

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-2023/256354, houdende vaststelling van regels voor de
subsidiering van de uitvoering van activiteiten ten behoeve van de aanpassing
van goederenlocomotieven aan of de ontwikkeling van goederenlocomotieven met
inachtneming van ETCS systeemversie 2.0 of hoger (Tijdelijke subsidieregeling
ERTMS goederenlocomotieven)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4, eerste en tweede lid, en 5, van de Kaderwet subsidies I
en M, en de artikelen 4 eerste en tweede lid, 6, tweede lid, onderdeel b, en zesde
lid, 7, derde lid, 8, eerste lid en derde lid, onder c en d, 10, tweede lid, 5 vijfde
lid, 22, tweede lid, 23, vijfde lid, en 24, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies
I en M

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanpassing: aanpassing van een goederenlocomotief aan ETCS systeemversie 2.0
of hoger 2, door middel van upgrade of retrofit;

ETCS systeemversie 2.0 of hoger: versie van het treinbesturings- en
seineeringsysteem van de Europese Unie (ETCS) geschikt voor ETCS level 2;

ERTMS: European Rail Traffic Management System;

hoofdspoorweg: spoorweg als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

ontwikkeling: ontwikkeling van een prototype van het type Vossloh HLD77 voor
inbouw van ETCS systeemversie 2.0 of hoger in dit type goederenlocomotief;

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

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Artikel 2. Doel van de subsidie

De Minister kan subsidie verstrekken aan de eigenaar van een
goederenlocomotief ter financiering van de aanpassing of de ontwikkeling van de
goederenlocomotief met inachtneming van ETCS systeemversie 2.0 of hoger en
behoefte van het goederenvervoer op de hoofdspoorweg in Nederland.

Artikel 3. Aanvrager

Een aanvraag wordt ingediend door de eigenaar van een goederenlocomotief.

Artikel 4. Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond bedraagt € 24.000.000.

2. De subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

Artikel 5. Voorwaarden

1. De goederenlocomotief is van het type BR189, ES64F4, TRAXX, DE6400, G1206, G2000, Vossloh HLD77 of Class 66.
2. Er is geen sprake van enige eerdere subsidieverlening op grond van deze regeling in verband met de ontwikkeling.
3. Er is geen sprake van enige eerdere subsidieverlening op grond van deze regeling, de Subsidieregeling ERTMS of de Tijdelijke reparatieregeling Subsidieregeling ERTMS in verband met de aanpassing.
4. In het tijdvak van 31 december 2004 tot 14 juli 2017 is een voertuigvergunning verleend als bedoeld in artikel 26k, eerste lid, van de Spoorwegwet, of was de goederenlocomotief aantoonbaar in bestelling en na afloop van die periode geleverd.

Artikel 6. Subsidiabele kosten

1. De subsidie bedraagt bij de aanpassing of de ontwikkeling ten hoogste vijftig procent van de subsidiabele kosten tot ten hoogste het bedrag, genoemd in de bijlage, dat op het type goederenlocomotief van toepassing is.
2. Als subsidiabele kosten komen in aanmerking, de vanaf 1 januari 2023 tot de einddatum van het aanpassings- of ontwikkelingsproject aantoonbaar gemaakte gespecificeerde kosten voor:
 - a. de aanpassing van de goederenlocomotief aan ERTMS, daaronder begrepen de kosten voor aanschaf en installatie van software en hardware;
 - b. de onttrekking van de goederenlocomotief aan het verkeer gedurende de fase van de aanpassing of ontwikkeling;
 - c. de voertuigvergunning in verband met de aanpassing of ontwikkeling;
 - d. het ontwerpen van een prototype in het kader van de ontwikkeling.
3. De onttrekking, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, wordt
 - a. voor de berekening van subsidiabele kosten van de aanpassing gesteld op ten hoogste vier aaneengesloten weken;
 - b. voor de berekening van subsidiabele kosten van de ontwikkeling gesteld op een jaar.
4. Als standaardberekeningswijze 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.
5. Voor de berekening van uurtarieven worden uitsluitend in aanmerking genomen het aantal uren dat daadwerkelijk aan de uitvoering van de subsidiabele activiteiten is besteed.
6. De uurtarieven worden vermeerderd met vijftig procent voor indirecte kosten.

Artikel 7. Aanvraag tot subsidieverlening

1. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt uiterlijk op 1 april 2025 ingediend.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de gegevens en bescheiden, genoemd in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M, ten minste de volgende gegevens:
 - a. naam, adres, wettelijk vertegenwoordiger en nummer van de Kamer van Koophandel of vergelijkbare registratie, van de eigenaar van de goederenlocomotief;
 - b. uitdraai uit het European Vehicle Register, het nationale voertuigregister als bedoeld in artikel 26aa, eerste lid, van de Spoorwegwet of het voertuigregister van een andere lidstaat, met ERATV-nummer, voertuigregistratienummer en serienummer van de goederenlocomotief;
 - c. indien de aanvraag betrekking heeft op de ontwikkeling: een risicodossier, bestaande uit een beschrijving van vijf belangrijkste projectrisico's en bijbehorende beheersmaatregelen;
 - d. kopie van de voertuigvergunning, bedoeld in artikel 5, vierde lid;
 - e. offerte of overeenkomst voor de aanpassing of ontwikkeling;
 - f. versie van ERTMS die wordt ingebouwd;
 - g. indien de aanvraag betrekking heeft op een aanpassing: een ondertekende verklaring met betrekking tot eerder verstrekte subsidies voor de aanpassing.
3. Een aanvraag tot subsidieverlening in verband met de aanpassing van meer dan één goederenlocomotief bevat tevens een planning van de aanpassing en oplevering per goederenlocomotief.
4. Een aanvraag tot subsidieverlening in verband met de ontwikkeling van een goederenlocomotief bevat tevens een planning van de ontwikkeling.
5. Een aanvrager kan maximaal 1 aanvraag per week indienen.

