsfase. De subsidiereregeling bood nog geen basis om subsidie te verstrekken voor activiteiten die worden uitgevoerd in de realisatiefase van het programma ERTMS.

Op 17 mei 2019 heeft het kabinet de programmabeslissing ERTMS² genomen. Daarmee is de realisatiefase van start gegaan. De programmabeslissing bevat, onder andere, technische keuzes, keuzes ten aanzien van noodzakelijke aanpassingen in materieel en spoorinfrastructuur, fasering van de uitrol, kosten en baten, noodzakelijke opleidingen en de zogenoemde Aanbestedings- en Contracteringsstrategie. In de periode tot en met 2030 zal ERTMS Level 2 Baseline 3 worden ingevoerd op een aanzienlijk deel van het hoofdrailnet en in het bestaande materieel dat daarop rijdt.

Al bij de inwerkingtreding van de Subsidiereregeling ERTMS werd beoogd om na de start van de realisatiefase ook nader te specificeren kosten voor de inbouw van ERTMS in het materieel en voor de onttrekking van het materieel gedurende de fase van inbouw, onder het regime van de regeling te brengen. De exacte kostenposten, de hoogte daarvan en de omvang van de bekostiging worden contractueel overeengekomen tussen het ministerie en een aantal spoorwegondernemingen en materieeleigenaren.

Met de voorliggende wijziging van de Subsidiereregeling ERTMS wordt ook de subsidiëring van activiteiten die worden uitgevoerd in de realisatiefase van het programma ERTMS onder de reikwijdte van de regeling gebracht. Als voorwaarde geldt onder andere dat een spoorwegonderneming een samenwerkingsovereenkomst met de staat over de realisatie van het programma ERTMS heeft gesloten. Subsidiëring van activiteiten in de realisatiefase blijft vooralsnog beperkt tot die spoorwegondernemingen die werkzaam zijn in het internationale spoorgoederenvervoer en die partij zijn bij

¹ Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 11 april 2014, Kamerstukken II 2013/14, 33 652, nr. 14.

² Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 17 mei 2019, Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65.



deze samenwerkingsovereenkomsten. Subsidiëring van andere activiteiten wordt voornamelijk niet onder de reikwijdte van de regeling gebracht.

Deze toelichting beschrijft de wijzigingen ten opzichte van de vigerende regeling en geeft daarvoor de argumentatie.

Juridisch kader

Het juridisch kader van de wijzigingsregeling is gelijk gebleven aan dat van de Subsidieregeling ERTMS.

Achtergrond en hoofdlijnen wijziging

Sinds 2017 rijden de goederenlocomotieven in Nederland met ERTMS-apparatuur met Baseline 2-software³. Om de met ERTMS uitgeruste Betuweroute te kunnen gebruiken, hebben de eigenaren van die locomotieven sinds 2007 geïnvesteerd in ERTMS Baseline 2-apparatuur. Na periodieke aanpassingen van die apparatuur beschikken de eigenaren nu over een goed functionerend ERTMS Baseline 2-systeem in hun locomotieven, dat hun ook toegang geeft tot het Europese spoornetwerk.

Door de uitrol van ERTMS in de spoorinfrastructuur, verplicht gesteld in de programmabeslissing ERTMS, moeten de bestaande ERTMS-systemen in de goederenlocomotieven tijdig worden opgewaardeerd naar Baseline 3-software⁴ en randapparatuur. De wijzigingen grijpen op het motormanagement van de locomotief in. Het is een complex ontwerpproces dat moet worden afgesloten met het doorlopen van een testtraject om de wettelijke autorisatie (toelating van spoorvoertuigen binnen Nederland en de EU-lidstaten) te krijgen.

De eigenaren worden opnieuw geconfronteerd met een investering in hun ERTMS-materieel. De extra investering laat zich naar verwachting niet of onvoldoende terugverdienen. Uit eerdere ervaringen en terugkoppeling van de sector blijkt subsidie van vijftig procent – het maximale steunpercentage dat het ministerie al jaren jegens de spoorgoederenvervoerders hanteert – niet genoeg te zijn om de noodzakelijke investeringen te kunnen opstarten.

In nauw overleg met de sector heeft het ministerie een samenwerking bereikt waarbij er sprake is van financiële ondersteuning van de eigenaren van goederenlocomotieven door zowel de Europese Commissie als door Nederland. Ook assisteert het ministerie door de mogelijkheid te bieden om een lening bij een bank of een andere financiële instelling aan te gaan en projectondersteuning aan te bieden bij de contractering van de inbouwwerkzaamheden.

Connecting Europe Facility call en Grant Agreements

De genoemde mix van ondersteuning was voor de eigenaren van de internationale goederenlocomotieven genoeg aanleiding om mee te doen aan aanvragen door het ministerie voor Europese subsidie uit de Connecting Europe Facility (hierna: CEF) call voor de transportsector. Deze aanvragen zijn in 2017 ingediend bij INEA (Innovation and Networks Executive Agency), een agentschap van de Europese Commissie.

INEA heeft deze aanvragen gehonoreerd door middel van Grant Agreements met het ministerie⁵ voor de activiteit 'ERTMS Baseline 3 upgrade on-board units (OBU's) Rhine-Alpine freight locomotives, action numbers 2017-NL-TM-0046-W en 2017-NL-TM-0101-W'.

In de loop van 2018 hebben de eigenaren van de locomotieven contractbesprekingen gevoerd met een aantal leveranciers om de activiteiten aangaande de bestaande goederenlocomotieven te kunnen starten. Daaruit bleek dat de in de Grant Agreements genoemde deadline van 31 december 2023 niet haalbaar is voor de ombouw van alle 355 voor subsidie in aanmerking komende locomotieven. In overleg met INEA en de locomotiefeigenaren is besloten om het CEF-project in omvang terug te

³ Baseline 2 is gespecificeerd in Tabel A, 2.1, van 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, PB EU, L 158/1.

⁴ Baseline 3 is gespecificeerd in Tabel A, 2.2 of 2.3, van 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, PB EU, L 158/1.

⁵ Grant Agreement under the Connecting Europe Facility (CEF) – Transport Sector, Agreement No INEA/CEF/TRAN/M2017/1489106 en Grant Agreement under the Connecting Europe Facility (CEF) – Transport Sector, Agreement No INEA/CEF/TRAN/M2017/1622509.



bringen. In de gewijzigde Grant Agreements zijn de activiteiten beperkt tot in ieder geval de prototyping en een deel van de seriematige ombouw.

Onder prototyping wordt verstaan het gehele traject van ontwerp, inbouw en keuring tot en met toelating van de locomotief, het prototype, inclusief alle benodigde documenten. De locomotief dient volledig te voldoen aan de technische specificaties van de zogeheten Interoperabiliteitsrichtlijn⁶, dus ook de GSM-R apparatuur. Serieombouw betreft het naar het model van het prototype inbouwen van ERTMS Baseline 3 in de serie locomotieven van hetzelfde type.

De betrokken locomotief eigenaren zijn volgens de Grant Agreements de 'implementing bodies' en zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de activiteiten uit de Grant Agreements. Het ministerie is volgens de Grant Agreement de begunstigde ('beneficiary') van de CEF-subsidie. Het ontvangt de subsidies van INEA, levert de rapportages en documentatie en is eindverantwoordelijk voor het opleveren van de bewijsstukken ('deliverables').

De Grant Agreements stellen als voorwaarde voor subsidiëring dat een locomotief eigenaar een lening sluit van minimaal de hoogte van de CEF-subsidie bij een private bank. Het ministerie zal de betreffende voorschotten voor de activiteiten die worden uitgevoerd in de realisatiefase van het programma ERTMS op een geblokkeerde rekening storten. Het projectbureau binnen het programma ERTMS ziet namens het ministerie toe op de besteding van de gelden.

Samenwerkingsovereenkomst (Cooperation Agreement)

Hoewel het ministerie buiten de contractuele relatie van de locomotief eigenaar en de leverancier blijft, biedt het ministerie wel alle mogelijke ondersteuning aan de eigenaren. Met elk van de betrokken locomotief eigenaren zal de staat, vertegenwoordigd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Minister), een samenwerkingsovereenkomst (Cooperation Agreement) sluiten. Vanuit het oogpunt van kenbaarheid en rechtszekerheid is de modeltekst voor deze samenwerkingsovereenkomsten als bijlage bij de subsidieregeling gevoegd en vormt daarvan een integraal onderdeel. In de samenwerkingsovereenkomsten wordt extra, nationale ondersteuning (subsidie) toegezegd in aanvulling op de CEF-subsidie. Die extra ondersteuning zal, aldus de Cooperation Agreements, worden verleend op grond van deze subsidieregeling.

Elk Cooperation Agreement beschrijft de taakverdeling tussen het ministerie en de locomotief eigenaar opdat het ministerie zijn verplichting als 'beneficiary' van de Grant Agreement kan nakomen.

Beoordelingscriteria en looptijd

Na de inwerkingtreding van deze wijziging staat de Subsidieregeling ERTMS open voor de spoorwegondernemingen die een samenwerkingsovereenkomst in de vorm van een Cooperation Agreement hebben ondertekend en dus deelnemen aan het CEF-project. In de samenwerkingsovereenkomsten zijn de criteria opgenomen voor de aanvraag tot subsidieverlening en de aanvraag tot subsidievaststelling door spoorgoederenvervoerders. Deze hebben betrekking op de kosten voor de inbouw van ERTMS in de locomotieven en op de onttrekking van locomotieven gedurende de inbouw van ERTMS, zoals gespecificeerd in de Grant Agreements.

Indien de betrokken spoorwegondernemingen zich niet houden aan de in de samenwerkingsovereenkomsten opgenomen verplichtingen, kan de Minister met inachtneming van het bepaalde in artikel 4:48 van de Algemene wet bestuursrecht, de subsidie intrekken of ten nadele van de subsidieontvanger wijzigen.

Op grond van de aangepaste Grant Agreement en de samenwerkingsovereenkomsten dienen de betrokken spoorwegondernemingen de verantwoording van de bestedingen van de uitgekeerde voorschotten zo spoedig mogelijk na 31 december 2023 in te leveren bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO), onderdeel van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Op basis hiervan kan de Minister de subsidie definitief vaststellen en het resterende tegoed uitkeren.

Hierbij wordt opgemerkt dat de Subsidieregeling ERTMS een beperkte werkingsduur heeft en vervalt met ingang van 1 januari 2023. Omdat de door INEA toegekende CEF-subsidies een looptijd hebben tot en met 31 december 2023, moet in de loop van het jaar 2022 worden overwogen of de looptijd van de regeling, met inachtneming van het bepaalde in de Comptabiliteitswet 2016, wordt verlengd tot en met 31 december 2023.

⁶ RICHTLIJN 2008/57/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking), PB EU 18 juli 2008, L 191/1.



Omdat het ministerie de ontvanger is van de CEF-subsidies en deze gelden vervolgens op grond van de Subsidieregeling ERTMS aan de spoorwegondernemingen worden verstrekt, bestaat er geen rechtstreekste subsidierelatie tussen INEA en de spoorgoederenvervoerders. Er is dan ook geen sprake van cofinanciering door zowel de Europese Commissie als door het ministerie.

Subsidieplafond

Voor de periode tot en met 31 december 2023 is in totaal € 59,3 mln. beschikbaar gesteld voor de inbouw van ERTMS-apparatuur met Baseline 3-software in goederenlocomotieven. Van dit bedrag is € 23,8 mln. aan te merken als CEF-subsidie.

Om tegemoet te komen aan de *blending facility*, die de Europese Commissie verbindt aan de CEF-subsidie, biedt BNG (Bank Nederlandse Gemeenten) een kredietfaciliteit aan de materieleigenaren. De omvang ervan bedraagt minimaal de hoogte van de CEF-subsidie, dat is € 23,8 mln. Het ministerie deponereert dit deel van de nationale subsidie bij BNG ter dekking van de af te sluiten leningen.

Europeesrechtelijke aspecten

De onderhavige regeling is op 28 oktober 2019 elektronisch aangemeld bij de Europese Commissie die de regeling heeft getoetst op mogelijke staatssteunelementen. Bij besluit van 5 november 2019⁷ heeft de commissie aangegeven dat de aangemelde steunregeling voldoet aan de criteria van deel 6 van het steunkader spoorwegondernemingen⁸ en aan onderdeel 6.3 daarvan betreffende steun ten behoeve van interoperabiliteit. De commissie heeft geconcludeerd dat de regeling voldoet aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer en zodoende overeenkomstig artikel 93 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar is. De commissie heeft besloten geen bezwaar tegen de steunregeling te maken.

De voor de realisatiefase van het programma ERTMS geboden steun aan eigenaren van goederenlocomotieven blijft onder het maximaal toegestane steunpercentage van negentig procent van de in aanmerking komende kosten voor de prototyping voor de ERTMS-upgrade van goederenlocomotieven en van vijftig procent van de in aanmerking komende kosten voor de ERTMS-serieombouw van goederenlocomotieven, beide met inbegrip van de CEF-financiering. Bovendien stond de mogelijkheid tot het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst (Cooperation Agreement) open voor alle Europese houders van spoorvoertuigen.

Administratieve lasten en internetconsultatie

De wijzigingsregeling brengt geen significante veranderingen aan in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen en heeft geen grote gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Er wordt geen verzwarend van de administratieve lasten voor de betrokken partijen verwacht. De administratieve lasten voor de aanvragers bestaan uit het kennisnemen van de wijzigingsregeling, het doen van de aanvraag, het maken van voortgangsrapportages en het aanleveren van de documenten ter verantwoording van de subsidieverstrekking. Internetconsultatie kon op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie achterwege blijven.⁹ De wijzigingsregeling brengt geen ingrijpende verandering te weeg in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en heeft ook geen ingrijpende gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Om vergelijkbare redenen – de wijzigingsregeling heeft naar zijn aard geen aanmerkelijke gevolgen voor de regeldruk – is toetsing door het Adviescollege toetsing regeldruk achterwege gelaten.

Uitvoering

De regeling zal namens de Minister worden uitgevoerd door RVO. Met het oog daarop wordt het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015 gewijzigd. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de voorliggende regeling en heeft geen problemen voor de uitvoerbaarheid van de regeling geconstateerd.

⁷ Besluit van de Commissie – C (2019) 8019 final, inzake steunmaatregel SA 55451 (2019/N), Steun voor ERTMS-upgrade.

⁸ Mededeling van de Commissie – Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (PB C 184 van 22.7.2008, blz. 13).

⁹ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.



Vaste verandermomenten

De continuïteit van de werkzaamheden van de betrokken spoorwegondernemingen maakt het wenselijk dat deze wijzigingsregeling op korte termijn in werking treedt. Daarom wordt gebruikgemaakt van de uitzondering van de vaste verandermomenten op grond van aanwijzing 4.17, vijfde lid, aanhef en onder a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Het gebruikmaken van die uitzondering voorkomt, gelet op de doelgroep en de jaarindeling, aanmerkelijke ongewenste private of publieke voor- of nadelen. Het is voor de spoorwegondernemingen belangrijk om op de kortst mogelijke termijn contracten met leveranciers te kunnen sluiten voor het ontwikkelen van de prototypes en de seriematige ombouw van hun locomotieven. Om dezelfde reden is besloten af te wijken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden. De betrokken spoorwegondernemingen zijn reeds bekend met de inhoud van de wijzigingsregeling.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Door middel van artikel 2, derde lid, (nieuw) wordt ook de financiering van activiteiten die worden uitgevoerd in de realisatiefase van het programma ERTMS onder de reikwijdte van de Subsidieregeling ERTMS gebracht.

Om in aanmerking te komen voor subsidie in de realisatiefase moeten de aanvragers – spoorwegondernemingen op het terrein van het internationale spoorgoederenvervoer – aan specifieke criteria voldoen. Zij moeten een samenwerkingsovereenkomst (Cooperation Agreement) over de inbouw van ERTMS Baseline 3-software in hun voertuigen met de staat hebben gesloten. De specifieke criteria zijn opgenomen in het model 'Cooperation Agreement' dat als bijlage aan de regeling is gehecht.

In de samenwerkingsovereenkomst wordt de concrete samenwerking van de materieleigenaren en het ministerie bepaald voor wat betreft de inbouw van ERTMS in de locomotieven.

Onderdeel B

In artikel 3, derde lid, (nieuw) is de hoogte van het subsidieplafond bepaald voor de jaren 2020 tot en met 2022.

De in het vierde lid opgenomen regeling voor het bepalen van de subsidiabele kosten geldt uitsluitend voor kosten van activiteiten die zijn uitgevoerd in de planuitwerkingsfase van het programma ERTMS.

In het zevende lid (nieuw) is, onder verwijzing naar het bepaalde in de samenwerkingsovereenkomst tussen de subsidieaanvrager en de staat, geregeld welke kosten van activiteiten in de realisatiefase voor subsidie in aanmerking komen.

Onderdeel C

De afwijking van het bepaalde in artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M geldt uitsluitend voor aanvragen tot subsidieverlening in de planuitwerkingsfase van het programma ERTMS.

In het derde lid van artikel 4 is bepaald dat bij de aanvraag tot subsidieverlening in de realisatiefase ook de samenwerkingsovereenkomst moet worden overgelegd.

In het zesde lid (nieuw) is de indieningstermijn voor aanvragen voor subsidieverstrekking in de realisatiefase bepaald op maximaal zes weken na het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst met de staat.

Onderdeel D

De reikwijdte van het tweede en derde lid van artikel 7 is beperkt tot voorschotten die zijn verleend en uitgekeerd voor activiteiten die zijn uitgevoerd in de planuitwerkingsfase van het programma ERTMS.

In het vierde lid (nieuw) is, onder verwijzing naar de samenwerkingsovereenkomst tussen de subsidieaanvrager en de staat, geregeld hoe de hoogte en de tijdstippen van de voorschotten voor activiteiten die worden uitgevoerd in de realisatiefase worden bepaald.



Onderdeel E

De afwijking van het bepaalde in artikel 24, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M geldt uitsluitend voor aanvragen tot subsidievaststelling in de planuitwerkingsfase van het programma ERTMS.

Onderdeel F

Aan de Subsidieregeling ERTMS wordt een bijlage toegevoegd. Deze bijlage bevat de modeltekst voor de samenwerkingsovereenkomst (Cooperation Agreement) met de staat.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*