



Regeling van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat van 27 april 2021, nr. WJZ/ 20305904, houdende wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies en de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2021 in verband met de invoering en openstelling van de subsidiemodule TSH Vliegtuigmaakindustrie en het doorvoeren van een wetstechnische correctie

De Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat,

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, onderdelen a, b, c en d, 5, eerste en tweede lid, 16, 17, eerste lid, onderdeel b, en derde lid, 19 en 25 van het Kaderbesluit nationale EZK- en LNV-subsidies;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 4.2.7 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Paragraaf 4.2.19 en bijlage 4.2.18 vervallen met ingang van 1 april 2026, met dien verstande dat deze van toepassing blijven op subsidies die voor die tijd zijn verleend.

B

Na paragraaf 4.2.18 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 4.2.19 TSH Vliegtuigmaakindustrie

Artikel 4.2.129. Begripsomschrijving

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *klimaatakkoord*: klimaatakkoord van 28 juni 2019, zoals opgenomen in de Kamerstukken II 2018/19, 32 813, nr. 342;
- *TSH Vliegtuigmaakindustrie*: project bestaande uit fundamenteel onderzoek, industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling of een combinatie van deze vormen, dat past binnen de in bijlage 4.2.18 (TSH Vliegtuigmaakindustrie) opgenomen beschrijving.

Artikel 4.2.130. Subsidieverstrekking

1. De minister verstrekt op aanvraag een subsidie aan een deelnemer in een samenwerkingsverband voor het uitvoeren van een TSH Vliegtuigmaakindustrie project.
2. Een samenwerkingsverband bevat tenminste één onderneming.

Artikel 4.2.131. Steunintensiteit

1. De subsidie bedraagt voor een TSH Vliegtuigmaakindustrie project:
 - a. 100% van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op fundamenteel onderzoek;
 - b. 50% van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op industrieel onderzoek;
 - c. 25% van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op experimentele ontwikkeling;
2. De percentages, genoemd in het eerste lid, onderdelen b en c, worden verhoogd met:
 - a. 10 procentpunten, indien de aanvrager een middelgrote onderneming is en de subsidiabele



- kosten worden gemaakt en betaald door de middelgrote onderneming; of
- b. 20 procentpunten, indien de aanvrager een kleine onderneming is en de subsidiabele kosten worden gemaakt en betaald door de kleine onderneming.
3. De subsidie bedraagt:
- a. ten minste € 125.000 per deelnemer aan het samenwerkingsverband; en
 - b. ten minste € 500.000 en maximaal € 4.000.000 per TSH Vliegtuigmaakindustrie-project.

Artikel 4.2.132. Verdeling van het subsidieplafond

De minister verdeelt het subsidieplafond op volgorde van rangschikking van de aanvragen.

Artikel 4.2.133. Realisatietermijn

De termijn, bedoeld in artikel 23, onderdeel b, van het besluit, is 5 jaar.

Artikel 4.2.134. Afwijzingsgronden

De minister beslist afwijzend op een aanvraag indien:

- a. na toepassing van artikel 4.2.135, eerste lid, minder dan 3 punten aan één van de criteria is toegekend;
- b. eerder op grond van deze titel subsidie is verstrekt voor een soortgelijk project.

Artikel 4.2.135. Rangschikkingscriteria

1. De minister kent aan een project een hoger aantal punten toe naarmate:
 - a. het project meer bijdraagt aan de doelstelling van de subsidie, opgenomen in bijlage 4.2.18;
 - b. de slaagkans van de innovatie in de internationale markt groter is;
 - c. de bijdrage aan de Nederlandse economie groter is;
 - d. het project meer bijdraagt aan versterking van de positie van Nederlandse partijen in het Clean-Aviationpartnerschap;
 - e. de kwaliteit van het project beter is, blijkend uit de uitwerking van aanpak en methodiek, de omgang met risico's, de uitvoerbaarheid, het samenwerkingsverband en de deelnemende partijen;
 - f. het project meer bijdraagt aan de realisatie van de klimaatdoelstellingen voor 2030 zoals vastgelegd in het klimaatakkoord.
2. De minister kent per onderdeel van het eerste lid ten minste één en ten hoogste vijf punten toe.
3. De minister rangschikt de aanvragen waarop niet afwijzend is beslist hoger naarmate in totaal meer punten aan het project zijn toegekend.
4. Geen subsidie wordt verleend voor een project dat lager is gerangschikt dan een soortgelijk project.

