



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 28 september 2023, nr. IENW/BSK-2023/258814 tot het bieden van een grondslag voor de uitvoering van de Subsidieregeling ERTMS (Tijdelijke reparatieregeling Subsidieregeling ERTMS)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4, eerste en tweede lid, en 5, eerste lid, onderdelen a tot en met h, van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 2, eerste lid, 4, eerste lid, onderdelen a tot en met c en e tot en met k, 6, zesde lid, 8, eerste en derde lid, onderdeel d, 10, tweede lid, en 22 van het Kaderbesluit subsidies I en M

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanvrager: een eigenaar van een goederenlocomotief die activiteiten uitvoert ten behoeve van het programma ERTMS;

CEF-subsidie: subsidie, verleend in het kader van de Connecting Europe Facility;

ERTMS: 'European Rail Traffic Management System';

programma ERTMS: samenhangende projectactiviteiten ter uitwerking en realisatie van het MIRT-project 'European Rail Traffic Management System';

kosten derden: op factuur aantoonbare aan derden verschuldigde kosten die direct ten behoeve van de subsidiabele activiteiten zijn gemaakt;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Subsidieregeling ERTMS: de Subsidieregeling ERTMS zoals deze gold op 31 december 2022.

Artikel 2. Conversiebepaling Subsidieregeling ERTMS

1. Deze regeling is van toepassing op de subsidie die en het daarmee verband houdend voorschot dat is verleend op grond van de Subsidieregeling ERTMS.
2. Een subsidie die en het daarmee verband houdend voorschot dat is verleend op grond van de Subsidieregeling ERTMS, wordt geacht te zijn verleend op grond van deze regeling.
3. Een wijziging van de beschikking waarmee de subsidie is verleend gaat uiterlijk op 31 december 2022 in.

Artikel 3. Doel van de subsidie

1. De Minister kan subsidie verstrekken aan een aanvrager ter financiering van de uitvoering van activiteiten ter uitwerking en realisatie van het programma ERTMS.
2. Geen subsidie wordt verstrekt voor zover voor een activiteit als bedoeld in het eerste lid een subsidie is of wordt verstrekt door een ander bestuursorgaan dan wel inkomsten van derden zonder tegenprestatie zijn of worden verkregen.
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.

Artikel 4. Subsidieplafond en subsidiabele kosten

1. Het subsidieplafond voor het jaar 2018 bedraagt € 15.000.000,-.
2. Het subsidieplafond voor het jaar 2019 bedraagt € 10.000.000,-.
3. Het subsidieplafond voor de jaren 2020 tot en met 2022 bedraagt € 67.000.000,-.



4. De subsidie bedraagt ten hoogste negentig procent van de subsidiabele kosten in het geval van een prototype ombouw en vijftig procent van de subsidiabele kosten bij een seriematige ombouw.
5. Als subsidiabele kosten van activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS wordt uitsluitend in aanmerking genomen het aantal uren dat daadwerkelijk aan de uitvoering van de subsidiabele activiteiten is besteed alsmede de noodzakelijke kosten derden.
6. Als standaardberekenningswijze voor de berekening van uurtarieven wordt gehanteerd een berekening op basis van kosten per kostendrager vermeerderd met een forfaitair vastgestelde opslag voor indirecte kosten. Het opslagpercentage voor de indirecte kosten is vijftig procent.
7. Voor de jaren 2018 en 2019 kunnen als subsidiabele kosten ook in aanmerking komen de kosten die voor indiening van de aanvraag tot subsidieverlening zijn gemaakt in 2018 respectievelijk 2019.
8. Voor de jaren 2021 en 2022 kunnen als subsidiabele kosten ook in aanmerking komen de kosten die in het geval van een prototype ombouw redelijkerwijs en aantoonbaar ten behoeve van indiening van de CEF-subsidie zijn gemaakt tot uiterlijk zes maanden na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst, tot ten hoogste negentig procent.
9. Onverminderd het vierde lid, worden als subsidiabele kosten van activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS in aanmerking genomen:
 - a. de in de gesloten samenwerkingsovereenkomst gespecificeerde kosten voor de inbouw van ERTMS in het materieel;
 - b. de onttrekking van het materieel gedurende de fase van de inbouw;
 - c. de CEF-subsidie die is vervallen omdat de seriematige ombouw niet voor 31 december 2024 is gerealiseerd.
10. De onttrekking, bedoeld in het negende lid, onderdeel b, wordt voor de berekening van subsidiabele kosten van seriematige ombouw gesteld op ten hoogste vier aaneengesloten weken.

Artikel 5. Aanvraag tot subsidieverlening

1. Een aanvraag tot subsidieverlening is uiterlijk op 1 juni 2021 ingediend.
2. In afwijking van artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M heeft 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.
3. De aanvraag is in elk geval vergezeld van de gegevens en bescheiden die worden genoemd in artikel 10, vierde lid, onderdelen a tot en met d, f en g, van het Kaderbesluit subsidies I en M, met dien verstande dat voor de aanvraag tot subsidieverlening voor activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS tevens de gesloten samenwerkingsovereenkomst is overgelegd.
4. Indien het een aanvraag tot subsidieverlening van € 125.000,- of meer betreft, bevat de aanvraag ten behoeve van de voorschotverlening een liquiditeitsbehoefte als bedoeld in artikel 10, vierde lid, onderdeel e, van het Kaderbesluit subsidies I en M.
5. De Minister beslist op ontvangen aanvragen op volgorde van binnenkomst.
6. Onverminderd het eerste lid, worden de aanvragen tot subsidieverlening voor activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS ingediend uiterlijk zes weken na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 6. Beschikking tot subsidieverlening

1. Een subsidie lager dan € 125.000,- is verleend als vast bedrag.
2. Voor zover de subsidie is verleend ten laste van de nog niet door de Staten-Generaal aangenomen rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat, is in de beschikking tevens vermeld dat de subsidieverlening plaatsvindt onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld in de desbetreffende wet tot vaststelling van de rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat.
3. In de beschikking tot subsidieverlening is een datum opgenomen waarop de gesubsidieerde activiteiten uiterlijk moeten zijn verricht.



Artikel 7. Afwijzingsgrond

De Minister kan de aanvraag tot subsidieverlening geheel of gedeeltelijk afwijzen indien naar zijn oordeel de daarin omschreven activiteiten onvoldoende bijdragen aan de doelstelling van het programma ERTMS.

Artikel 8. Voorschotverlening

1. De Minister kan een voorschot verlenen. De beschikking daartoe wordt ambtshalve gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening gegeven.
2. Indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, wordt het voorschot voor activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS uitgekeerd in termijnen waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot voorschotverlening worden bepaald.
3. Voorschotten voor activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS worden verleend tot 95 procent van het verleende subsidiebedrag.
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.

Artikel 9. Aanvraag tot subsidievaststelling

1. Indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, wordt de aanvraag tot subsidievaststelling ingediend binnen 22 weken na de datum waarop ingevolge de verleningsbeschikking de activiteiten moeten zijn verricht.
2. In afwijking van artikel 24, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M behoeft de aanvraag tot subsidievaststelling voor activiteiten ter uitwerking van het programma ERTMS niet te worden ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel.
3. De aanvraag gaat in elk geval vergezeld van een verslag omtrent het verloop, de uitvoering, de resultaten van de activiteit, waaruit blijkt dat de subsidieontvanger aan de verplichtingen heeft voldaan en een controleverklaring. Indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, gaat de aanvraag ook vergezeld van een financiële verantwoording.

Artikel 10. Beschikking tot subsidievaststelling

1. De Minister neemt de beschikking tot subsidievaststelling binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag tot subsidievaststelling.
2. De Minister kan de subsidie ambtshalve vaststellen indien de ontvanger van de subsidie niet tijdig de aanvraag tot vaststelling heeft ingediend.

Artikel 11. Toezicht

Met het toezicht op de naleving van de aan de subsidie verbonden verplichtingen zijn belast de directeur en de aangewezen medewerkers van de Auditdienst Rijk van het Ministerie van Financiën en andere bij besluit van de Minister aangewezen personen.

Artikel 12. Evaluatieverslag

Vóór 1 juli 2024 publiceert de minister een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de verstrekte subsidies.

Artikel 13. Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2023. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 oktober 2023, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, en werkt zij terug tot en met 1 oktober 2023.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 november 2023,
 - a. met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor 1 januari 2023 zijn verleend op grond van de Subsidieregeling ERTMS;



b. met uitzondering van artikel 12, dat vervalt met ingang van 1 juli 2024.

Artikel 14. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke reparatieregeling Subsidiereregeling ERTMS.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*



BIJLAGE 1. MODEL 'COOPERATION AGREEMENT' ALS BEDOELD IN ARTIKEL 3, 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 I.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 to 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 31st 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 fulfil 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 'subsidiereregeling' 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. lenW 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

lenW	VO
By:	By:
Name:	Name:
Title:	Title:
Date:	date:

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

Annex 2: Vehicle Owner Specific Annex



TOELICHTING

Algemeen deel

Aanleiding en doel van de subsidie

De Tijdelijke reparatieregeling Subsidiereregeling ERTMS (hierna: de reparatieregeling) strekt tot het achteraf legaliseren van praktische ontwikkelingen met betrekking tot de Subsidiereregeling ERTMS, zoals deze gold van 1 januari 2018 tot 1 januari 2023. De praktische ontwikkelingen houden verband met uitbreiding van de doelgroep, verhoging van het subsidieplafond over de jaren 2020, 2021 en 2022 en gunstiger subsidievoorwaarden.

Invoering van ERTMS

Het Nederlandse Automatische Treinbeïnvloedingsysteem (ATB) wordt vervangen door het Europese treinbeveiligingssysteem *European Rail Traffic Management System* (ERTMS).¹ De lidstaten van de Europese Unie hebben uiterlijk in 2030 de belangrijkste internationale spoorgoederencorridors en uiterlijk in 2050 het uitgebreide spoornetwerk van ERTMS voorzien, zodat er een hoogwaardig netwerk in de gehele Europese Unie ontstaat.² ERTMS is van groot belang voor grensoverschrijdend spoorverkeer en is bedoeld als een robuust en toekomstvast beveiligingssysteem dat hoogfrequent spoorvervoer in het gehele Europese spoorwegsysteem kan faciliteren.

Voor een succesvolle implementatie van ERTMS wordt met de betrokken partijen samengewerkt in het programma ERTMS. Daartoe is in 2019 samen met ProRail B.V. en NS Groep N.V. een programma-directie ERTMS opgericht.³ Daarnaast werken bij het programma ERTMS liaisonfunctionarissen namens de goederenvervoerders, onderhoudsbedrijven en regionale spoorvervoerders. De samenwerking levert de betrokken partijen geen economisch voordeel op en leidt niet tot verstoring van de concurrentieverhoudingen.

Sinds 2017 rijden de goederenlocomotieven in Nederland met ERTMS-apparatuur met Baseline 2-software. Inmiddels is Baseline 3 een feit. De goederenlocomotieven moeten aan deze software worden aangepast om aan de Europese spoorwegveiligheidseisen en interoperabiliteitseisen te voldoen.

Subsidiereregeling ERTMS

Met het meewerken aan de totstandkoming van het programma ERTMS en de uitvoering van dat programma ten behoeve van de *upgrade* naar Baseline 3 zijn substantiële kosten gemoeid voor eigenaren van goederenlocomotieven. Zij worden onder meer geconfronteerd met hoge ombouwkosten van het materieel. Daar staan geen directe baten tegenover. Om in de overgangsfase de concurrentiepositie van het goederenvervoer niet te verslechteren is de Subsidiereregeling ERTMS opgesteld die voorzorg in een tegemoetkoming in kosten die zijn gemoeid met aanpassing van locomotieven voor goederenvervoer aan ERTMS-eisen, Baseline 3.⁴

Vanaf 2018 zijn de kosten voor het meewerken aan de planuitwerkingsfase van het programma ERTMS grotendeels gedekt met de Subsidiereregeling ERTMS. Vanaf 2019 zijn de kosten voor het meewerken aan de realisatiefase van het programma ERTMS – de daadwerkelijke inbouw van ERTMS-software en randapparatuur in het rijdend materieel – grotendeels gedekt met de Subsidiereregeling ERTMS.⁵ De kosten voor de realisatiefase betreffen met name de kosten voor de inbouw van ERTMS in bestaand en nieuw materieel en de kosten voor onttrekking van bestaand materieel tijdens de inbouw-fase. Daarnaast betreffen de kosten voor de realisatiefase de kosten die zijn gemoeid met de aanvraag van de subsidie van de Europese *Connecting Europe Facility* (CEF).⁷ De CEF-subsidie wordt verleend door een agentschap van de Europese Commissie (de *European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency* – CINEA) en vormgegeven aan de hand van *Grant Agree-*

¹ Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65.

² Verordening (EU) Nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU; Uitvoeringsverordening (EU) 2017/6 van de Commissie van 5 januari 2017 betreffende het Europees implementatieplan voor ERTMS.

³ De Programmadiirectie is opgericht na de Programmabeslissing van 17 mei 2019, Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65).

⁴ Stcrt. 2019, 5018.

⁵ De Programmabeslissing ERTMS, Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65. In de Programmabeslissing ERTMS staan de technische keuzes ten aanzien van aanpassing van spoorvoertuigen en spoorweginfrastructuur, fasering van de uitrol, noodzakelijke opleidingen en de aanbestedings- en contracteringsstrategie.

⁶ Stcrt. 2019, 66363.

⁷ Stcrt. 2019, 66363.



ments met het ministerie.⁸ Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) is de *beneficiary* (begunstigde) van de CEF-subsidie. De eigenaar van de spoorgoederenlocomotief is als subsidie-ontvanger de *implementing body*, verantwoordelijk voor de realisatie van de activiteiten, bedoeld in de *Grant Agreements*. 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 heeft de betreffende voorschotten voor de activiteiten die worden uitgevoerd in de realisatiefase van het programma ERTMS op een geblokkeerde rekening gestort. Het projectbureau binnen het programma ERTMS ziet namens het ministerie toe op de besteding van de gelden.

Omdat het ministerie de ontvanger is van de CEF-subsidies en deze gelden vervolgens op grond van de Subsidieregeling ERTMS aan de aanvragers zijn verstrekt, bestaat er geen rechtstreekse subsidiërelatie tussen CINEA en de aanvragers. Er is dan ook geen sprake van cofinanciering door zowel de Europese Commissie als door het ministerie.

Hoewel het ministerie buiten de contractuele relatie van de aanvrager en de leverancier blijft, biedt het ministerie wel alle mogelijke ondersteuning aan de eigenaren. Met elk van de betrokken aanvragers heeft de staat, vertegenwoordigd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, een samenwerkingsovereenkomst (*Cooperation Agreement*) afgesloten. Het model van de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen in de bijlage bij de regeling. Deze bijlage is identiek aan de bijlage bij de Subsidieregeling ERTMS. 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.

Elke *Cooperation Agreement* beschrijft de taakverdeling tussen het ministerie en de aanvrager opdat het ministerie zijn verplichting als *beneficiary* van de *Grant Agreement* kan nakomen. Indien de betrokken aanvragers 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.

De Subsidieregeling ERTMS is ingaande 1 januari 2023 vervallen (artikel 11, tweede lid, van de Subsidieregeling ERTMS). Gelet op artikel 11, tweede lid, van de Subsidieregeling ERTMS blijft de Subsidieregeling ERTMS van toepassing op subsidies die voorafgaand aan de vervaldatum zijn verleend. Aldus kunnen subsidies die voorafgaand aan 1 januari 2023 zijn verleend, na die datum worden vastgesteld.

Reparatieregeling

Gebleken is dat aan een bredere doelgroep méér en onder gunstiger voorwaarden subsidie is verstrekt dan de Subsidieregeling ERTMS rechtvaardigde. Om deze praktische ontwikkelingen een rechtsgrondslag te kunnen bieden, is aanvankelijk een concept-regeling tot wijziging van de Subsidieregeling ERTMS opgesteld. De concept-regeling is op 5 juli 2022 ter notificatie voorgelegd aan de Europese Commissie. Op 22 november 2022 heeft de Europese Commissie aangegeven de notificatie niet vóór januari 2023 te kunnen afronden. Dat was te laat voor de wijzigingsregeling, aangezien per 1 januari 2023 de Subsidieregeling ERTMS verviel en een vervallen regeling niet kan worden gewijzigd. Daarop is besloten tot het opstellen van de Tijdelijke reparatieregeling Subsidieregeling ERTMS, waarmee de praktische ontwikkelingen alsnog kunnen worden gelegaliseerd.

Praktische ontwikkelingen

De eerste praktische ontwikkeling is dat naar de geest van de reparatieregeling subsidie is verleend aan leasemaatschappijen die spoorgoederenlocomotieven in eigendom hadden, maar die niet als spoorwegonderneming konden worden aangemerkt. Dit is een uitbreiding van de doelgroep. Dat deze uitbreiding van de doelgroep naar de geest van de Subsidieregeling ERTMS is, blijkt uit het feit dat in de toelichting op de Subsidieregeling ERTMS niet alleen spoorwegondernemingen als doelgroep zijn aangeduid, maar ook materiele eigenaren.⁹ Bovendien sluit de tekst van de *Cooperation Agreement* al aan bij de beoogde groep van subsidieaanvragers, nu daar de term *vehicle owner* wordt gebruikt. Tot slot wordt ook in het besluit waarmee de algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland bevoegd wordt tot uitvoering van de Subsidieregeling ERTMS, gerefereerd aan 'eigenaren van spoorgoederenlocomotieven'¹⁰.

⁸ 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. Deze Grant Agreement is inmiddels versoberd.

⁹ Stcrt. 2019, 5018 en Stcrt. 2019, 66363.

¹⁰ Stcrt. 2020, 48881.



De tweede praktische ontwikkeling is dat het subsidieplafond over de jaren 2020, 2021 en 2022 is overschreden. Aan de Europese Commissie is in 2020 een lager subsidiebedrag over de jaren 2020, 2021 en 2022 voorgelegd dan € 67.000.000,-. Laatstgenoemd bedrag is alsnog aan de Europese Commissie voorgelegd. Verwezen wordt naar de toelichting onder het kopje '*Europeesrechtelijke aspecten*'.

De derde praktische ontwikkeling is dat subsidie is verstrekt onder gunstiger voorwaarden dan de voorwaarden die stonden in artikel 3 van de Subsidieregeling ERTMS. De gunstiger voorwaarden zijn garanties die het Ministerie van IenW heeft gegeven in het kader van de *Cooperation Agreement*. Voor een uiteenzetting van deze voorwaarden wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op artikel 4. Ook deze voorwaarden zijn aan de Europese Commissie voorgelegd.

Wijzigingen ten opzichte van de Subsidieregeling ERTMS

In de eerste plaats is in verband met de eerste praktische ontwikkeling in artikel 1 het begrip 'spoorwegonderneming' vervangen door 'eigenaar van de spoorgoederenlocomotief' om de regeling meer in lijn te brengen met de CEF-subsidie en met de staande praktijk, waarmee het ook aansluit bij de *Cooperation Agreement* die als bijlage bij deze regeling is gevoegd. De wijziging leidt tot een juiste kwalificatie van de doelgroep in overeenstemming met de praktijk, van het aantal rechthebbenden op de subsidie en is aldus als begunstigend te beschouwen. Er zijn geen partijen die van een aanvraag hebben afgezien omdat ze geen spoorwegonderneming waren. Ook eigenaren van goederenlocomotieven hebben een aanvraag ingediend of zijn in de gelegenheid geweest een aanvraag in te dienen.

In de tweede plaats is in artikel 1 het begrip 'CEF-subsidie' omschreven, omdat dat begrip een rol speelt in de berekening van de subsidiabele kosten.

In de derde plaats is vanwege de tweede praktische ontwikkeling in artikel 4, derde lid, het subsidieplafond verhoogd naar € 67.000.000,-. De verhoging houdt verband met de volgende omstandigheden. Herhaaldelijke aanpassing van de technische specificaties voor ERTMS en een zeer beperkt aantal producenten van de benodigde ERTMS-apparatuur hebben de afgelopen jaren geleid tot stijging van de inbouwkosten van ERTMS in het materieel. De Nederlandse markt is bovendien klein. De betreffende producenten hebben daardoor relatief hoge ontwikkelkosten, wat tot uitdrukking komt in de prijs. Hierbij komt dat de dieselvloot veelal verouderd is, zodat aanpassing aan ERTMS niet rendeeft en de vloot niet meer ten volle beschikbaar is. Dit heeft een toename in de vraag naar vervangend materieel tot gevolg, wat ook de kosten opdrijft. Tot slot blijken ook tijdelijke huur en het gebruik van locomotieven voor de duur van de verbouwing van de eigen locomotieven, kostbaarder dan vooraf ingeschat.

In de vierde plaats zijn vanwege de derde praktische ontwikkeling in artikel 4, vierde, achtste en negende lid, de garanties die het ministerie heeft gegeven in het kader van de samenwerkingsovereenkomst en de *Grant Agreements*, als subsidiabele kosten in de regeling opgenomen. Dit dient de rechtszekerheid en transparantie.

In de vijfde plaats is vanwege de derde praktische ontwikkeling in artikel 5, eerste lid, de aanvraagtermijn verlengd tot en met 1 juni 2021, eveneens om recht te doen aan de inmiddels ontstane praktijk.

Juridisch kader, Europeesrechtelijke aspecten en financieel

Kaderwet subsidies I en M, Kaderbesluit subsidies I en M, Algemene wet bestuursrecht

De regeling legt vast hoe de Rijksoverheid financiële middelen in de vorm van een subsidie kan verstrekken om eigenaren van goederenlocomotieven in staat te stellen activiteiten te verrichten in het kader van ERTMS.

De Kaderwet subsidies I en M en het Kaderbesluit subsidies I en M bieden de grondslag om bij ministeriële regeling subsidie te verstrekken voor activiteiten die passen binnen het verkeers- en vervoersbeleid (artikel 1, derde lid, onderdeel f, van de Kaderwet subsidies I en M). De onderhavige regeling voorziet in de grondslag voor subsidieverlening op deze gebieden voor de jaren 2018 tot en met 2022. Daarnaast is de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Een en ander is nader gespecificeerd in de artikelsgewijze toelichting.

Het juridisch kader van de wijzigingsregeling is gelijk aan dat van de Subsidieregeling ERTMS met dien verstande dat de subsidies worden verstrekt uit het Mobiliteitsfonds, in plaats van het Infrastructuurfonds, op basis van de artikelen 2, tweede lid, onderdeel a, en 6, eerste lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds.



Europeesrechtelijke aspecten

De Europese Commissie heeft op 12 december 2022 aangegeven dat de notificatie van de aanvankelijk beoogde wijzigingsregeling (zie deze toelichting onder het kopje '*Reparatieregeling*') op 5 juli 2022, kan gelden als notificatiedatum van de reparatieregeling. Bij besluit van 4 augustus 2023 heeft de Europese Commissie aangegeven dat de aangemelde steunregeling voldoet aan de criteria van het steunkader spoorwegondernemingen en aan onderdeel 6.3 daarvan betreffende steun ten behoeve van interoperabiliteit. De Europese 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 Europese Commissie heeft besloten geen bezwaar tegen de steunregeling te maken.

De voor de realisatiefase van het programma ERTMS geboden steun aan eigenaren van goederenlocomotieven overschrijdt niet 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. Hierbij komt dat de mogelijkheid tot het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst (*Cooperation Agreement*) openstaat voor alle Europese houders van spoorvoertuigen.

Financieel

De specifieke uitkering wordt bekostigd uit het Mobiliteitsfonds, als voorziening die is gericht op het faciliteren van mobiliteit, op basis van de artikelen 2, tweede lid, onderdeel a, en 6, eerste lid, onderdeel a, van de Wet mobiliteitsfonds en artikel 2.11 van de Comptabiliteitswet 2016.

Internetconsultatie, administratieve lasten en regeldruk

De regeling brengt geen ingrijpende verandering teweeg in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en heeft ook geen ingrijpende gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Internetconsultatie kon daarom op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie achterwege blijven¹¹. Er wordt geen verzwaring van de administratieve lasten voor de betrokken partijen verwacht. Om vergelijkbare redenen – de regeling heeft naar zijn aard geen aanmerkelijke gevolgen voor de regeldruk – is toetsing door het Adviescollege toetsing regeldruk achterwege gelaten.

Uitvoering

De uitvoering van deze ministeriële regeling geschiedt door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, namens de Staatssecretaris volgens het gebruikelijke mandaat. De aanvragen tot subsidievaststelling worden getoetst aan de voorwaarden die in deze regeling zijn vastgelegd.

Inwerkingtreding, publicatiemoment en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2023. Dit is in overeenstemming met de vaste verandermomenten, bedoeld in aanwijzing 4.17, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Publicatie van de regeling vindt echter pas na 1 augustus 2023 plaats. Hiermee wordt afgeweken van het beleid inzake de minimuminvoeringstermijn van drie maanden, zoals opgenomen in aanwijzing 4.17, vijfde lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving. De afwijking wordt gerechtvaardigd door het feit dat daarmee voor de doelgroep aanmerkelijke ongewenste nadelen worden voorkomen. De reparatieregeling biedt een rechtsgrondslag voor gunstiger subsidieverlening.

De regeling vervalt met ingang van 1 november 2023, met dien verstande dat deze regeling van toepassing blijft op subsidies die ingevolge deze regeling zijn verleend. Voorts blijft artikel 12, ingevolge waarbij de minister vóór 1 juli 2024 een evaluatieverslag publiceert over de doeltreffendheid en de effecten van de verstrekte subsidies, van kracht tot 1 juli 2024.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Met het begrip 'aanvrager' kunnen naast spoorwegondernemingen ook (andere) bedrijven die locomotieven voor spoorgoederenvervoer in eigendom hebben, in aanmerking komen voor subsidie

¹¹ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.



als tevens aan de andere voorwaarden van de regeling is voldaan. Een voorbeeld van zo'n bedrijf is een leasemaatschappij van dit soort spoorvoertuigen.

Het begrip 'CEF-subsidie' is een onderdeel van de subsidiabele kosten. De subsidie voor de *Connecting Europe Facility* (CEF) is bedoeld als tegemoetkoming in de kosten van ERTMS-ombouw voor internationaal goederenvervoer op de Rijn – Alpen corridor.

Artikel 2

Artikel 2 is de conversiebepaling waar de reparatieregeling op leunt.

Er is niet gekozen voor verlenging van de Subsidieregeling ERTMS, om een aantal redenen. Na 31 december 2022 zijn of worden geen subsidies meer verleend aan de doelgroep voor de activiteiten waar de Subsidieregeling ERTMS op ziet. Bovendien blijft op subsidies die vóór 1 januari 2023 zijn verleend, de Subsidieregeling ERTMS van toepassing (artikel 11, tweede lid, van de Subsidieregeling ERTMS). Tot slot zou verlenging van de Subsidieregeling ERTMS indruisen tegen het uitgangspunt dat subsidieregelingen bij voorkeur hooguit vijf jaar duren (artikel 4.10, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016).

De praktische ontwikkelingen die in het algemeen deel van deze toelichting zijn genoemd, dienden echter een rechtsgrond te krijgen. De gunstiger subsidievoorwaarden die met deze praktische ontwikkelingen zijn gemoeid, vereisten bovendien notificatie aan de Europese Commissie. Pas na akkoord van de Europese Commissie kon aan de nieuwe subsidievoorwaarden een rechtsgrond worden verleend. Eind 2022 gaf de Europese Commissie aan de notificatie van de wijzigingen die samenhangen met de praktische ontwikkelingen, niet eerder te kunnen afronden dan in januari 2023. Uiteindelijk is de notificatie op 4 augustus 2023 voltooid. Op dat moment was de Subsidieregeling ERTMS al vervallen. Om de wijzigingen rechtmatig vorm te kunnen geven is in overeenstemming met aanwijzing 5.62 van Aanwijzingen voor de regelgeving en de toelichting daarop, gekozen voor een conversiebepaling, verwoord in artikel 2, als onderdeel van de onderhavige reparatieregeling. Deze reparatieregeling is in feite de Subsidieregeling ERTMS met de gunstiger subsidievoorwaarden.

Met het eerste lid wordt bewerkstelligd dat voor de eerder op grond van de Subsidieregeling ERTMS verleende subsidies en daarmee verband houdende voorschoten, deze reparatieregeling van toepassing is op de verdere afwikkeling van de subsidies, zoals de uiteindelijke aanvraag en beschikking tot subsidievaststelling.

Het tweede lid zorgt dat de eerder op grond van de Subsidieregeling ERTMS verleende subsidies en daarmee verband houdende voorschoten, worden geacht te zijn verleend overeenkomstig de gunstiger subsidievoorwaarden van deze reparatieregeling en voorziet derhalve alsnog in een passende rechtsgrondslag voor de eerder vastgestelde beschikkingen tot subsidieverlening en bevoorschotting.

Het derde lid dient ertoe om gewijzigde verleningsbeschikkingen die zijn opgesteld na 31 december 2022 naar aanleiding van wijzigingen in aanvragen die vlak vóór de vervaldatum van de Subsidieregeling ERTMS zijn ingediend, een rechtsgrondslag te bieden. Op deze manier wordt voorkomen dat de beschikkingen een rechtsgrondslag missen omdat ze worden afgegeven op grond van een regeling die inmiddels is vervallen.

Artikel 3

In artikel 3, eerste lid, staat het doel van de subsidie, zijnde financiële ondersteuning aan de aanvrager voor activiteiten ter uitwerking en realisatie van het programma ERTMS. Met het meewerken aan de totstandkoming van het programma ERTMS (de uitwerking) en de uitvoering van dat programma (de realisatie) zijn substantiële kosten gemoeid voor eigenaren van goederenlocomotieven.

Sinds 2017 rijden de goederenlocomotieven in Nederland met ERTMS-apparatuur met Baseline 2-software, om de met ERTMS uitgeruste Betuweroute te kunnen gebruiken. Door de uitrol van ERTMS Baseline 3 in de spoorinfrastructuur, verplicht gesteld in de programmabeslissing ERTMS, moeten de bestaande ERTMS-systemen in de goederenlocomotieven tijdig worden opgewaardeerd naar Baseline 3-software en -randapparatuur. De wijzigingen grijpen in op het motormanagement van de locomotief. Het is een complex en kostbaar 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 van spoorgoederenlocomotieven 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 voor de Subsidieregeling ERTMS een samenwerking bereikt waarbij er sprake is van financiële ondersteuning van de eigenaren van goederenlocomotieven door zowel de Europese Commissie als door Nederland. Ook biedt het ministerie ondersteuning door de geboden mogelijkheid 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.

In artikel 3, tweede lid, is bepaald dat de subsidie op grond van deze regeling een achterliggende subsidie is. Dat wil zeggen dat deze subsidie alleen wordt verstrekt als geen sprake is van een andere subsidie of van inkomsten van derden zonder tegenprestatie.

De activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS zijn het indienen van de aanvraag om indiening van de Europese CEF-subsidie, het laten ombouwen van bestaande goederenlocomotieven zodat deze geschikt zijn voor ERTMS en het geschikt maken van nieuwe goederenlocomotieven aan dat treinbeveiligingssysteem. Het programma ERTMS bevordert het veilig gebruik van deze goederenlocomotieven. Daarmee wordt een robuust en toekomstvast treinbeveiligingssysteem gerealiseerd. ERTMS faciliteert hoogfrequent spoorvervoer – kortere reistijd, hogere frequentie, grotere betrouwbaarheid – en bevordert vrij verkeer in het Europese spoorwegsysteem. De goederenlocomotieven worden geschikt gemaakt om te worden ingezet in alle lidstaten. Dit vergroot vervolgens de kans dat wordt gekozen voor goederenvervoer per spoor in plaats van per weg.

Gelet op artikel 3, derde lid, is voor het verkrijgen van de subsidie voor de realisatiefase van het programma ERTMS onder meer vereist dat de aanvrager met de staat een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten als weergegeven in bijlage 1.

Gelet op artikel 17, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M is de subsidie-ontvanger naast de verplichtingen, genoemd in artikel 3, derde lid, onder meer verplicht: (1) de activiteiten uit te voeren overeenkomstig de omschrijving van die activiteiten in de beschikking tot subsidieverlening of subsidievaststelling; (2) te voldoen aan de verplichtingen die aan de subsidie zijn verbonden; (3) aan te tonen dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen; (4) op verzoek van de minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een ter zake van de toepassing en de effecten van dit besluit of op grond van een ministeriële regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek; (5) medewerking te verlenen aan openbaarmaking van de gegevens en de resultaten van de activiteit, tenzij openbaarmaking daarvan redelijkerwijs niet kan worden gevergd.

Gelet op artikel 18 van het Kaderbesluit subsidies I en M is de ontvanger gehouden om de minister onverwijld mededeling te doen zodra aannemelijk is dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht. Een dergelijke mededelingsverplichting geldt ook als niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan.

Tot slot is de subsidieontvanger, gelet op artikel 19, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M verplicht om tot vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling, te beschikken over die gegevens die nodig zijn om desgevraagd aan te tonen dat de subsidiabele activiteiten zijn verricht.

Artikel 4

In de regeling is overeenkomstig artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M voorzien in een plafond (artikel 4, eerste tot en met derde lid). Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2018 € 15.000.000,- en voor het jaar 2019 € 10.000.000,-. Het subsidieplafond voor de jaren 2020 tot en met 2022 was per 7 december 2019 vastgesteld op € 59.300.000,-.¹² Van dit bedrag is € 23.800.000,- aan te merken als CEF-subsidie. In deze regeling is het subsidieplafond voor de jaren 2020, 2021 en 2022 verhoogd naar € 67.000.000,-. De hoogte van het subsidieplafond is sterk afhankelijk van de in een bepaald jaar door de aanvragers uit te voeren activiteiten als onderdeel van het totale programma ERTMS. De CEF-subsidie blijft gelijk.

Gelet op artikel 6, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M komen voor de subsidie in aanmerking de gemaakte kosten die direct verbonden zijn met de activiteiten ter uitwerking en realisatie van het programma ERTMS (artikel 4, vierde tot en met tiende lid).

¹² Stcrt. 2019, 66366.



Ten opzichte van de Subsidieregeling ERTMS is aan artikel 3 toegevoegd dat de subsidie ten hoogste negentig procent van de subsidiabele kosten bedraagt in het geval van een prototype ombouw en ten hoogste vijftig procent van de subsidiabele kosten in het geval van seriematige ombouw (artikel 4, vierde lid). Dit was één van de afspraken die door het ministerie en de materieeigenaren zijn gemaakt in het kader van de samenwerkingsovereenkomst en de Grant Agreements. Voor een vergoeding van negentig procent bij prototypebouw is gekozen omdat de kosten die daar mee zijn gemoeid, vergeleken met de kosten van seriematige ombouw, zeer hoog zijn en van eigenaren van spoorgoederenlocomotieven niet kan worden geveerd dat deze vijftig procent van de kosten dragen.

Omdat bij de berekening van de hoogte van de te verstrekken subsidie uurtarieven worden gehanteerd, is in artikel 4, zesde lid, bepaald welke van de in artikel 7, tweede lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M genoemde standaardberekeningswijzen wordt gehanteerd. Ook is in het artikellid bepaald dat het opslagpercentage voor indirecte kosten vijftig procent is.

Ook staat, anders dan in de Subsidieregeling ERTMS, in artikel 4, negende lid, onderdeel a, dat voor de jaren 2021 tot en met 2022 bepaalde kosten van de ombouw, gemaakt voor de indiening van de CEF-subsidie, als subsidiabele kosten wordt aangemerkt. Dit heeft te maken met het feit dat materieeigenaren terughoudend waren met het sluiten van de samenwerkingsovereenkomsten, vanwege onzekerheid omtrent toelating van de goederenlocomotief op het spoor. Het artikelonderdeel heeft daarom met name betrekking op ombouw van prototypen. Een negatief toelatingsadvies van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA), kan leiden tot derving van CEF-subsidie. Met de garantie, verwoord in het negende lid, biedt het Ministerie van IenW de materieeigenaren enige financiële zekerheid.

Bovendien staat in artikel 4, negende lid, onderdeel b, anders dan in de Subsidieregeling ERTMS dat het Ministerie van IenW gedeeltelijk de kosten vergoedt die de stilstand van locomotieven met zich meebrengt (artikel 4, negende lid, onderdeel b). Voor seriematige ombouw is de periode gemaximeerd op vier aaneengesloten weken omdat deze termijn redelijkerwijs volstaat voor de ombouw van een serie van locomotieven (artikel 4, tiende lid).

Tot slot staat in artikel 4, negende lid, onderdeel c, anders dan in de Subsidieregeling ERTMS, dat de CEF-subsidie die is vervallen omdat de seriematige ombouw van materieel niet voor 31 december 2024 is gerealiseerd, tot ten hoogste negentig procent als subsidiabele kosten worden aangemerkt. 31 december 2024 geldt voor de CEF-subsidie als uiterste datum waarop het materieel aan ERTMS moet zijn aangepast. Het ministerie compenseert vijftig procent van deze subsidiabele kosten als de seriematige ombouw op die datum niet gereed is (artikel 4, vierde lid).

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.

Artikel 5

Deze regeling betreft aanvragen tot subsidieverlening die uiterlijk op 1 juni 2021 zijn ingediend (artikel 5, eerste lid) of uiterlijk zes weken na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst als de aanvraag subsidieverlening voor activiteiten ter realisatie van het programma ERTMS betreft (artikel 5, zesde lid). De uiterste indieningsdatum van 1 juni 2021 is een verruiming ten opzichte van Subsidieregeling ERTMS, waarin staat dat aanvragen voor subsidieverlening voor de jaren 2018 en 2019 uiterlijk in juni 2019 moeten zijn ingediend. Hiermee wordt overeenkomstig artikel 6, tweede lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit subsidies I en M afgeweken van de regel dat de vóór indiening van de aanvraag door de aanvrager gemaakte kosten niet voor subsidie in aanmerking komen.

Als de minister op de dag dat het plafond wordt bereikt meer dan één aanvraag ontvangt, stelt de Minister de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting (artikel 8, derde lid, onderdeel b, Kaderbesluit subsidies I en M).

In afwijking van artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M behoeft 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 (artikel 5, tweede lid).

Overeenkomstig artikel 8, derde lid, onderdeel d, van het Kaderbesluit subsidies I en M is gebruik



gemaakt van de mogelijkheid te bepalen dat de aanvraag moet voldoen aan een extra criterium naast de criteria die volgen uit artikel 10, vierde lid, onderdelen a tot en met d, f en g, van het Kaderbesluit subsidies I en M. Het extra criterium houdt in dat de aanvraag vergezeld gaat van de gesloten samenwerkingsovereenkomst (artikel 5, derde lid).

Op grond van artikel 10, vierde lid, onderdelen a tot en met d, f en g, van het Kaderbesluit subsidies I en M bevat de aanvraag daarnaast het volgende:

- een omschrijving van de activiteiten;
- een overzicht van de activiteiten waarvoor de uitkering wordt aangevraagd;
- een toelichting op de bijdrage aan het doel;
- een gespecificeerde begroting;
- een tijdplanning van de activiteiten;
- het bankrekeningnummer waarop het bedrag dient te worden gestort, inclusief een bewijs dat de bankrekening op naam van de aanvrager staat.

Indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, gaat de aanvraag ook vergezeld van een weergave van de liquiditeitsbehoefte gedurende het tijdvak waarvoor subsidie wordt gevraagd, zo mogelijk per tijdvak van drie maanden (artikel 10, vierde lid, onderdeel e van het Kaderbesluit subsidies I en M en artikel 5, vierde lid).

Overeenkomstig artikel 8, tweede lid, aanhef en onderdeel a, van het Kaderbesluit subsidies I en M, wordt het beschikbare bedrag verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen (artikel 5, vijfde lid). Daarbij geldt op grond van artikel 8, derde lid, onderdelen a en b, van het Kaderbesluit subsidies I en M het volgende. Als een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en hij met toepassing van artikel 4:5 van de Awb, de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de verdeling als datum van ontvangst. Indien de minister op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt meer dan één aanvraag ontvangt, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting (artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit subsidies I en M).

Gelet op artikel 17, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M is de subsidie-ontvanger naast de verplichtingen, genoemd in artikel 5, onder meer verplicht: (1) de activiteiten uit te voeren overeenkomstig de omschrijving van die activiteiten in de beschikking tot subsidievaststelling; (2) te voldoen aan de verplichtingen aan de subsidie zijn verbonden; (3) aan te tonen dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen; (4) op verzoek van de minister alle gevraagde medewerking te verlenen aan een ter zake van de toepassing en de effecten van dit besluit of op grond van een ministeriële regeling ingesteld evaluatieonderzoek, die de minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek; (5) medewerking te verlenen aan openbaarmaking van de gegevens en de resultaten van de activiteit, tenzij openbaarmaking daarvan redelijkerwijs niet kan worden gevergd.

Gelet op artikel 18 van het Kaderbesluit subsidies I en M is de subsidie-ontvanger gehouden om de minister onverwijld mededeling te doen zodra aannemelijk is dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht. Een dergelijke mededelingsverplichting geldt ook als niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan.

Tot slot is de subsidieontvanger, gelet op artikel 19, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M verplicht om tot vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling, te beschikken over die gegevens die nodig zijn om desgevraagd aan te tonen dat de subsidiabele activiteiten zijn verricht.

Artikel 6

Gelet op artikel 14, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M, wordt een beschikking tot subsidieverstrekking gegeven binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag. Als een beschikking niet binnen die termijn kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met dertien weken worden verlengd (artikel 14, vierde lid, Kaderbesluit subsidies I en M).

Een subsidie lager dan € 125.000,- wordt verstrekt in de vorm van een vast bedrag (artikel 6, eerste lid). Het bedrag kan worden bepaald op basis van gegevens die worden ingediend bij de aanvraag.

Artikel 7

De Minister kan de aanvraag tot subsidieverlening geheel of gedeeltelijk afwijzen indien naar zijn oordeel de daarin omschreven activiteiten onvoldoende bijdragen aan de doelstelling van het



programma ERTMS (artikel 7). Gelet op de artikelen 11 en 12, aanhef en onderdelen b, c, d, e, en i, van het Kaderbesluit subsidies I en M wordt daarnaast afwijzend beslist op een uitkeringsaanvraag indien de aanvraag niet voldoet aan de in deze regeling gestelde regels; onvoldoende vertrouwen bestaat dat de betrokkene de activiteiten kunnen financieren; het onaannemelijk wordt geacht dat de activiteiten binnen een bij ministeriële regeling gestelde termijn kunnen worden voltooid; het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd; onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische haalbaarheid van de activiteiten; de kosten die in aanmerking komen voor subsidie niet aannemelijk of redelijk zijn.

Artikel 8

Op grond van de *Grant Agreement* en de *Cooperation Agreements* dienen de betrokken goederenvervoerders 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.

Artikel 9

Indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, wordt de aanvraag tot subsidievaststelling ingediend binnen 22 weken na de datum waarop ingevolge de verleningsbeschikking de activiteiten moeten zijn verricht (artikel 9, eerste lid). Het is niet onwaarschijnlijk dat een aanvraag tot subsidievaststelling pas over een aantal jaar wordt ingediend. Dit heeft te maken met het feit dat de door CINEA toegekende CEF-subsidies ten behoeve van prototyping van de locomotieven een looptijd hebben tot en met 31 december 2023, en met het feit dat de serie-ombouw van locomotieven meer tijd in beslag neemt dan voorzien.

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 (artikel 9, tweede lid). Aangezien het tot de planuitwerkingsfase is beperkt, staat in het artikellid 'uitwerking' van het programma ERTMS – niet 'uitwerking en realisatie' van het programma ERTMS.

Bij subsidies van € 125.000,- of meer dient volgens artikel 24, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M de verantwoording met een accountantsverklaring plaats te vinden. Daarnaast voegt de subsidie-ontvanger bij de aanvraag tot subsidievaststelling een financiële verantwoording en eventueel een toelichting op de gemaakte kosten indien deze tenminste 10% afwijken van de onderbouwde begrotingspost van de aanvraag.

Er behoeft geen gebruik te worden gemaakt van een vooraf vastgesteld formulier (artikel 9, tweede lid). Wel moeten de in artikel 24 van het Kaderbesluit subsidies I en M genoemde bescheiden worden bijgevoegd.

Artikel 10

De vaststelling van de subsidie kan lager zijn dan de verlening van de subsidie, gelet op artikel 6 van de Kaderwet subsidies I en M. Een voorbeeld daarvan is dat er minder is uitgegeven aan de ombouw van de locomotieven dan was begroot.

Artikel 11

Dit artikel bepaalt welke functionarissen toezichthouder zijn. In afdeling 5.2 van de Awb wordt een aantal bevoegdheden genoemd waarover de toezichthouder beschikt, met name de bevoegdheid om inlichtingen te vorderen en de bevoegdheid inzage te vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden. De Auditdienst Rijk, behorend tot het Ministerie van Financiën, ziet toe op de naleving van de verplichtingen die aan de subsidie zijn verbonden. Indien dat noodzakelijk blijkt, kunnen ook andere personen door de Minister met het toezicht worden belast.

Artikel 12

De minister publiceert voor 1 juli 2024 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de uitkering in de praktijk. Omdat bij een regeling, gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M, de subsidietitel van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is, is ook de evaluatieverplichting uit artikel 4.24 van de Awb van toepassing: 'Indien een subsidie op een wettelijk voorschrift berust, wordt ten minste eenmaal in de vijf jaren een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.' Artikel 12 geeft invulling aan het Awb-vereiste. De aanvrager is verplicht om op verzoek van de minister alle



gevraagde medewerking te verlenen aan het evaluatieonderzoek, die de minister redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek (artikel 17, eerste lid, onderdeel e, Kaderbesluit subsidies I en M jo. artikel 2).

In het kader van de evaluatie worden persoonsgegevens verwerkt. De verwerking van persoonsgegevens is gebaseerd op een wettelijk voorschrift (artikel 4:24 van de Awb en artikel 11 van deze regeling) en vindt plaats met inachtneming van de vereiste proportionaliteit (alleen ten behoeve van de evaluatie) en de vereiste subsidiariteit (kan het doel ook op een andere manier worden bereikt dan met verwerking van deze persoonsgegevens), opdat onder meer is voldaan aan de artikelen 5, eerste lid, onderdeel b, en 6, eerste lid, onderdeel c, van de Algemene verordening gegevensbescherming.

Artikel 13

De regeling treedt in werking met ingang 1 oktober 2023 (artikel 13, eerste lid). De inwerkingtredingsdatum sluit niet aan op de vervaldatum van de Subsidieregeling ERTMS. Hiermee is tot uitdrukking gebracht dat de reparatieregeling niet is bedoeld als een verlenging van de Subsidieregeling ERTMS. Er is niet gekozen voor verlenging van de Subsidieregeling ERTMS omdat er na 31 december 2022 geen subsidies worden verleend aan de doelgroep voor de activiteiten waar deze regeling op ziet.

De regeling vervalt met ingang 1 november 2023 (artikel 13, tweede lid), uitgezonderd artikel 12, dat eerst vervalt met ingang van 1 januari 2024. Er is gekozen voor een zo kort mogelijke korte looptijd. De regeling is niet langer van kracht dan noodzakelijk, slechts voor de termijn die is benodigd om kenbaar te maken dat reeds verleende subsidies met terugwerkende kracht onder gunstiger voorwaarden zijn verleend en worden vastgesteld. Daarnaast is op deze wijze toepassing gegeven aan artikel 4.10, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016 waarin is bepaald dat een subsidieregeling van het Rijk een tijdstip bevat waarop die regeling vervalt.

Bijlage

Aan de reparatieregeling wordt een bijlage toegevoegd. Deze bijlage bevat de modeltekst voor de samenwerkingsovereenkomst (Cooperation Agreement) met de staat. Deze bijlage is identiek aan de bijlage bij de Subsidieregeling ERTMS. In de samenwerkingsovereenkomst staan de criteria van subsidieverlening en subsidievaststelling. De subsidie is een tegemoetkoming in 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 (artikel 3, zevende lid, van de Subsidieregeling ERTMS en artikel 3, zevende lid, van deze regeling), zoals gespecificeerd in de samenwerkingsovereenkomst en de *Grant Agreements*.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*