Artikel 8. Mindering op de subsidieverlening

1. De subsidie voor de aanpassing wordt verlaagd met het bedrag dat op grond van een andere subsidieregeling is of wordt verstrekt voor de aanpassing.
2. De subsidie voor de ontwikkeling wordt verlaagd met het bedrag dat op grond van een andere subsidieregeling is of wordt verstrekt voor de ontwikkeling tot maximaal 90 procent van de subsidiabele kosten.

Artikel 9. Beschikking tot subsidieverlening

1. Een subsidie tot € 125.000,- wordt verstrekt in de vorm van een 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.

Artikel 10. Verplichtingen van de subsidie-ontvanger

1. De aanpassing of de ontwikkeling is uiterlijk op 1 juli 2028 voltooid.
2. De voertuigvergunning voor de goederenlocomotief betreft hetzelfde gebruiksgebied in Nederland als voorafgaand aan de aanpassing of ontwikkeling van die goederenlocomotief.
3. Gedurende de eerste drie kalenderjaren na de ingangsdatum van de voertuigvergunning die is verleend in verband met de aanpassing of de ontwikkeling, is de goederenlocomotief in ieder kalenderjaar op ten minste tien dagen in Nederland geregistreerd.

Artikel 11. Voorschotverlening

1. De Minister kan een voorschot verlenen tot 95 % van het verleende subsidiebedrag.
2. De beschikking tot voorschotverlening wordt ambtshalve gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening gegeven.
3. Indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, wordt het voorschot uitgekeerd in termijnen waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot voorschotverlening worden bepaald.

Artikel 12. 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. De aanvraag gaat vergezeld van een kopie van de voertuigvergunning die is verleend in verband met de aanpassing of de ontwikkeling, en van een verslag omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de activiteit, waaruit blijkt dat de subsidieontvanger aan de verplichtingen heeft voldaan.

Artikel 13. Evaluatieverslag

Vóór Q2/Q3 2029 publiceert de Minister een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de verstrekte subsidies.

Artikel 14. Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van Q2/Q3 2024.
2. Deze regeling vervalt met ingang van Q2/Q3 2029 met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Artikel 15. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke Subsidieregeling ERTMS
goederenlocomotieven.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Bijlage. Bedrag als bedoeld in artikel 6, eerste lid

Serie/type	Upgrade of Retrofit	Maximaal subsidiebedrag per goederenlocomotief
BR189/ES64F4	Aanpassing (upgrade)	€ 125.000
TRAXX	Aanpassing (upgrade)	€ 115.000
DE6400	Aanpassing (retrofit)	€ 135.000
DE6400	Aanpassing (upgrade)	€ 135.000
G1206	Aanpassing (upgrade)	€ 80.000
G2000	Aanpassing (upgrade)	€ 85.000
G2000	Aanpassing (retrofit)	€ 170.000
Vossloh HLD77	Ontwikkeling prototype (retrofit)	€ 3.470.000
Vossloh HLD77	Aanpassing (retrofit)	€ 44.000
Class 66	Aanpassing (upgrade)	€ 60.000

TOELICHTING

Algemeen deel

Aanleiding en doel van de subsidie

De Tijdelijke Subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven (hierna: regeling) strekt tot het bevorderen van de seriematige ombouw van goederenlocomotieven waarvoor al een prototype is ontwikkeld (aanpassing) en de ontwikkeling van een prototype (ontwikkeling) van een locomotief naar European Train Control System (hierna: ETCS) systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2¹. De ontwikkeling betreft slechts één specifiek in de regeling aangewezen locomotiefstype waarvoor per goederenlocomotief één keer op grond van deze regeling subsidie kan worden verleend.

Deze regeling is de opvolger van de Subsidieregeling ERTMS, zoals deze gold van 1 januari 2018 tot 1 januari 2023 met de daarbij behorende Tijdelijke reparatieregeling Subsidieregeling ERTMS (hierna: reparatieregeling) die gold van 1 oktober 2023 tot 1 november 2023, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor 1 januari 2023 zijn verleend op grond van de Subsidieregeling ERTMS. De reparatieregeling strekte tot het achteraf legaliseren van praktische ontwikkelingen met betrekking tot de Subsidieregeling ERTMS. De praktische ontwikkelingen hielden verband met uitbreiding van de doelgroep, verhoging van het subsidieplafond over de jaren 2020, 2021 en 2022 en gunstiger subsidievoorwaarden. Beide regelingen samen worden Subsidieregeling ERTMS genoemd.

Toelichting op ERTMS in relatie tot ETCS en verandering in benaming

ETCS is onderdeel van ERTMS en heeft onder andere betrekking op het materieel. In de voorgaande TSI CCS (verordening EU 2016/919)² wordt onderscheid gemaakt in ETCS baselines. De huidige TSI CCS (verordening 2023/1695)³ maakt onderscheid in ETCS systeemversies. Wat voorheen met baseline 3 werd aangeduid, wordt daarom in deze regeling aangehaald als systeemversie 2.0. Dat maakt dat in deze regeling gesproken wordt over ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2.

Invoering van ERTMS

Het Nederlandse Automatische Treinbeïnvloedingsstelsel (ATB) wordt vervangen door het Europese treinbeveiligingssysteem *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), als Europese digitale standaard.⁴ 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

² Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU L 158 van 15.6.2016).

³ Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de commissie van 10 augustus 2023 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2016/919 (PbEU L 222/380 van 8.9.2023)

⁴ Kamerstukken II 2018/19, [33 652, nr. 65](#).

ontstaat.⁵ ERTMS bevordert het veilig gebruik van spoorvoertuigen voor goederenvervoer. ERTMS is belangrijk voor grensoverschrijdend spoorverkeer en is bedoeld als een robuust en toekomstvast beveiligingssysteem dat hoogfrequent spoorvervoer in het gehele Europese spoorwegsysteem kan faciliteren.

De overgang van het huidige systeem naar ERTMS raakt alle partijen in de sector, aangezien niet alleen spoorweginfrastructuur aan ERTMS moet worden aangepast, maar ook de spoorvoertuigen die gebruik maken van die spoorweginfrastructuur. Voor een succesvolle implementatie van ERTMS wordt met de betrokken partijen samengewerkt in het programma ERTMS. In 2019 is binnen ProRail in opdracht van het Ministerie van IenW een programmadirectie ERTMS opgericht om in samenwerking met de betrokken partijen de implementatie te coördineren.⁶

Het programma ERTMS is een projectonderdeel binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Het Programma ERTMS gaat over de uitrol van ERTMS tot en met 2030. ProRail en vervoerders passen daartoe hun bedrijfsvoering aan, bouwen treinen om, leiden personeel op en passen spoorweginfrastructuur aan. Hiervoor wordt binnen het Programma ERTMS samengewerkt tussen de betrokken partijen. De samenwerking dient de interoperabiliteit van de spoorwegen en veilig spoorverkeer in de EU. De samenwerking levert de betrokken partijen geen economisch voordeel op en leidt niet tot verstoring van de concurrentieverhoudingen.

In de komende jaren wordt ETCS systeemversie 2.0 level 2 in Nederland gefaseerd uitgerold. De goederenlocomotieven moeten aan deze hardware en software worden aangepast om aan de Europese spoorwegveiligheidseisen en interoperabiliteitseisen te voldoen en op de aangepaste baanvakken te kunnen blijven rijden. De Subsidieregeling ERTMS, zoals deze gold van 1 januari 2018 tot 1 januari 2023, was gericht op het subsidiëren van de ontwikkeling (prototype) en aanpassing (seriematige ombouw) van de spoorvoertuigen door deze te upgraden van een oudere ETCS systeemversie naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger (beide geschikt voor level 2). De onderhavige regeling is gericht op het subsidiëren van de aanpassing en ontwikkeling van spoorvoertuigen aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2. In dit geval gaat het zowel om upgraden (upgraden van reeds aanwezige ETCS systemen) als retrofitten (installeren van nieuwe ETCS systemen).

Met het meewerken aan de totstandkoming van het programma ERTMS en de uitvoering van dat programma ten behoeve van de aanpassing van de goederenlocomotief of de ontwikkeling van de goederenlocomotief met inachtneming van ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor level 2, 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. Subsidie is aangewezen om de effecten op de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor te beperken en te stimuleren dat voldoende goederenlocomotieven worden omgebouwd.

⁵ 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 (PbEU 2013, L 348/1);
Uitvoeringsverordening (EU) 2017/6 van de Commissie van 5 januari 2017 betreffende het Europees implementatieplan voor ERTMS (PbEU 2013 L3/6).

⁶ De Programmadirectie is opgericht na de Programmabeslissing van 17 mei 2019, Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65.

Het doel is dat de locomotieven worden omgebouwd voordat het eerste baanvak met ETCS systeemversie 2.0 level 2 in commercieel gebruik wordt genomen. Momenteel is dat het baanvak Kijfhoek – Belgische grens, waarvan de ingebruikname gepland staat op 2028-2030. De locomotieven moeten daarom voor 1 juli 2028 worden omgebouwd.

Rechtvaardiging Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven

De omschakeling van ATB naar ERTMS is nog niet voltooid. De wijzigingen grijpen in op de treinbeveiligingssystemen van de goederenlocomotief. Het aanpassen of ontwikkelen van locomotieven, waarbij deze op zowel ATB als ERTMS dienen te kunnen rijden, is kostbaar. Er moeten systemen geplaatst en aangesloten worden in de locomotief. Tijdens de aanpassing kunnen de locomotieven niet gebruikt worden. De tijdelijke huur en het gebruik van locomotieven voor de duur van de verbouwing van de eigen locomotieven, is kostbaar. Het is niet wenselijk dat eigenaren van goederenlocomotieven afzien van de ERTMS-ombouw (aanpassing of ontwikkeling) of dat de hoge kosten volledig aan verladers worden doorberekend, omdat dat de gewenste verschuiving van goederenvervoer over de weg naar goederenvervoer per spoor kan belemmeren. Om te zorgen dat de transitie van goederenlocomotieven naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger (inclusief gebruik op ATB), plaatsvindt voordat de spoorweginfrastructuur is omgebouwd, is stimulering nu noodzakelijk. Dit rechtvaardigt opnieuw overheidsinterventie. Daarom is de Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven opgesteld.

Wijzigingen ten opzichte van de Subsidieregeling ERTMS

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Subsidieregeling ERTMS worden hierna kort omschreven.

Het is op het moment van de inwerkingtreding van deze regeling niet mogelijk om Europese subsidie (CEF) aan te vragen. In deze regeling wordt daarom geen combinatie gemaakt met CEF-gelden. In deze regeling ligt de nadruk op seriematige ombouw, met uitzondering van één ontwikkeling (prototype). In de Subsidieregeling ERTMS werden meerdere ontwikkelingen (prototypes) uitgevoerd. De combinatie van CEF en nationale subsidie bedroeg in de Subsidieregeling ERTMS voor ontwikkeling 90%.

In deze nationale regeling wordt maximaal 50% aan ontwikkeling (prototypes) gesubsidieerd. Voor ontwikkeling geldt dat de aanvrager dit met andere subsidies mag aanvullen. Voor de aanpassing geldt dat andere subsidies in mindering worden gebracht. In deze regeling wordt de ombouw als afgerond beschouwd wanneer de hernieuwde voertuigvergunning is verkregen. Dit is een wijziging ten opzichte van Subsidieregeling ERTMS waar de vergunning moest zijn aangevraagd in plaats van verkregen. Tot slot moet de goederenlocomotief de eerste drie jaar na de aanpassing aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger ten minste tien dagen per jaar in Nederland geregistreerd worden. Hiermee is een balans gevonden tussen de internationale aard van ERTMS en tussen de wens om ook in Nederland profijt te hebben van de Nederlandse subsidie.

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 hun goederenlocomotieven aan te passen aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger, of goederenlocomotieven te ontwikkelen met inachtneming van dit ETCS-systeem.

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 3, 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 2024 tot 1 april 2029. Daarnaast is de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Een en ander is nader gespecificeerd in de artikelsgewijze toelichting.

Overeenkomstig artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds is het ontwerp van de subsidieregeling op PM schriftelijk ter kennis gebracht van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. (PM eventuele reacties en ons antwoord daarop)

Overeenkomstig artikel 4.10, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016 is een horizonbepaling opgenomen. De regeling vervalt met ingang van 1 januari 2029.

Europeesrechtelijke aspecten

De regeling is getoetst aan de staatssteuncriteria van artikel 107, lid 1 VWEU. De conclusie is dat er bij deze regeling sprake is van staatssteun die gemeld dient te worden bij de Europese Commissie overeenkomstig artikel 108, lid 3 VWEU. Dit betekent dat mogelijk bepaalde onderdelen van de regeling nog gewijzigd moeten worden naargelang het oordeel van de Europese Commissie. De regeling zal niet worden uitgevoerd totdat de Europese Commissie goedkeuring heeft gegeven voor de regeling. Dit heeft dus mogelijk invloed op de datum van inwerkingtreding van de regeling.

Financieel

De subsidies worden verstrekt uit het Mobiliteitsfonds 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.

Internetconsultatie, voorhang, administratieve lasten en regeldruk

PM

Uitvoering

De uitvoering van deze ministeriële regeling geschiedt door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, volgens het gebruikelijke mandaat. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van deze regeling is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het ministerie. RVO is betrokken

geweest bij het opstellen van de regeling en een door het ministerie uitgevoerde⁷ uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.

Inwerkingtreding, publicatiemoment en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang Q2/Q3 2024. 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 mogelijk echter pas na **PM** plaats. Hiermee wordt afgeweken van het beleid inzake de minimuminvoeringstermijn van twee 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 regeling biedt immers een rechtsgrondslag voor subsidieverlening.

De regeling vervalt met ingang van Q2/Q3 2029, met dien verstande dat deze regeling van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd .

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Over 'ontwikkeling' wordt opgemerkt dat deze regeling betrekking heeft op de inbouw van ETCS systeemversie 2.0 of hoger in de eerste goederenlocomotief van een bepaald type: daartoe moet een prototype worden ontworpen. Voor de Vossloh HLD 77 is nog geen prototype ontworpen. Voor de andere typen goederenlocomotieven bestaan die prototypes wel. Daarom betreft 'ontwikkeling' alleen de Vossloh HLD 77. Van 'aanpassing' wordt gesproken als er al een prototype is ontworpen voor het betreffende type goederenlocomotief en dit in een volgende goederenlocomotief van ditzelfde type voor het eerst wordt ingebouwd (retrofit), of als er in de betreffende goederenlocomotief al een ouder type ERTMS is ingebouwd en dit wordt geüpgraded naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger.

Artikel 2

In artikel 2 staat het doel van de subsidie, zijnde financiële ondersteuning van de aanvrager voor aanpassing of ontwikkeling van de goederenlocomotief aan ERTMS ETCS systeemversie 2.0 of hoger, ten behoeve van het goederenvervoer op de hoofdspoorweg in Nederland. De aanschaf van een locomotief die al is aangepast aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger, valt hier niet onder. Met deze aanpassing of ontwikkeling zijn substantiële kosten gemoeid voor eigenaren van goederenlocomotieven. Financiële ondersteuning is gerechtvaardigd omdat de aanpassing en de ontwikkeling interoperabel en veilig spoorverkeer in de EU bevorderen.

Artikel 3

⁷ Op het moment van internetconsultatie is deze toets nog niet uitgevoerd.

De eigenaar van een goederenlocomotief is niet altijd een spoorwegonderneming. Ook (andere) bedrijven die locomotieven voor spoorgoederenvervoer in eigendom hebben, kunnen in aanmerking komen voor subsidie als tevens aan de andere voorwaarden van de regeling is voldaan. Een voorbeeld van zo'n bedrijf is een leasemaatschappij van dit soort spoorvoertuigen. Of de eigenaar Nederlands is of niet, is niet relevant. De eigenaar van een goederenlocomotief is doorgaans een bedrijf. Personen die een goederenlocomotief in eigendom hebben zijn niet bekend bij het opstellen van deze regeling.

Artikel 4

In artikel 4, eerste lid, is overeenkomstig artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M voorzien in een plafond. Het subsidieplafond bedraagt voor de jaren 2024 tot en met 2025 € 24.000.000.

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 4, tweede 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 van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: 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).

Artikel 5

Alleen goederenlocomotieven van een bepaald type komen in aanmerking voor subsidie op grond van deze regeling (artikel 5, eerste lid). Het bepaalde in artikel 5, tweede lid, is in feite alleen van toepassing op de goederenlocomotief van het type Vossloh HLD 77, omdat dat het enige type is waarvoor nog geen prototype is ontwikkeld. Voor het ontwikkelen van hiervoor genoemd prototype wordt op grond van deze subsidieregeling slechts eenmaal een subsidie verstrekt. Verwezen wordt naar de toelichting op het begrip 'ontwikkeling' in artikel 1.

Subsidie voor aanpassing van locomotieven waarvoor op grond van een eerdere subsidieregeling ERTMS, subsidie is verleend zijn uitgezonderd van subsidieverlening op grond van deze subsidieregeling (artikel 5, derde lid).

De subsidie is bedoeld voor spoorvoertuigen, gebruikt voor goederenvervoer, in verband waarmee tussen 1 januari 2005 en 13 juli 2017 een voertuigvergunning is verleend (het vierde lid). Spoorvoertuigen waarvoor vóór 1 januari 2005 een voertuigvergunning is verleend en die geen grondige modernisering of revisie hebben ondergaan en als gevolg daarvan opnieuw zijn toegelaten na 31 december 2004, worden geacht te oud te zijn om nog om te bouwen naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger. De economische levensduur van deze spoorvoertuigen is te kort. Ten aanzien van spoorvoertuigen waarvoor ná 13 juli 2017 een voertuigvergunning is verleend, is aannemelijk dat bij de bestelling of aanschaf van die voertuigen, algemeen bekend was dat ERTMS zou worden geïmplementeerd in de spoorwegen. Van partijen mag daarom verwacht worden

dat zij bij deze locomotieven zelf zorgdragen voor inbouw van ERTMS. Een uitzondering wordt gemaakt voor goederenlocomotieven die in de periode tussen 1 januari 2005 en 13 juli 2017 in bestelling waren, maar later zijn geleverd, waardoor de voertuigvergunning niet binnen die periode kon worden verleend.

Artikel 6

De geboden financiële ondersteuning van eigenaren van goederenlocomotieven blijft onder het maximaal toegestane steunpercentage⁸ van vijftig procent van de in aanmerking komende kosten voor de aanpassing of de ontwikkeling van goederenlocomotieven (eerste lid).

Gelet op het tweede lid komen voor de subsidie in aanmerking de vanaf 1 januari 2023 tot 1 juli 2028 gemaakte kosten die direct verbonden zijn met de aanpassing of ontwikkeling van de goederenlocomotief aan ETCS systeemversie 2.0 of hoger, ten behoeve van het goederenvervoer op de hoofdspoorweg in Nederland. Dat de kosten die voorafgaand aan de indiening van de aanvraag door de aanvrager ook als subsidiabele kosten kunnen worden aangemerkt is een uitzondering als bedoeld in artikel 6, tweede lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit subsidies I en M.⁹

Uit artikel 6, tweede lid, onderdeel b, van de regeling volgt dat de Minister gedeeltelijk de kosten vergoedt die de stilstand van locomotieven met zich meebrengt. Voor aanpassing is de periode gemaximeerd op vier aaneengesloten weken omdat deze termijn redelijkerwijs volstaat voor de aanpassing van locomotieven (artikel 6, derde lid, onderdeel a). Voor ontwikkeling is die periode gemaximeerd op een jaar (artikel 6, derde lid, onderdeel b) omdat het ontwikkelen van een prototype aanzienlijk meer tijd vergt dan het seriematig aanpassen van een locomotief. Met 'het ontwerp van een prototype in het kader van de ontwikkeling' (artikel 6, tweede lid, onderdeel d) worden ook pre-engagement-kosten bedoeld. Dat zijn de kosten die zijn gemoeid met overleg met instanties in de aanloop naar de ontwikkeling van het prototype.

Omdat bij de berekening van de hoogte van de te verstrekken subsidie uurtarieven worden gehanteerd, is in artikel 6, vierde lid, bepaald welke van de in artikel 7, tweede lid, onder b, van het Kaderbesluit subsidies I en M genoemde standaardberekeningswijzen wordt gehanteerd. Daarnaast is in het zesde lid bepaald dat het opslagpercentage voor indirecte kosten vijftig procent is.

Artikel 7

Deze regeling betreft aanvragen tot subsidieverlening die uiterlijk op 1 april 2025 zijn ingediend (eerste lid). De aanvraag geschiedt aan de hand van een digitaal formulier dat het ministerie heeft opgesteld (artikel 10, eerste lid, Kaderbesluit subsidies I en M).

Met 'kopie van de voertuigvergunning' in het, tweede lid, onderdeel d, wordt bedoeld een kopie van de voertuigvergunning die ter zake van de goederenlocomotief is verleend voorafgaand aan de vernieuwing of verbetering daarvan in verband met de aanpassing van dat spoorvoertuig.

⁸ Mededeling van de Commissie: Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07).

⁹ Dit punt kan nog worden gewijzigd als de Europese Commissie in de meldingsprocedure hier niet mee akkoord gaat.

Overeenkomstig artikel 8, derde lid, onderdeel d, van het Kaderbesluit subsidies I en M is met het tweede lid gebruik gemaakt van de mogelijkheid te bepalen dat de aanvraag moet voldoen aan criteria, naast de criteria die volgen uit artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M.

Op grond van artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M bevat de aanvraag 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;
- indien de subsidie € 125.000,- of meer bedraagt, een weergave van de liquiditeitsbehoefte gedurende het tijdvak waarvoor subsidie wordt gevraagd, zo mogelijk per tijdvak van drie maanden;
- het bankrekeningnummer waarop het bedrag dient te worden gestort, inclusief een bewijs dat de bankrekening op naam van de aanvrager staat;
- indien van toepassing, het inschrijfnummer van de aanvrager bij de Kamer van Koophandel.

Om ervoor te zorgen dat aanvragen niet allemaal tegelijk worden ingediend maar met tussenpozen van een week per aanvrager is in het vijfde lid bepaald dat een aanvrager één aanvraag per week kan indienen. De periode van een week is bedoeld om te bevorderen dat de eigenaar van de goederenlocomotief in één aanvraag subsidie voor de aanpassing van meerdere goederenlocomotieven tegelijk aanvraagt, in plaats van voor iedere locomotief afzonderlijk.

Artikel 8

Subsidies die voor dezelfde activiteit en/of doel zijn verstrekt door een ander bestuursorgaan of een andere lidstaat worden in mindering gebracht op de aangevraagde subsidie (eerste lid). Het eerste lid heeft alleen betrekking op de aanpassing en niet op de ontwikkeling van een goederenlocomotief. Met deze bepaling wordt ook in geval van verkoop van de goederenlocomotief voorkomen dat de eerste eigenaar én de tweede eigenaar subsidie ontvangen voor dezelfde aanpassingen aan dezelfde locomotief. Dat eventueel verstrekte CEF-subsidie in mindering wordt gebracht op de subsidie die op grond van deze regeling wordt verleend, volgt al uit artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M. Het tweede lid heeft betrekking op de ontwikkeling van een goederenlocomotief. Subsidies die voor dezelfde activiteit en/of doel zijn verstrekt door een ander bestuursorgaan of een andere lidstaat worden in mindering gebracht op de aangevraagde subsidie voorzover zij de 90% van de voor subsidie in aanmerking komende kosten overschrijden. . Voor de ontwikkeling van een goederenlocomotief is cumulatie met andere subsidies dus wel toegestaan, tot

90% van de in aanmerking komende kosten.¹⁰ De subsidie op grond van deze regeling is in geen geval meer dan 50%.

Artikel 9

Een subsidie lager dan € 125.000,- wordt verstrekt in de vorm van een vast bedrag (artikel 15, derde lid, kaderbesluit subsidies I en M).

Gelet op artikel 14, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M, wordt een beschikking tot subsidieverstreking 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).

Zolang de subsidie niet is vastgesteld kan de subsidieverlening worden ingetrokken of ten nadele van de subsidie-ontvanger worden gewijzigd, indien: (a) de activiteiten waarvoor subsidie is verleend niet of niet geheel hebben plaatsgevonden of zullen plaatsvinden; (b) de subsidie-ontvanger niet heeft voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen; (c) de subsidie-ontvanger onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt en de verstrekking van juiste of volledige gegevens tot een andere beschikking op de aanvraag tot subsidieverlening zou hebben geleid; (d) de subsidieverlening anderszins onjuist was en de subsidie-ontvanger dit wist of behoorde te weten, of (e) met toepassing van artikel 4:34, vijfde lid, Awb een beroep wordt gedaan op de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld (artikel 4:48, eerste lid, Awb).

Zolang de subsidie niet is vastgesteld kan de subsidieverlening met inachtneming van een redelijke termijn worden ingetrokken of ten nadele van de subsidie-ontvanger worden gewijzigd: (a) voor zover de subsidieverlening onjuist is; (b) voor zover veranderde omstandigheden of gewijzigde inzichten zich in overwegende mate tegen voortzetting of ongewijzigde voortzetting van de subsidie verzetten, of (c) in andere bij wettelijk voorschrift geregelde gevallen (artikel 4:50, eerste lid, Awb). In de als eerste of als tweede genoemde situatie wordt de schade die de subsidie-ontvanger lijdt vergoed, doordat hij in vertrouwen op de subsidie anders heeft gehandeld dan hij zonder subsidie zou hebben gedaan (artikel 4:50, tweede lid, Awb).

De Minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie indien de aanvraag niet voldoet aan de regels die in het Kaderbesluit subsidies I en M zijn gesteld of aan de regels die in deze regeling zijn gesteld (artikel 11 Kaderbesluit subsidies I en M). Daarnaast beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie indien: (a) door de toepassing van de de-minimisverordening, een bedrag aan de-minimis steun zou worden verstrekt dat hoger is dan geoorloofd op grond van deze verordening; (b) onvoldoende vertrouwen bestaat dat de betrokkene de activiteiten kan financieren; (c) het onaannemelijk wordt geacht dat de activiteiten binnen een bij ministeriële regeling gestelde termijn kunnen worden voltooid; (d) het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd; (e) onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische haalbaarheid

¹⁰ De mogelijkheid van cumulatie tot 90% kan nog worden gewijzigd als de Europese Commissie in de meldingsprocedure hier niet mee akkoord gaat.

van de activiteiten; (f) onvoldoende vertrouwen bestaat in de economische haalbaarheid van de activiteiten; (g) de activiteiten onvoldoende bijdragen aan de doelstellingen van de subsidie; (h) onvoldoende vertrouwen bestaat dat de betrokkenen de capaciteiten hebben om de activiteiten naar behoren uit te voeren; (i) de kosten die in aanmerking komen voor subsidie niet aannemelijk of redelijk zijn; (j) het een aanvrager betreft, tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, zesde lid, onderdeel a, van de algemene groepsvrijstellingsverordening; of (k) er naar het oordeel van de Minister onaanvaardbaar risico bestaat dat de uitvoering van een voorgenomen activiteit een onevenredige inbreuk zal maken op de economische, ecologische of sociale dimensie van duurzaamheid (artikel 12 Kaderbesluit subsidies I en M).

Artikel 10

Het spoorvoertuig is uiterlijk 1 juli 2028 voorzien van ETCS systeemversie 2.0 of hoger (het eerste lid). Het spoor waarover het voertuig rijdt wordt vanaf 2028 geleidelijk omgebouwd naar ERTMS-only. Dat betekent dat alleen met spoorvoertuigen die voldoen aan (of geschikt zijn voor) ERTMS over dat spoor mag worden gereden. In verband hiermee is het van belang dat alle locomotieven op tijd zijn omgebouwd naar ERTMS voordat het eerste baanvak wordt omgebouwd. Momenteel staat de aanpassing van het eerste baanvak (Kijfhoek – Belgische Grens) gepland voor 2028- 2030. Het gaat om een resultaatsverplichting. Dat betekent dat de locomotief uiterlijk op 1 juli 2028 is aangepast of ontwikkeld en een in verband daarmee verleende voertuigvergunning heeft.

Artikel 10, tweede lid, verplicht de eigenaar van de goederenlocomotief om na de aanpassing of ontwikkeling te beschikken over een voertuigvergunning voor de goederenlocomotief voor hetzelfde toegelaten inzetgebied in Nederland als voor de aanpassing of ontwikkeling.

De aanpassing en ontwikkeling zijn bedoeld voor implementatie van ERTMS in Nederland. De subsidie wordt verleend door de Nederlandse overheid. De aanvraag draagt daarom bij voorkeur bij aan de invoering van ERTMS in Nederland. Artikel 10, derde lid, dient ter consolidering van deze verbinding met Nederland. Het doel van de verplichting om gedurende drie kalenderjaren, tenminste 10 dagen per jaar, een registratie van de goederenlocomotief in Nederland te hebben, is om te voorkomen dat locomotieven die niet of amper in Nederland ingezet worden, aanspraak maken op de regeling. Indien de subsidieontvanger deze verplichting niet nakomt dan is dat aanleiding om achteraf de subsidievaststelling te wijzigen en de subsidie op nihil vast te stellen en terug te vorderen. Indien subsidie is aangevraagd voor meerdere goederenlocomotieven tegelijk wordt alleen de subsidie teruggevorderd van de goederenlocomotief waarmee niet aan de verplichting is voldaan.

Het verkopen van goederenlocomotieven is niet ongebruikelijk. De subsidieontvangende verkoper moet kunnen aantonen dat aan de subsidievoorwaarden is voldaan, gelet op artikel 4:46, tweede lid, onderdeel a, Awb. Ten aanzien van de voorwaarde van artikel 10, derde lid, is dit is een risico voor de verkoper. Met de verkoop doet hij immers ook afstand van zeggenschap over de goederenlocomotief. De verkoper zal het risico op een negatieve subsidievaststelling moeten afdekken in een overeenkomst met en/of een aansprakelijkheidsstelling van de koper.

Gelet op artikel 17, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M is de subsidie-ontvanger naast het bepaalde in artikel 10, 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 (artikel 14); (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, tweede 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.

Op grond van artikel 4:49, eerste lid, onderdeel c, Awb kan de Minister de subsidievaststelling intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen indien de subsidie-ontvanger na de subsidievaststelling niet heeft voldaan aan de subsidie verbonden verplichtingen. De Minister kan in dat geval de subsidie op nihil vaststellen en de betaalde bedragen terugvorderen omdat deze verplichting rechtstreeks invulling geeft aan het doel van de regeling.

Artikel 11

De Minister kan een voorschot verlenen van 95% van het verleende subsidiebedrag (eerste lid).

In overeenstemming met artikel 23, derde lid van het Kaderbesluit subsidies I en M worden in de verleningsbeschikking de termijnen, hoogte en de tijdstippen bepaald waarop de voorschotten worden betaald.

De verplichting tot betaling van een subsidiebedrag of een voorschot kan onder bepaalde omstandigheden worden opgeschort (artikel 4:56 Awb). Ook kunnen onverschuldigd betaalde subsidiebedragen worden teruggevorderd overeenkomstig artikel 4:57 Awb.

Artikel 12

De aanvraag om vaststelling van de subsidie geschiedt aan de hand van een formulier dat het ministerie heeft opgesteld (artikel 24, derde lid van het Kaderbesluit subsidies I en M).

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 12, eerste lid).

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. De accountantsverklaring wordt opgesteld aan de hand van een controleprotocol. Dit controleprotocol wordt beschikbaar gemaakt bij het aanvraagformulier voor deze regeling. 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.

De Minister kan op grond van artikel 4:47, tweede lid, Awb de subsidie ambtshalve vaststellen indien de ontvanger van de subsidie niet tijdig de aanvraag tot vaststelling heeft ingediend. De vaststelling van de subsidie kan lager zijn dan de verlening van de subsidie, gelet op artikel 4:46, tweede lid, Awb en artikel 6 eerste lid, onderdeel b, van de Kaderwet subsidies I en M. Voorbeelden daarvan zijn dat er minder is uitgegeven aan de aanpassing van de locomotieven dan was begroot, of dat het spoorvoertuig onvoldoende is ingezet op het Nederlandse spoor waardoor niet aan alle subsidieverplichtingen is voldaan.

Voor een toelichting op de afwijzingsgronden van de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit subsidies I en M wordt verwezen naar de toelichting op artikel 9.

Gelet op de artikelen 4:49, eerste lid, Awb wordt ook afwijzend beslist op een aanvraag om vaststelling van de subsidie als: (a) de Minister op grond van feiten of omstandigheden waarvan hij bij de subsidievaststelling redelijkerwijs niet op de hoogte kon zijn en op grond waarvan de subsidie lager dan overeenkomstig de subsidieverlening zou zijn vastgesteld; (b) de subsidievaststelling onjuist was en de subsidie-ontvanger dit wist of behoorde te weten; of (c) de subsidie-ontvanger na de subsidievaststelling niet heeft voldaan aan de verplichting die aan de subsidie zijn verbonden.

Onverschuldigd betaald subsidiebedragen kunnen worden teruggevorderd (artikel 4:57 Awb).

Zowel de beschikking tot subsidieverlening als subsidievaststelling worden afgegeven na een positief zwaarwegend advies van de Programmadirectie ERTMS. Dit maakt deel uit van het interne subsidieverlening- en vaststellingsproces en is daarom niet in deze regeling opgenomen.

Artikel 13

De Minister publiceert voor Q2/Q3 2029 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de uitkering in de praktijk. Hierop is ook de evaluatieverplichting uit artikel 4.24 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 14 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

deze redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van dat evaluatieonderzoek (artikel 17, eerste lid, onderdeel e, Kaderbesluit subsidies I en M).

In het kader van de evaluatie worden persoonsgegevens verwerkt. De verwerking van persoonsgegevens is gebaseerd op een wettelijk voorschrift (artikel 4:24 Awb en artikel 7, tweede lid, onderdeel a, van deze regeling) en vindt plaats met inachtneming van de vereiste proportionaliteit (alleen ten behoeve van de evaluatie) en de vereiste subsidiariteit (het doel kan niet worden bereikt zonder 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 14

De regeling treedt in werking met ingang van Q2/Q3 2024 (artikel 15, eerste lid).

De regeling vervalt met ingang van Q2/Q3 2029 (artikel 15, tweede lid). Op deze wijze is 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

De bijlage bij de regeling geeft de maximale subsidiebedragen per goederenlocomotief weer, als bedoeld in artikel 6, eerste lid.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen