



Regeling van de Minister van Economische Zaken en Klimaat van 30 juni 2023, nr. WJZ/32384309, tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies en de Regeling openstelling EZK- en LNV 2023 in verband met de wijziging en openstelling van de subsidiemodules TSH Vliegtuigmaakindustrie en Eurostarsprojecten

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, onderdelen b en c, 5, tweede lid, 16, 17, derde lid, 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

In artikel 4.2.129 worden in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

- *internationaal TSH vliegtuigmaakindustrie-samenwerkingsverband*: samenwerkingsverband waarbij ten minste één van de partijen een in Nederland gevestigde ondernemer is en ten minste één van de partijen een ondernemer of onderzoeksorganisatie is die is gevestigd in een strategisch partnerland en bijdraagt aan de doelstellingen passend binnen de in bijlage 4.2.18 opgenomen beschrijving.
- *strategisch partnerland*: landen waarmee Nederland een strategische samenwerking heeft op het gebied van duurzame luchtvaart:
 - a. Brazilië;
 - b. Canada;
 - c. de landen van de Europese Unie;
 - d. het Verenigd Koninkrijk; en
 - e. de Verenigde Staten van Amerika.

B

In artikel 4.2.130, eerste lid, wordt na 'een samenwerkingsverband' ingevoegd 'of een internationaal TSH vliegtuigmaakindustrie-samenwerkingsverband'.

C

Artikel 4.2.131, derde lid, onderdeel a, komt te luiden:

- a. ten minste:
 - i. € 125.000 per deelnemer aan het samenwerkingsverband; of
 - ii. € 125.000 per in Nederland gevestigde deelnemer aan het internationaal TSH vliegtuigmaakindustrie-samenwerkingsverband; en.

D

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma wordt aan artikel 4.2.134 een onderdeel toegevoegd, luidende:

- c. er geen afspraken zijn gemaakt over het intellectueel eigendom van het TSH Vliegtuigmaakindustrieproject.



E

In artikel 4.2.135, eerste lid, onderdeel d, wordt 'het Clean-Aviationpartnerschap' vervangen door 'samenwerking met strategische partnerlanden'.

F

Bijlage 4.2.18 komt als volgt te luiden:

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

Doelstelling en subsidiabele projecten

Het doel van deze subsidiemodule is onderzoeks- en ontwikkelprojecten te stimuleren die bijdragen aan de verduurzaming van de luchtvaart en daarmee ook ten goede komen aan de positionering van de Nederlandse vliegtuigmaakindustrie in de supply chains van Original Equipment Manufacturer (OEM's). Alle type vliegtuigen worden meegenomen in deze subsidiemodule, inclusief Advanced Air Mobility.

Onderzoeks- en technologieontwikkelingsprojecten die zich kunnen kwalificeren voor subsidie op grond van deze subsidiemodule dienen gericht te zijn op:

1. Systemen waarmee de toepassing van alternatieve brandstoffen of voortstuwing mogelijk wordt gemaakt. Hiermee wordt specifiek bedoeld op de motor en daarmee direct verband houdende technologie;
2. Aan punt 1 ondersteunende technologieën niet zijnde voortstuwingstechnologie;
3. Projecten gericht op lichtgewicht materialen;
4. Maintenance Repair and Overhaul (MRO);
5. Technologieën en processen ondersteunende bij de productie van systemen en MRO en in lijn met de algemene doelstellingen van deze subsidiemodule.

ARTIKEL II

De tabel van artikel 1 van de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2023 wordt als volgt gewijzigd:

A

Onder de rij met titel 3.7, Eurostarsprojecten, wordt een rij ingevoegd, luidende:

				17-07-2023 t/m 29-08-2023	€ 12.000.000
--	--	--	--	------------------------------	--------------

B

Onder de rij met titel 4.2, artikel 4.2.113, TSE Industrie studies, wordt een rij ingevoegd, luidende:

	4.2.130	TSH Vliegtuigmaakindustrie		10-07-2023 t/m 15-09-2023	€ 12.500.000
--	---------	----------------------------	--	------------------------------	--------------

ARTIKEL III

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

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

's-Gravenhage, 30 juni 2023

*De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
M.A.M. Adriaansens*



TOELICHTING

1. 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 procent 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 gepresenteerd. In dit proces is de Duurzame Luchtvaartafel geïnitieerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is het Akkoord Duurzame Luchtvaart tot stand gekomen. Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat neemt ook deel aan de gesprekken van de Duurzame Luchtvaartafel.

In de aan de Tweede Kamer gezonden Luchtvaartnota 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 technologieontwikkeling voor 2021-2027 en de Europese Green Deal mogelijkheden om de transitie naar duurzame luchtvaart te versnellen. De in 2021 opengestelde TSH vliegtuigbouwregeling bood de mogelijkheid aan de Nederlandse vliegtuigmaakindustrie en kennisinstellingen zich te positioneren voor deelname aan het Clean Aviation partnership.

De verduurzaming van de luchtvaart bevindt zich in een verdere versnelling. Vliegtuigbouwers en hun toeleveranciers zetten stevig in om op korte en middellange termijn wezenlijk andere technologie ter beschikking te hebben. Ook zien we de opkomst van nieuwe platformen en systemen die onderdeel uitmaken van het luchtdomein, waaronder Advanced Air Mobility en elektrische vliegtuigen, die ook bijdragen aan het verduurzamen van de luchtvaart. Technologische ontwikkelingen in deze domeinen kunnen bovendien als stepping stone dienen voor grotere vliegtuigen.

Verschillende voor Nederland strategische partnerlanden op het gebied van de vliegtuigmaakindustrie richten zich op de ontwikkeling van duurzame vliegtuigtechnologie. Het is in het belang van de Nederlandse vliegtuigmaakindustrie en kennisinstellingen zich met deze partnerlanden te kunnen verbinden. Door deze verbinding worden beschikbare middelen optimaal besteed en verbeteren Nederlandse partijen hun positie om toegang te verkrijgen tot supply chains van Original Equipment Manufacturer (hierna: OEM's) en hun primaire toeleveranciers.

Om de bovenstaande doelen te bereiken wordt een aantal wijzigingen aangebracht in de subsidiemodule TSH Vliegtuigmaakindustrie (hierna: de subsidiemodule TSH), opgenomen in titel 4.2 Topsector energieprojecten, paragraaf 4.2.19, van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies (RNES), en wordt deze subsidiemodule opgesteld in 2023.

Daarnaast wordt de subsidiemodule Eurostarsprojecten, opgenomen in titel 3.7 van de RNES, opnieuw opgesteld voor 2023. Eurostars is een programma van het Eureka netwerk en de Europese Commissie. Eureka is een intergouvernamenteel netwerk van meer dan 45 landen en de Europese Unie. De belangrijkste ambitie is het bevorderen van de concurrentiekracht van het MKB en de industrie door technologische R&D samenwerking en innovatie.

Eurostars is een internationaal programma dat zich richt op het ondersteunen van internationale R&D-samenwerkingsprojecten door vooral het MKB. Eurostars is een generiek instrument dat openstaat voor R&D-samenwerkingsprojecten uit alle sectoren.

2. Inhoudelijke wijzigingen subsidiemodule TSH Vliegtuigmaakindustrie

2.1 Internationaal TSH vliegtuigmaakindustrie-samenwerkingsverband

Met de onderhavige wijzigingsregeling wordt er een nieuw samenwerkingsverband toegevoegd, het internationaal TSH vliegtuigmaakindustrie-samenwerkingsverband (hierna: TSH-samenwerkingsverband). De introductie van het TSH-samenwerkingsverband maakt het mogelijk om een samenwerkingsverband op te richten of deel te nemen aan een reeds bestaand initiatief, in lijn met de doelstellingen en inhoudelijke onderwerpen van de subsidiemodule TSH, met een OEM, primaire toeleveranciers van een OEM of kennisinstelling die is gevestigd in een strategisch partnerland. Een TSH-samenwerkingsverband bevat ten minste een in Nederland gevestigde ondernemer en



ten minste een ondernemer of onderzoeksorganisatie die is gevestigd in een strategisch partnerland. In gezamenlijkheid kan een project worden gedefinieerd waarbij de Nederlandse deelnemers subsidie kunnen ontvangen voor dat deel dat zij binnen het gedefinieerde project ontwikkelen. De niet-Nederlandse partijen kunnen geen subsidie ontvangen via de subsidiemodule TSH.

De strategische partnerlanden zijn landen waarmee Nederland een strategische samenwerking heeft op het gebied van duurzame luchtvaart. Onder strategische samenwerking wordt verstaan: een samenwerking tussen een Nederlandse partij en een OEM of primaire toeleverancier(s), dan wel de verbinding tussen een Nederlandse partij en een nationaal luchtvaartprogramma. Nationale luchtvaartprogramma's zijn (structurele) subsidieprogramma's voor de maakindustrie en kennisinstellingen in het betreffende land. Voorbeelden daarvan zijn Lufo (Duitsland) en Corac (Frankrijk).

Strategische samenwerking komt tot uiting in bijvoorbeeld een Memorandum of Understanding, een Innovatiepact of Europees Kaderprogramma. Ook samenwerkingsvormen tussen kennisinstututen vallen onder deze definitie, met dien verstande dat er in de te vormen consortia ten minste sprake dient te zijn van de deelname van een Nederlandse onderneming uit het domein van de vliegtuigmaakindustrie. Voor de subsidiemodule TSH zijn de strategische partnerlanden waarmee een TSH-samenwerkingsverband aangegaan kan worden:

- Brazilië;
- Canada;
- de landen van de Europese Unie;
- het Verenigd Koninkrijk; en
- de Verenigde Staten van Amerika.

Afspraken over intellectueel eigendom dienen te worden opgenomen in het projectplan.

2.2 Onderzoeks- en technologieontwikkelingsprojecten die zich kunnen kwalificeren voor subsidie

Bijlage 4.2.18 van de RNES bevat de beschrijving van de onderwerpen waar subsidiabele projecten zich op kunnen richten. Met de onderhavige wijzigingsregeling wordt deze bijlage gewijzigd. De doelstelling van de regeling was oorspronkelijk gericht op projecten 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 in het kader van het Europese partnerschap Clean Aviation. Na publicatie van de initiële subsidiemodule TSH is gebleken dat duurzame vliegtuigtechnologie zich razendsnel ontwikkelt, waarbij ook andere technologielijnen en platforms hun bijdrage kunnen leveren (in de weg naar) klimaatneutrale luchtvaart. Bovendien zijn er buiten de Europese Unie landen waarmee Nederland strategische samenwerkingen heeft op het gebied van de vliegtuigmaakindustrie. Deze wijziging maakt het mogelijk om in een bredere afbakening van onderwerpen en partners technologie te ontwikkelen die bijdragen aan de realisatie van klimaatneutrale luchtvaart.

In het kader van het voorgaande zijn vijf doelstellingen gedefinieerd waar het fundamenteel onderzoek, industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling of een combinatie van deze vormen zich op kan richten om voor subsidie in aanmerking te komen:

1. Systemen waarmee de toepassing van alternatieve brandstoffen of voortstuwning mogelijk wordt gemaakt. Hiermee wordt specifiek bedoeld op de motor en daarmee direct verband houdende technologie. Voorbeelden van voortstuwing zijn: waterstofverbranding, hybride-elektrische voortstuwing en batterij-elektrische voortstuwing.
2. Aan punt 1 ondersteunende technologieën niet zijnde voortstuwingstechnologie. Voorbeelden zijn energieopslag, bekabeling en koelsystemen.
3. Projecten gericht op lichtgewicht materialen. Voorbeelden zijn de ontwikkeling en toepassing van thermoplasten. Ook voorstellen gericht op recycling van lichtgewichtmaterialen vallen binnen de scope van de regeling, net als voorstellen die zich richten op vliegtuigcabines.
4. Maintenance Repair and Overhaul (MRO). Voorbeelden hiervan zijn voorstellen die zich richten op innovatieve onderhoudsconcepten (waaronder predictive maintenance) alsook de ontwikkeling van modificaties voor bestaande vliegtuigen die bijdragen aan de verduurzaming daarvan.
5. Technologieën en processen ondersteunende aan de punten 1 tot en met 4 en in lijn met de algemene doelstellingen van deze subsidiemodule. Voorbeelden zijn vliegtuigontwerpen, productietechnologieën-en middelen (en het gebruik van Industrie 4.0 toepassingen) en certificeerbaarheid van concepten en systemen.

2.3 Rangschikkingscriteria

Voor de beoordeling van ingediende aanvragen worden de rangschikkingscriteria uit artikel 4.2.135 van de RNES gebruikt. Zoals hierboven aangegeven wordt de subsidiemodule TSH losgekoppeld van



het Europese partnerschap Clean Aviation. Daarom worden de rangschikkingscriteria in het eerste lid, onderdeel d, gewijzigd om deze in lijn te brengen met de bredere doelstelling. Op grond van de nieuwe rangschikkingscriteria kent de Minister een hoger aantal punten toe naarmate het project meer bijdraagt aan de positie van Nederlandse partijen in de landen waarmee Nederland strategische samenwerking heeft op het gebied van de vliegtuigmaakindustrie.

3. Openstelling 2023

3.1 Subsiemodule TSH

In de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2023 is vastgelegd dat de openstellingsperiode loopt van 10 juli 2023 tot en met 15 september 2023. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft het belang van kennis en innovatie op het gebied van duurzame luchtvaart en draagt daarom in 2023 een bedrag van € 571.000 bij aan de voorliggende subsiemodule. Het subsideplafond is vastgesteld op € 12.500.000.

3.2 Subsiemodule Eurostarsprojecten

Met de onderhavige openstelling van de subsiemodule Eurostarsprojecten wordt het mogelijk gemaakt dat Nederlandse partijen deel kunnen nemen aan Eurostarsprojecten in de tweede helft van het jaar 2023. Bij deze call worden de extra middelen die beschikbaar komen voor subsiemodule Eurostarsprojecten vanuit het Coalitieakkoord (Fonds Onderzoek en Wetenschap) uit de enveloppe EU partnerschappen meegenomen (€ 3.000.000 per jaar van 2022 tot en met 2029). De subsiemodule Eurostarsprojecten wordt opengesteld van maandag 17 juli 2023 tot en met dinsdag 29 augustus 2023. Het subsideplafond is vastgesteld op € 12.000.000.

4. Staatssteun

4.1 Subsiemodule TSH

De subsidie die op grond van deze subsiemodule 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 groepsvrijstellingsverordening (hierna: agvv).¹ Deze maxima en voorwaarden zijn opgenomen in artikel 25 (fundamenteel onderzoek, industrieel onderzoek en experimentele ontwikkeling) van de agvv. In de subsiemodule wordt verwezen naar de relevante basis in de agvv.

De openstelling van deze subsiemodule zal ter kennisneming aan de Europese Commissie worden gemeld, conform artikel 11, onder a, van de agvv. Indien een subsidie die op grond van deze subsiemodule wordt verleend, staatssteun bevat die door de agvv 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 agvv;
- b. de gegevens, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel c, van de agvv, voor zover de individuele steun meer bedraagt dan € 100.000.

4.2 Subsiemodule Eurostarsprojecten

De subsidie, bedoeld in artikel 3.7.2 van de RNES, bevat staatssteun. De subsidie wordt gerechtvaardigd door artikel 25, tweede lid, onderdeel b en c, van de agvv. Conform dit artikel wordt de subsidie in het kader van het Eurostarsproject verleend voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Ook blijft de subsiemodule Eurostars binnen de daarvoor geldende drempels voor aanmelding van de steun en maximum steunintensiteiten. Een transparantiemelding vindt plaats in overeenstemming met artikel 9, eerste lid, van de agvv. Het subsidiëren van niet-economische activiteiten van onderzoeksorganisaties valt, conform de bepalingen van de O&O&I-steunkader², niet onder de kwalificatie staatssteun. Artikel 3.7.1 is aangevuld met een uitzondering voor niet-economische activiteiten van onderzoeksorganisaties. Dit zijn activiteiten die onafhankelijk worden uitgevoerd door de onderzoeksorganisatie. Deze niet-economische activiteiten dienen in de boekhouding van de organisatie als

¹ 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).

² Kaderregeling betreffende staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie nr. 2022/C 414/01 (PbEU 2022, C 414).



niet-economische activiteiten te zijn opgenomen. Indien dit niet uit de boekhouding blijkt, zal een onderzoekorganisatie niet in aanmerking komen voor het subsidiepercentage van 50 procent, maar zal de steunintensiteit worden bepaald op basis van artikel 3.7.3, eerste lid, onderdeel a, en derde lid, van de RNES.

5. Regeldruk

5.1 Subsiemodule TSH

De gevolgen van deze subsiemodule voor de regeldruk zijn beperkt. De administratieve lasten voor de openstelling bedragen naar verwachting in totaal € 170.820. De regeldruk is dus 1,37 procent ten opzichte van het beschikbaar gestelde budget. De berekening is gebaseerd op de inschatting dat twaalf aanvragen worden ingediend en gehonoreerd. De administratieve lasten voor een aanvrager bestaan uit de kosten voor de nationale aanvraag, de (eind)rapportages en de vaststelling van de subsidie. Voorts is bij het opstellen van onderhavige module aangesloten bij reeds bestaande systemen en processen van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Voor het doen van een aanvraag zal RVO voorlichtingsbijeenkomsten organiseren en formats ontwikkelen ter ondersteuning van de aanvraag.

5.2 Subsiemodule Eurostarsprojecten

De gevolgen van deze subsiemodule voor de regeldruk zijn beperkt. De administratieve lasten voor de openstelling bedragen naar verwachting in totaal € 198.040. De regeldruk is dus 1,65 procent ten opzichte van het beschikbaar gestelde budget. De berekening is gebaseerd op de inschatting dat 30 aanvragen worden ingediend en gehonoreerd. De administratieve lasten voor een aanvrager bestaan uit de kosten voor de nationale aanvraag, de (eind)rapportages en de vaststelling van de subsidie. Echter moet er vooraf ook een internationale aanvraag gedaan zijn, dit brengt ook administratieve lasten voor een aanvrager mee. Deze vloeien niet voort uit de nationale regeling, dus die zijn niet meegenomen in de berekening.

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

6. Inwerkingtreding

De onderhavige regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant, waarin zij wordt geplaatst. Met de datum van inwerkingtreding wordt afgeweken van de systematiek van de vaste verandermomenten, inhoudende dat ministeriële regelingen met ingang van de eerste dag van een kwartaal in werking treden en twee maanden voordien bekend worden gemaakt. Dat kan in dit geval worden gerechtvaardigd, omdat de doelgroep van deze regeling gebaat is bij spoedige inwerkingtreding.

*De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
M.A.M. Adriaansens*