Artikel 4.2.136. Staatssteun

De subsidie, bedoeld in artikel 4.2.130, bevat staatssteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

C

Na bijlage 4.2.17 wordt de in de bijlage van deze regeling opgenomen bijlage ingevoegd.

ARTIKEL II

De tabel van artikel 1, tweede lid, van de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2021 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de rij betreffende Titel 3.4, artikel 3.4.20, wordt in de vijfde kolom '09-09-2021' vervangen door '01-06-2021 t/m 09-09-2021'.
2. Na de laatste rij van Titel 4.2, artikel 4.2.121, wordt een rij ingevoegd, luidende:



	4.2.130	TSH Vliegtuigmaakindustrie		17-05-2021 t/m 24-08-2021	€ 9.500.000
--	---------	----------------------------	--	------------------------------	-------------

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 mei 2021.

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

's-Gravenhage, 27 april 2021

De Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat,



BIJLAGE, BEHORENDE BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL C

BIJLAGE 4.2.18, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 4.2.129. VAN DE REGELING NATIONALE EZK- EN LNV-SUBSIDIES (TSH VLIEGTUIGMAAKINDUSTRIEPROJECT)

Inleiding

De luchtvaart moet bijdragen aan de doelstelling die in 2015 in Parijs is afgesproken: de opwarming van de aarde beperken tot ruim beneden de 2 graden Celsius, met een streven naar 1,5 graad. Om de Parijsdoelstelling te bereiken heeft de Europese Unie zich aan een doelstelling gecommitteerd (in 2030 minimaal 40% reductie van de CO₂-emissie ten opzichte van 1990). Alle Europese lidstaten moeten bijdragen aan deze doelstelling door het bepalen van een nationale reductiedoelstelling. In Nederland is daartoe op 28 juni 2019 het klimaatakkoord gepresenteerd¹. In dit proces is een Duurzame Luchtvaartafel geïnitieerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat neemt ook deel aan de gesprekken van de Duurzame Luchtvaartafel.

In de recent aan de Tweede Kamer gezonden Luchtvaartnota² zet het kabinet erop in om de benodigde CO₂-reductie te realiseren met een inzet op duurzame luchtvaartbrandstoffen en technologische innovaties, zoals nieuwe vliegtuigontwerpen, lichte materialen en nieuwe vormen van aandrijving.

Voor het realiseren van deze innovatiedoelen zijn het Europese kaderprogramma voor onderzoek en technologie-ontwikkeling voor 2021–2027 en de Europese Green Deal mogelijkheden om de transitie naar duurzame luchtvaart te versnellen. Nederland wil daarbij op het terrein van technologische innovaties waar mogelijk aansluiten op Europese initiatieven. Enerzijds om de transitie te versnellen en het Europese beleid mede vorm te geven, anderzijds omdat de positie van de Nederlandse maakindustrie afhangt van implementatie van de nationaal ontwikkelde kennis en technologie bij Europese vliegtuigbouwers.

Eén van de Europese instrumenten om vergroening en de energietransitie vorm te geven, zijn de partnerschappen binnen Horizon Europe. Voor duurzame luchtvaart is daar met name het Clean-Aviationpartnerschap van belang samen met zijn voorganger het Clean-Skypartnerschap. De doelstelling van het Clean-Aviationpartnerschap is bij te dragen aan de ambitie om klimaatneutrale luchtvaart te realiseren. Voor de periode tot 2030 is het doel de ontwikkeling en demonstratie van lage emissie technologie. Op basis daarvan kan de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen worden gestart met als doel een 30 tot 50% hogere brandstofefficiëntie in 2050.

Doelstelling

Het doel van deze subsidiemodule is onderzoeksprojecten te stimuleren die bijdragen aan verduurzaming van de luchtvaart en daarmee de relatie tussen Europees onderzoek en innovatie en nationale onderzoeksactiviteiten op het terrein van civiele vliegtuigontwikkeling te versterken. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de oproep om de synergie te bevorderen tussen nationale stimuleringsregelingen en het Europese partnerschap Clean Aviation.

Subsidiabele projecten

Projecten dienen bij te dragen aan de verduurzaming van de luchtvaart en dan met name aan de ontwikkeling van (technologie voor) schone vliegtuigen. Projecten dienen zich te richten op de realisatie van de Nederlandse klimaatambities en daarnaast op het versterken van het verdienvermogen van de luchtvaartindustrie in Nederland.

Projecten dienen verder bij te dragen aan de toepassing van de resultaten van het Nederlandse luchtvaartonderzoek bij de grote luchtvaartbedrijven, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling en productie van duurzame vliegtuigen vanaf 2030. Daarmee dragen projecten ook bij aan het verstevigen van de Nederlandse positie als luchtvaartland in Europa.

Reikwijdte

Voorbeelden van onderzoeks- en technologieontwikkelingsprojecten die zich kunnen kwalificeren voor subsidie op grond van deze regeling zijn projecten gericht op toepassing van lichtgewicht materialen, elektrificatie van vliegtuigen en systemen waarmee de toepassing van alternatieve brandstoffen mogelijk wordt gemaakt.

¹ Kamerstukken II 2018/19, 32 813, nr. 342.

² Kamerstukken II 2020/21, 31 936, nr. 820.



Voor subsidie in de zin van deze regeling komen niet in aanmerking:

- innovatieprojecten gericht op de ontwikkeling of demonstratie voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen;
- pilot- en demonstratieprojecten gericht op de verduurzaming van operationele activiteiten van luchtvaart.



TOELICHTING

I. Algemeen

1. Aanleiding en doel

Deze regeling strekt tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies (hierna: RNES) en de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2021 (hierna: ROES). In de RNES is het grootste deel van de subsidiemodules vervat op het terrein van zowel het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat als het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Ook bevat de RNES een aantal algemene bepalingen die van toepassing zijn op voormelde subsidiemodules. Deze algemene bepalingen vormen een nadere uitwerking of aanvulling op de bepalingen uit het Kaderbesluit nationale EZK- en LNV-subsidies (hierna: Kaderbesluit). Met deze wijziging wordt aan de RNES de subsidiemodule TopSector High Tech Vliegtuigmaakindustrie toegevoegd (TSH Vliegtuigmaakindustrie). In de ROES wordt de openstelling van deze module geregeld en wordt een wetstechnische correctie doorgevoerd betreffende de openstelling van de module voor R&D-samenwerkingsprojecten MKB-innovatiestimulering topsectoren.

Het doel van deze subsidiemodule TSH Vliegtuigmaakindustrie is onderzoeksprojecten te stimuleren die bijdragen aan verduurzaming van de luchtvaart en daarmee de relatie tussen Europees onderzoek en innovatie en nationale onderzoeksactiviteiten op het terrein van civiele vliegtuigontwikkeling te versterken. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de oproep om de synergie te bevorderen tussen nationale stimuleringsregelingen en het Europese partnerschap Clean Aviation.

Europa stimuleert onderzoek en ontwikkeling van nieuwe technologieën via zevenjarige Europese Kaderprogramma's. In 2021 start een nieuwe cyclus van deze zevenjarige programma's, onder de naam Horizon Europe. In deze nieuwe cyclus ligt de focus van dit Europese instrument op impact, dat wil zeggen het valoriseren en toepassen van ontwikkelde technologie. Middels grote publiek-private partnerschappen beoogt de Europese Commissie deze ambitie vorm te geven en de uitrol van innovaties te versnellen. Nederland onderschrijft deze ambitie en heeft ingestemd met het creëren van meer synergie tussen nationale initiatieven en de Europese partnerschappen.

Om deze beleidsdoelen vorm te geven zijn in 2021 middelen gereserveerd voor cofinanciering van deelname aan publiek-private onderzoeksprogramma's in het kader van het Europese programma voor onderzoek en innovatie Horizon Europe. De middelen zijn in principe beschikbaar voor vijf Europese Partnerschappen, waaronder Clean Aviation. De doelstelling van het Clean-Aviationpartnerschap is bij te dragen aan de ambitie om klimaatneutrale luchtvaart te realiseren. Voor de periode tot 2030 is het doel de ontwikkeling en demonstratie van lage emissie technologie. Op basis daarvan kan de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen worden gestart met als doel een 30 tot 50% hogere brandstofefficiëntie in 2050.

Deze subsidiemodule richt zich op het Clean-Aviationpartnerschap, dat naar verwachting rond september 2021 zal starten. Inzet is daarbij om de uitgangspositie van Nederlandse partijen te versterken door het verlenen van subsidies voor voorbereidende projecten, zowel voor deelname in het Clean-Aviation-partnerschap als voor de ontwikkeling van nieuwe lage emissie of zelfs emissieloze vliegtuigen op basis van de resultaten van Clean Aviation.

2. Inhoud van de regeling

De regeling richt zich op het stimuleren van projecten die bijdragen aan de verduurzaming van de luchtvaart en dan met name op de ontwikkeling van (technologie voor) schone vliegtuigen. Daarmee beoogt de regeling het versnellen van de realisatie van de doelstellingen rond verduurzaming van de luchtvaart. Het betreft in het bijzonder bijdragen aan de verduurzaming zoals vastgelegd in de luchtvaartklimaatdoelstellingen voor 2030 en klimaatneutraal vliegen in 2050. Deze doelstellingen zijn afgesproken in de Duurzame Luchtvaart Tafel als uitwerking van het klimaatakkoord. Doel is eveneens dat de projecten bijdragen aan het versterken van het verdienvermogen van de vliegtuigmaakindustrie in Nederland en kunnen leiden tot IP-posities van de Nederlandse sector.

Projecten dienen bij te dragen aan de toepassing van de resultaten van het Nederlandse luchtvaartonderzoek bij de grote luchtvaartbedrijven, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling en productie van duurzame vliegtuigen vanaf 2030. Van belang is daarbij dat de projecten aantoonbaar bijdragen aan zowel de Nederlandse ambities voor duurzame luchtvaart als de Europese programmering binnen Horizon Europe en daarmee realisatie van onderdelen van de Nederlandse agenda via Horizon Europe.

Inhoudelijk kunnen dit projecten zijn gericht op de ontwikkeling en toepassing van lichtgewicht



composietmaterialen voor onder meer romp, vleugels of staart van vliegtuigen, elektrische systemen benodigd voor de transitie naar elektrische vliegtuigen of de ontwikkeling van componenten voor de introductie van alternatieve brandstoffen. Het gaat daarbij om de ontwikkeling van technologie die kan worden toegepast in innovatieve vliegtuigen en die relevant is voor het Europese Clean-Aviationprogramma. De ontwikkeling van duurzame brandstoffen en technologie gericht op de operationele activiteiten zijn uitgesloten.

3. Uitvoering

Deze subsidiemodule wordt namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), een dienst van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. De aanvraag wordt ingediend bij RVO, met gebruikmaking van de formulieren die door RVO ter beschikking worden gesteld. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van deze subsidiemodule en acht deze uitvoerbaar.

4. Openstelling en budget

In de ROES is vastgelegd dat de openstellingsperiode loopt van 17 mei 2021 tot en met 24 augustus 2021. Het subsidieplafond is vastgesteld op € 9.500.000.

5. Staatssteun

De subsidie die op grond van deze subsidiemodule wordt verstrekt, is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, met uitzondering van subsidie voor niet-economische activiteiten van onderzoeksorganisaties. Deze staatssteun is echter verenigbaar met de maximale steunpercentages en voorwaarden van de algemene groepsvrijstellingsverordening³. Deze maxima en voorwaarden zijn opgenomen in artikel 25 (fundamenteel onderzoek, industrieel onderzoek en experimentele ontwikkeling) van de algemene groepsvrijstellingsverordening. In de subsidiemodule wordt verwezen naar de relevante basis in de algemene groepsvrijstellingsverordening.

De openstelling van deze subsidiemodule zal ter kennisneming aan de Europese Commissie worden gemeld, conform artikel 11, onder a, van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Indien een subsidie die op grond van deze subsidiemodule wordt verleend, staatssteun bevat die door de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt gerechtvaardigd, maakt de Minister van Economische Zaken en Klimaat op grond van artikel 1.8 van de RNES binnen zes maanden na de datum van subsidieverlening de volgende gegevens bekend:

- a. de gegevens, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdelen a en b, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- b. de gegevens, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel c, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, voor zover de individuele steun meer bedraagt dan € 500.000.

6. Regeldruk

De gevolgen van deze subsidiemodule voor de regeldruk zijn beperkt. Zo zal het aantal aanvragen naar verwachting beperkt zijn en rond de tien liggen. Voorts is bij het opstellen van onderhavige module aangesloten bij reeds bestaande systemen en processen bij RVO. Voor het doen van een aanvraag zal RVO voorlichtingsbijeenkomsten organiseren en formats ontwikkelen ter ondersteuning van de aanvraag. Hiermee kunnen de benodigde capaciteit, tijd en kosten voor het indienen van een aanvraag worden beperkt tot € 121.020 of wel 1.2% van het budget van de regeling. Het betreft de kosten die indieners maken voor het opstellen van de aanvraag en het vormen van het samenwerkingsverband, de kosten tijdens de uitvoering, zoals tijdregistratie en voortgangsrapportages, en het afleggen van de eindverantwoording inclusief controle verklaringen.

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Dit Adviescollege heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

³ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187).

II. Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

Dit onderdeel wijzigt artikel 4.2.7, waarin de vervaltermijnen voor de subsidiemodules in titel 4.2 zijn vastgesteld. De subsidiemodule TSH Vliegtuigmaakindustrie vervalt 5 jaar na inwerkingtreding van de regeling. De subsidiemodule in paragraaf 4.2.19 en bijlage 4.2.18 blijven na de vervaldatum wel van toepassing op subsidies die eerder op grond van deze module zijn verleend.

Artikel I, onderdeel B

Met dit artikel wordt een nieuwe paragraaf 4.2.19 opgenomen in de RNES. Deze paragraaf bevat de subsidiemodule TSH Vliegtuigmaakindustrie. Hieronder worden de artikelen afzonderlijk toegelicht.

Artikel 4.2.129. Begripsomschrijving

Voor subsidie op grond van deze module komen alleen projecten in aanmerking die bestaan uit fundamenteel onderzoek, industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling of een combinatie van deze vormen. In bijlage 4.2.18 (TSH Vliegtuigmaakindustrie-project), waarnaar dit artikel verwijst, zijn innovatieprojecten, gericht op de ontwikkeling of demonstratie voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen, en pilot- en demonstratieprojecten, gericht op de verduurzaming van operationele activiteiten van luchtvaart, uitgesloten van subsidie.

Voor een toelichting op de bijlage wordt verwezen naar de paragrafen 1 en 2 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 4.2.130. Subsidieverstreking

Met deze subsidiemodule wordt de samenwerking tussen partijen gestimuleerd, omdat de subsidie alleen kan worden verleend aan een deelnemer in een samenwerkingsverband voor het uitvoeren van een TSH Vliegtuigmaakindustrie-project. De subsidie wordt verleend aan deelnemers van het samenwerkingsverband. In artikel 1 van het Kaderbesluit is het begrip 'samenwerkingsverband' gedefinieerd. Een samenwerkingsverband moet bestaan uit ten minste 2 deelnemers. In aanvulling daarop is in het tweede lid van artikel 4.2.130 RNES bepaald dat een samenwerkingsverband voor het uitvoeren van een TSH Vliegtuigmaakindustrie-project bestaat uit ten minste één onderneming.

Artikel 4.2.131. Steunintensiteit

Het Kaderbesluit bevat algemene bepalingen over de subsidiabele kosten (artikel 10). Op grond van artikel 10, zesde lid, van het Kaderbesluit komen alleen de kosten voor vergoeding in aanmerking die voldoen aan de eisen van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten zijn dat de volgende kosten (artikel 25, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening):

- a. personeelskosten voor onderzoekers, technici en ander ondersteunend personeel, voor zover zij zich met het onderzoeksproject bezighouden;
- b. kosten van apparatuur en uitrusting, voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project. Wanneer deze apparatuur en uitrusting niet tijdens hun volledige levensduur voor het project worden gebruikt, worden alleen de afschrijvingskosten overeenstemmend met de looptijd van het project, berekend volgens algemeen erkende boekhoudkundige beginselen, als in aanmerking komende kosten beschouwd;
- c. kosten van gebouwen en gronden, voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project. Wat gebouwen betreft, worden alleen de afschrijvingskosten overeenstemmend met de looptijd van het project, berekend volgens algemeen erkende boekhoudkundige beginselen, als in aanmerking komende kosten beschouwd. Wat gronden betreft, komen de kosten voor de commerciële overdracht of de daadwerkelijk gemaakte kapitaalkosten in aanmerking;
- d. kosten van contractonderzoek, kennis en octrooien die op 'arm's length-voorwaarden' worden gekocht bij of waarvoor een licentie wordt verleend door externe bronnen, alsmede kosten voor consultancy en gelijkwaardige diensten die uitsluitend voor het project worden gebruikt;
- e. bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven, waaronder die voor materiaal, leveranties en dergelijke producten, die rechtstreeks uit het project voortvloeien.

In het eerste lid van artikel 4.2.131 is aangegeven welk maximumpercentage voor de subsidiabele kosten wordt gehanteerd. De percentages in de onderdelen b en c van dat lid kunnen op grond van het tweede lid worden verhoogd met tien procentpunten indien de aanvrager een middelgrote onderneming is en de subsidiabele kosten worden gemaakt en betaald door die middelgrote onderneming of met 20 procentpunten, indien de aanvrager een kleine onderneming is en de subsidiabele kosten worden gemaakt en betaald door de kleine onderneming.

Gelet op de omvang van de projecten is in het derde lid een minimum subsidiebedrag van € 500.000

per TSH Vliegtuigmaakindustrie project vastgesteld.

De subsidie bedraagt tenminste € 125.000 per deelnemer aan het samenwerkingsverband. Op grond van artikel 12, derde lid, van het Kaderbesluit moet de subsidieontvanger bij een aanvraag om subsidie van € 125.000 of meer een afschrift van een rapport van feitelijke bevindingen over de uitkomst van het accountantsonderzoek betreffende de gehanteerde integrale kostensystematiek indienen. Dat moet uiterlijk bij de aanvraag om subsidie vaststelling gebeuren.

Het maximale subsidiebedrag bedraagt € 4.000.000 per TSH Vliegtuigmaakindustrie project. Wanneer voor een project een subsidie van meer dan € 500.000 wordt verstrekt, gelden ingevolge artikel 9 en bijlage III van de algemene groepsvrijstellingsverordening aanvullende eisen aan de informatieverstrekking over die subsidie.

Artikel 4.2.132. Verdeling van het subsidieplafond

Dit artikel bepaalt op welke wijze de Minister van Economische Zaken en Klimaat het subsidieplafond verdeelt. Dat gebeurt op volgorde van rangschikking van de aanvragen. Projecten worden gerangschikt op basis van het toegekende aantal punten. De criteria, op basis waarvan wordt bepaald hoeveel punten worden toegekend aan projecten, staan in artikel 4.2.135.

Artikel 4.2.133. Realisatietermijn

De termijn, bedoeld in artikel 23, onderdeel b, van het besluit, is vijf jaar. Dat betekent dat afwijzend wordt beslist op een aanvraag om subsidie op grond van deze module, indien niet aannemelijk is dat de gesubsidieerde activiteiten binnen vijf jaar kunnen worden voltooid.

Artikel 4.2.134. Afwijzingsgronden

Dit artikel bevat de afwijzingsgronden die, in aanvulling op de afwijzingsgronden uit artikel 22 en 23 van het Kaderbesluit, van toepassing zijn. Wanneer voor één van de rangschikkingscriteria minder dan drie punten aan een project zijn toegekend, wordt op grond van onderdeel a geen subsidie verleend. Het is niet relevant of het gemiddelde aantal punten dat aan de rangschikkingscriteria wordt toegekend drie punten of meer is. Onderdeel b sluit uit dat subsidie wordt verstrekt indien voor een soortgelijk project al eerder subsidie is verstrekt op grond van titel 4.2 van de RNES. Dat geldt ook als het soortgelijke projecten van verschillende samenwerkingsverbanden betreft.

Artikel 4.2.135. Rangschikkingscriteria

Het subsidieplafond wordt verdeeld op volgorde van rangschikking van de aanvragen. Op deze wijze worden projecten hoger gerangschikt naarmate zij meer punten toegekend krijgen. Hoe hoger een project wordt gerangschikt, hoe eerder het voor subsidie in aanmerking komt. Alleen aan de projecten die na de rangschikking binnen het subsidieplafond passen, wordt subsidie verleend. Op het moment dat het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de onderlinge rangschikking van de subsidieaanvragen die bij de beoordeling gelijk zijn gerangschikt vastgesteld door middel van loting (artikel 28, tweede lid, van het Kaderbesluit).

In hoeverre een project bijdraagt aan versterking van de positie van Nederlandse partijen in het Clean-Aviationpartnerschap (onderdeel d) wordt beoordeeld aan de hand van de 'Shared vision - An ambitious vision on Clean Aviation' en aan de hand van de 'Strategic Research & Innovation Agenda'.⁴

Artikel 4.2.136. Staatssteun

De subsidie, bedoeld in artikel 4.2.130, eerste lid, bevat staatsteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Voor een uitgebreidere toelichting op de staatssteunaspecten wordt verwezen naar paragraaf 4 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel I, onderdeel C

Met dit onderdeel wordt een bijlage opgenomen in de RNES bij de module TSH Vliegtuigmaakindustrie. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de paragrafen 1 en 2 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel II

Met dit artikel wordt de tabel, behorende bij artikel 1 van de ROES, aangepast in verband met de eenmalige openstelling van de subsidie module TSH Vliegtuigmaakindustrie. De openstelling loopt

⁴ www.clean-aviation.eu.



van 17 mei 2021 tot en met 24 augustus 2021. Het subsidieplafond voor deze openstelling bedraagt € 9,5 miljoen.

Met dit artikel wordt tevens een wetstechnische correctie gedaan voor de subsidiemodule voor R&D-samenwerkingsprojecten MKB-innovatiestimulering topsectoren. Hiervoor was abusievelijk alleen een sluitingsdatum opgenomen en geen openstellingsdatum. Met deze wijziging wordt de openstellingsdatum van 1 juni 2021 toegevoegd.

Artikel III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 mei 2021. Hiermee, en met publicatie minder dan twee maanden voor de inwerkingtreding, wordt afgeweken van het beleid inzake vaste veranderingen, zoals opgenomen in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Dit is gerechtvaardigd, omdat de doelgroep gebaat is bij een spoedige inwerkingtreding.

De Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat,