



Regeling van de Minister van Economische Zaken van 1 juni 2017, nr. WJZ/17013924, houdende wijziging van de Regeling nationale EZ-subsidies en de Regeling openstelling EZ-subsidies 2017 in verband met subsidie voor op een verbetering van de duurzame ontwikkeling gerichte innovatieve scheepsbouw

De Minister van Economische Zaken,

Gelet op de artikelen 2, tweede lid, 4, 5, 15, 16, 17, eerste en tweede lid, 18, eerste en vijfde lid, 19, tweede en derde lid, 25, 34 en 44 van het Kaderbesluit nationale EZ-subsidies;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling nationale EZ-subsidies wordt als volgt gewijzigd:

A

Na titel 3.18. wordt een titel ingevoegd, luidende:

TITEL 3.19. DUURZAME INNOVATIEVE SCHEEPSBOUW

Artikel 3.19.1. Begripsbepalingen

In deze titel wordt verstaan onder:

drijvende en bewegende offshore-constructie: constructie voor de exploratie, exploitatie of productie van olie, gas of hernieuwbare energie of winning van grond- en voedingsstoffen op zee die:

- a. de kenmerken van een commercieel schip bezit;
 - b. niet beschikt over eigen voortstuwing, en
 - c. bedoeld is om meermaals op eigen drijfvermogen te worden verplaatst terwijl zij in bedrijf is;
- grote onderneming*: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 24, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

scheepsbouwinnovatieproject: een project dat bestaat uit de experimentele ontwikkeling van nieuwe of verbeterde onderdelen bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie in vergelijking met die welke in de scheepsbouwsector gewoonlijk binnen de Europese Unie worden gebruikt of beschikbaar zijn en waarvan de implementatie of toepassing een risico op technologische of industriële mislukking inhoudt;

scheepswerf: onderneming die schepen ontwerpt, ontwikkelt, bouwt en uitrust, hetzij zelfstandig, hetzij deel uitmakend van een groep;

schip: zichzelf voortstuwend zeeschip of binnenvaartschip dat is bestemd om voor commerciële doeleinden te worden gebruikt en tot één van de volgende categorieën behoort:

- a. zeeschepen of binnenvaartschepen, niet zijnde vissersvaartuigen, met een minimaal tonnage van 100 bruto ton, bestemd voor het vervoer van passagiers of goederen of voor het verrichten van een speciale dienst;
- b. sleepboten met een minimaal vermogen van 365 kW.

Artikel 3.19.2. Subsidieaanvraag

De minister kan op aanvraag subsidie verstrekken aan een scheepswerf voor een scheepsbouwinnovatieproject dat een bijdrage levert aan duurzame ontwikkeling op de gebieden, beschreven in bijlage 3.19.1, en gericht is op:

- a. de ontwikkeling en het ontwerp van een nieuwe scheepsklasse of een nieuwe klasse drijvende en bewegende offshore-constructies;
- b. de ontwikkeling van een nieuw onderdeel van een schip of drijvende en bewegende offshore-constructie dat als afzonderlijk element van het schip of de drijvende en bewegende offshore-constructie kan worden onderscheiden.



Artikel 3.19.3. Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt 25% van de subsidiabele kosten en bedraagt maximaal 30% van het voor deze titel toepasselijke subsidieplafond.

Artikel 3.19.4. Subsidiabele kosten

Voor subsidie komen uitsluitend de kosten in aanmerking, bedoeld in artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 3.19.5. Verdeling subsidieplafond

1. De minister verdeelt het subsidieplafond op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
2. Indien de minister op de dag dat het subsidieplafond is bereikt meer aanvragen van één aanvrager of aanvragers behorend tot één groep heeft ontvangen, verdeelt hij die dag het beschikbare budget door te beginnen met de door de aanvrager of groep als hoogst gerangschikte aanvraag, daarna de door de aanvrager of groep als tweede gerangschikte aanvraag en zo verder.

Artikel 3.19.6. Subsidievoorwaarden, start- en realisatietermijn

1. De subsidie wordt verleend onder de opschortende voorwaarde dat de subsidieontvanger binnen 13 weken na de beschikking tot subsidieverlening aantoont dat:
 - a. de opdrachtgever en de subsidieontvanger de overeenkomst tot de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waarvoor een scheepsbouwinnovatieproject wordt uitgevoerd hebben gesloten;
 - b. de opdrachtgever ter uitvoering van de overeenkomst, bedoeld in onderdeel a, een of meer betalingen heeft gedaan, en
 - c. de overeenkomst, bedoeld in onderdeel a, een volledige weergave vormt van de tussen subsidieontvanger en opdrachtgever gemaakte afspraken.
2. De minister kan op verzoek van de subsidieontvanger de termijn, bedoeld in het eerste lid, verlengen tot een periode van maximaal twee jaar na de beschikking tot subsidieverlening.
3. Met de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject wordt gestart binnen de termijn die ingevolge het eerste of tweede lid op de subsidieverlening van toepassing is.
4. Het scheepsbouwinnovatieproject wordt uitgevoerd binnen drie jaar na de aanvang daarvan.
5. De minister kan op verzoek van de subsidieontvanger de termijn, bedoeld in het vierde lid, verlengen met een periode van maximaal twee jaar.

Artikel 3.19.7. Adviescommissie

1. Er is een Adviescommissie duurzame scheepsbouw die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent de afwijzingsgronden, bedoeld in artikelen 22 en 23 van het besluit en artikel 3.19.8.
2. De commissie bestaat uit ten minste drie en ten hoogste vijf leden.
3. De voorzitter en de andere leden worden door de minister voor een termijn van ten hoogste drie jaar benoemd.

Artikel 3.19.8. Afwijzingsgronden

De minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie, indien:

- a. tussen de subsidieontvanger en de opdrachtgever voor indiening van de aanvraag om subsidie een overeenkomst tot de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waarbij een scheepsbouwinnovatieproject wordt uitgevoerd is gesloten;
- b. door verstrekking van de subsidie, bedoeld in artikel 3.19.2, het totaal van de op grond van dit artikel ontvangen subsidie ten behoeve van een scheepswerf of een groep van ondernemingen waartoe deze scheepswerf behoort, meer bedraagt dan 30% van het voor deze titel toepasselijke subsidieplafond;



- c. van het scheepsbouwinnovatieproject onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn;
- d. het scheepsbouwinnovatieproject niet leidt tot een voldoende mate van vernieuwing van een product;
- e. het scheepsbouwinnovatieproject onvoldoende bijdraagt aan duurzame ontwikkeling op de gebieden, beschreven in bijlage 3.19.1;
- f. de kwaliteit van het projectplan onvoldoende is;
- g. het scheepsbouwinnovatieproject een niveau van milieubescherming beoogt te bereiken dat niet verder gaat dan verplicht op grond van EU-rechtshandelingen.

Artikel 3.19.9. Informatieverplichtingen

1. Een aanvraag om subsidie bevat ten minste de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Onverminderd het eerste lid bevat een aanvraag om subsidie ten minste:
 - a. gegevens over de aanvrager, waaronder het nummer waaronder de onderneming geregistreerd is bij de Kamer van Koophandel, het post- en bezoekadres en het rekeningnummer;
 - b. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
 - c. gegevens over de bouw of verbouw van het schip of de bouw van de drijvende en bewegende offshore-constructie;
 - d. een projectplan voor uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject;
 - e. een verklaring van de scheepswerf en de opdrachtgever voor de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waaruit de intentie tot uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject blijkt.
3. Onverminderd het eerste en tweede lid bevat een aanvraag om subsidie voor een grote onderneming tevens door die onderneming opgestelde documenten waaruit blijkt dat de subsidie zal leiden tot:
 - a. een wezenlijke toename van de omvang van het scheepsbouwinnovatieproject;
 - b. een wezenlijke toename van de totale uitgaven van de subsidieontvanger voor het scheepsbouwinnovatieproject als gevolg van de subsidie, of
 - c. een wezenlijke toename van de snelheid waarmee het scheepsbouwinnovatieproject wordt voltooid.

Artikel 3.19.10. Evaluatie

1 De subsidieontvanger verleent medewerking aan een evaluatie van de effecten van de door hem op grond van deze titel uitgevoerde activiteiten, voor zover medewerking redelijkerwijs van hem kan worden verlangd.

2 De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 3.19.11. Staatssteun

De subsidie, bedoeld in artikel 3.19.2, bevat staatssteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 3.19.12. Vervaltermijn

Deze titel vervalt met ingang van 15 juli 2018, met dien verstande dat deze van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn verleend.

B

Na bijlage 3.18.1. wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

BIJLAGE 3.19.1., BEHORENDE BIJ ARTIKEL 3.19.2 VAN DE REGELING NATIONALE EZ-SUBSIDIES

Een scheepsbouwinnovatieproject levert een bijdrage aan duurzame ontwikkeling op één of meerdere van de volgende gebieden:

- Emissievermindering: Emissievermindering kan gerealiseerd worden via reductie van energieverbruik, keuze voor alternatieve brandstoffen of nabehandeling van emissies.



- Reductie van energieverbruik: De technologie voor deze reductie kan langs meerdere wegen ontwikkeld worden. Dit omvat bijvoorbeeld methoden voor verlaging van de diverse weerstandscomponenten, maar ook verbetering van de efficiency van de voortstuwings-trein, nieuwe voortstuwingsconcepten, regelsystemen, roeren en appendages. Centraal hierbij staat het verbeteren van de integrale energiehuishouding door een betere integratie van systemen met aandacht voor de samenhang van componenten in de verschillende bedrijfscondities.
- Alternatieve brandstoffen: Om de uitstoot van schadelijke gassen door de scheepsvaart te verminderen, kan gas als tussenbrandstof op grotere schaal worden toegepast in verschillende sloopstypen. Dat betreft niet slechts de toepassing van Liquefied Natural Gas maar ook de toepassing van andere vormen gas zoals Compressed Natural Gas, methanol of waterstof.
- Nabehandeling van emissies: Dit betreft de mogelijkheden om de verbrandingsprocessen beter en schoner te laten verlopen of nabehandelingssystemen (scrubbersystemen open loop/closed loop, hybride) of katalysatoren in te zetten. Ook zijn er nog andere emissies naar het lucht en water van onder andere brandstof, oliën en vetten, geluid, zwart en grijs water en andere vervuiling of verstoring van de omgeving die voorkomen kunnen te worden.
- Geluid: Geluid van schepen is een belangrijke bron van hinder voor de passagiers en bemanning, maar kan ook effect hebben op zeedieren. De innovatie kan gericht zijn op een vermindering van het geluid, bijvoorbeeld het geluid tijdens operaties op zee (zoals geluidsarm heien van fundaties voor windmolens), maar ook het motor- en schroefgeluid van varende schepen.
- Duurzame levenscyclus: In de cyclische economie is niet alleen aandacht voor duurzaam ontwerp en gebruik, maar ook voor een duurzaam einde van de levenscyclus. Dit geldt voor schepen in het algemeen, maar ook voor de deelsystemen en componenten afzonderlijk en betreft bijvoorbeeld herbruikbaarheid van materialen of onderdelen van producten. Ook kan aandacht zijn voor het meer modulair ontwerpen en bouwen van schepen, zodat de tussentijdse refits, verbouwingen en upgrades duurzaam uitgevoerd kunnen worden of minder onderhoud vereist is.
- Duurzame inzetbaarheid: Het vergroten van de veiligheid tijdens het gebruik van een schip leidt tot een duurzamere inzetbaarheid van mens op een schip. Door toepassing van technische innovaties kan de veiligheid van de bemanning langer worden gegarandeerd in extremere omgevingscondities, tegelijk levert dit op dat het schip efficiënter ingezet kan worden op zijn ontwerpcondities en daarmee per tijdseenheid minder uitstoot genereert. Daarnaast zal de toepassing van verregaande automatisering leiden tot minder fysieke belasting van de mensen.

ARTIKEL II

In de tabel van artikel 1, tweede lid, van de Regeling openstelling EZ-subsidies 2017 wordt na de rij met titel 3.18 de volgende rij ingevoegd:

Titel 3.19 Duurzame scheepsbouw	3.19.2			15-7-2017 t/m 31-10-2017	€ 4.600.000
---------------------------------	--------	--	--	--------------------------	-------------

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 juli 2017.

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

's-Gravenhage, 1 juni 2017

*De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Aanleiding en doel

In december 2016 heeft de Tweede Kamer het amendement Bruins (Kamerstukken II, 2016/17, 34 550 XIII, nr. 117) aangenomen waarmee is voorzien in 5 miljoen euro voor een Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw (SDS). De Kamer had zich met de motie Bruins (Kamerstukken II, 2016/17, 34 550 XIII, nr. 44) eerder al uitgesproken voor de oormerking van 5 miljoen euro voor een dergelijke subsidieregeling. Blijkens de toelichting van het amendement is het belangrijk dat de internationaal concurrerende en zeer innovatieve Nederlandse scheepsbouwsector deze regeling kan benutten om ontwikkelingsrisico's bij duurzaamheidsinnovaties te ondervangen. Met onderhavige regeling worden het amendement en de motie uitgevoerd. De regeling voorziet hiertoe in opname van een subsidiemodule voor duurzame innovatieve scheepsbouw in de Regeling nationale EZ-subsidies en heeft tot doel bij te dragen aan het stimuleren van innovatieve manieren om verduurzaming in de scheepsbouw te realiseren. De regeling is bedoeld om de introductie van vernieuwende, experimentele technologieën in de markt voor scheepsnieuwbouw en -ombouw mogelijk te maken die bijdragen aan duurzame ontwikkeling op het gebied van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus. Van 2007 tot 2012 en in 2014 waren achtereenvolgens de Subsidieregeling Innovatieve Zeescheepsbouw (SIZ) en de Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw (SIS) van kracht. Deze regelingen hadden tot doel innovatie in de (zee)scheepsbouw te stimuleren. De inrichting van onderhavige subsidiemodule is, waar mogelijk, zo veel mogelijk afgestemd op deze regelingen.

2. De regeling

2.1 Aanvraag

De subsidie is bedoeld voor scheepswerven die een scheepsbouwinnovatieproject willen uitvoeren dat een bijdrage levert aan duurzame ontwikkeling. Een scheepsbouwinnovatieproject is een project dat bestaat uit de experimentele ontwikkeling van nieuwe of verbeterde producten bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie in vergelijking met die welke in de scheepsbouwsector gewoonlijk binnen de Europese Unie worden gebruikt of beschikbaar zijn en waarvan de implementatie of toepassing een risico voor technologische of industriële mislukking inhoudt. Ook moet het project een bijdrage leveren aan duurzame ontwikkeling op het gebied van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus. Het project kan zowel gericht zijn op de ontwikkeling van een schip of een nieuwe drijvende en bewegende offshore-constructie of op de ontwikkeling van een nieuw onderdeel van een schip of drijvende en bewegende offshore-constructie. Overigens kan deze subsidie slechts worden aangevraagd voor een scheepsbouwinnovatieproject dat is gericht op bepaalde soorten schepen. Het moet gaan om zeeschepen of binnenvaartschepen met een minimaal tonnage van 100 bruto ton, bestemd voor het vervoer van passagiers of goederen of voor het verrichten van een speciale dienst, met uitzondering van vissersvaartuigen, of om sleepboten met een minimaal vermogen van 365 kW. Daarnaast kan het scheepsbouwinnovatieproject gericht zijn op drijvende en bewegende offshore-constructies. De subsidie bedraagt 25% van de subsidiabele kosten met een maximum van 30% van het voor deze titel toepasselijke subsidieplafond per scheepsbouwinnovatieproject.

2.2 Openstelling en subsidieplafond

In de Regeling openstelling EZ-subsidies 2017 zijn de openstelling en het subsidieplafond opgenomen. Het aanvragen van een subsidie voor een scheepsbouwinnovatieproject is in 2017 mogelijk vanaf 15 juli tot en met 31 oktober. Voor deze subsidiemodule geldt een subsidieplafond van € 4.600.000. Dit is overeenkomstig het eerder genoemde amendement van het lid Bruins, verminderd met de uitvoeringskosten.

2.3 Subsidiabele kosten

De subsidie is bestemd voor de kosten van innovaties bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie die bijdraagt aan de duurzame ontwikkeling. De kosten die voor subsidie in aanmerking komen zijn de kosten, benoemd in artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187) (hierna: algemene groepsvrijstellingsverordening). Dit betreft een viertal kostensoorten. Ten eerste personeelskosten. Hierbij kan gedacht worden aan kosten voor onderzoekers, technici en ander ondersteunend personeel, voor zover zij zich met het



scheepsbouwinnovatieproject bezig houden. Ten tweede betreft dit kosten voor apparatuur en uitrusting, voor zover en zolang als deze apparatuur en uitrusting voor het scheepsbouwinnovatieproject wordt gebruikt. Ook kosten voor het verwerven van kennis en consultancy die nodig is voor de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject komen voor subsidie in aanmerking. De laatste categorie kosten die voor subsidie in aanmerking komen betreffen de bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven. Dit zijn bijvoorbeeld kosten voor materiaal en leveranties die uit de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject voortvloeien.

2.4 Afwijzingsgronden

In de artikelen 22 en 23 van het Kaderbesluit nationale EZ-subsidies (hierna: Kaderbesluit) is opgenomen wanneer de minister afwijzend op een subsidieaanvraag beslist. Op grond van artikel 25 van het Kaderbesluit kunnen bij ministeriële regeling andere afwijzingsgronden worden opgenomen. In aanvulling op de gronden, genoemd in het Kaderbesluit, zijn in artikel 3.19.8 aanvullende afwijzingsgronden opgenomen dan wel zijn bepaalde afwijzingsgronden nader geëxpliciteerd. Er wordt een onafhankelijke adviescommissie ingesteld die de minister adviseert over de afwijzingsgronden.

De minister beslist afwijzend op een aanvraag als er voorafgaand aan de subsidieaanvraag al een overeenkomst tussen een scheepswerf en een opdrachtgever is gesloten om over te gaan tot de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waarbij een scheepsbouwinnovatieproject wordt toegepast. Als beide partijen al overeen zijn gekomen om een dergelijk project uit te voeren, is subsidie niet meer nodig. Daarnaast zal de minister nagaan of van de subsidie een stimulerend effect uitgaat. Indien het een subsidie aan een grote ondernemer betreft, doet de minister dit op basis van een analyse waarbij een situatie waarin geen steun wordt verleend, wordt vergeleken met een situatie waarin wel steun wordt verleend. Een van de daarbij te hanteren criteria is uitbreiding van de innovatie-activiteiten qua omvang, uitgaven of uitvoeringsnelheid.

Daarnaast wordt een subsidieaanvraag afgewezen als door het verstrekken van de subsidie aan de aanvrager of groep waartoe de aanvrager behoort (bijvoorbeeld mede door een eerder beroep op deze subsidiemodule) meer dan 30% van het subsidieplafond aan deze aanvrager of de groep waartoe hij behoort wordt toegekend. Dit dient om te borgen dat zo veel mogelijk scheepswerven van deze subsidiemodule kunnen profiteren. Ook moet een scheepsbouwinnovatieproject voldoende bijdragen aan de Nederlandse economie, leiden tot een voldoende mate van vernieuwing (innovatie) en verbetering van de duurzame ontwikkeling op de terreinen van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus. Een subsidieaanvraag wordt eveneens afgewezen als de kwaliteit van het scheepsbouwinnovatieprojectplan onvoldoende is. Tot slot wordt een subsidieaanvraag afgewezen als het scheepsbouwinnovatieproject beoogt een niveau van milieubescherming te bereiken dat niet verder gaat dan verplicht op grond van Unienormen. Deze afwijzingsgrond volgt uit de overwegingen 56 en 57 van de algemene groepsvrijstellingsverordening en is om deze reden specifiek voor deze situatie opgenomen. Er zal dus geen subsidie worden verstrekt voor een scheepsbouwinnovatieproject waarmee slechts wordt voldaan aan reeds verplichte Unienormen op het gebied van milieubescherming. Wel kan subsidie voor een scheepsbouwinnovatieproject worden gegeven indien de onderneming met de subsidie het niveau van milieubescherming verder verbetert dan deze verplichte Unienormen.

Daarnaast gelden de op grond van het hiervoor genoemde artikel 22 van het Kaderbesluit de meer algemene afwijzingsgronden dat er geen sprake mag zijn van overschrijding van de maximale steunintensiteit, die van toepassing is op de specifieke steuncategorie, bedoeld in het toepasselijke Europese steunkader en dat subsidieverlening niet in strijd mag zijn met de vereisten inzake het cumuleren van steun als bedoeld in het toepasselijke Europese steunkader. Bovendien zal getoetst worden of door mogelijke cumulatie met andere subsidies – al dan niet afkomstig van de minister van Economische Zaken – voor dezelfde in aanmerking komende kosten niet de aanmeldingsdrempels als bedoeld in artikel 4, onder 1, sub iii, van de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt overschreden.

3. Uitvoering

De uitvoering gaat bij digitale indiening van de aanvraag als volgt. Aanvragers van deze subsidie melden zich aan in het E-loket (elektronisch aanvraagloket) van RVO.nl. Op een subsidieaanvraag wordt op grond van artikel 26 van het kaderbesluit uiterlijk dertien weken na ontvangst van de volledige aanvraag een beschikking gegeven. Binnen twee weken na de datum die op de subsidiebeschikking is vermeld, wordt het eerste voorschot van de subsidie verstrekt. Uit artikel 45 van het kaderbesluit volgt dat het regime voor bevoorschotting verder afhankelijk is van de hoogte van de subsidie die wordt verstrekt. Aan de subsidie is een realisatietermijn gekoppeld. De scheepsbouwinnovatie moet uitgevoerd zijn binnen een termijn van drie jaar na aanvang van het project. Dit kan met



een termijn van twee jaar verlengd worden. Uiterlijk dertien weken na het moment waarop het scheepsbouwinnovatieproject uiterlijk moet zijn voltooid, moet de subsidieontvanger een aanvraag om subsidievaststelling indienen. Op grond van artikel 52 van het kaderbesluit stelt de minister de subsidie vast binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag, of nadat de voor indiening van de aanvraag om subsidievaststelling geldende termijn is verstreken. De benodigde formulieren voor het aanvragen van de subsidie duurzame scheepsbouw en de subsidievaststelling staan op de website van RVO (www.rvo.nl).

4. Meldingsplicht en bestuurlijke boete

Uit de artikelen 2 en 6 van de Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies en artikel 36a van het Kaderbesluit nationale EZ-subsidies jo. artikel 23, eerste lid, onderdeel c, van dat kaderbesluit volgt dat indien het scheepsbouwinnovatieproject niet geheel is uitgevoerd binnen de termijn die is opgenomen in artikel 4.19.6 van de Regeling nationale EZ-subsidies, de subsidieontvanger dit schriftelijk moet melden. Voldoet de subsidieontvanger niet aan deze schriftelijke meldingsplicht dan kan een bestuurlijke boete worden opgelegd ten bedrage van de vierde categorie zoals bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

5. Staatssteun

Subsidieverlening voor scheepsbouwinnovatieprojecten is een steunmaatregel als bedoeld in artikel 107, eerste lid, VWEU. De staatssteun wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Dit artikel maakt het mogelijk om steun te verlenen ten behoeve van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten die vallen binnen de categorie experimentele ontwikkeling. Een definitie daarvan is opgenomen in artikel 2, punt 86, van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Bij die definitie wordt in de Regeling nationale EZ-subsidies aangesloten. De subsidie voor scheepsbouwinnovatieprojecten is bedoeld om nieuwe of verbeterde producten te ontwikkelen bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie. Het gaat daarbij niet om de routinematige vernieuwing van bestaande producten maar om de ontwikkeling van nieuwe producten waarmee bovendien wordt bijgedragen aan duurzame ontwikkeling.

Uit de algemene groepsvrijstellingsverordening volgt dat de maximale steunintensiteit voor deze categorie steun 25% bedraagt, welk percentage vermeerderd kan worden met 20 procentpunt voor kleine ondernemingen en 10 procentpunt voor middelgrote ondernemingen. Hiervan wordt evenwel geen gebruik gemaakt. Er is gekozen voor een subsidie van 25% van de subsidiabele kosten met een maximum van 30% van het subsidieplafond. De subsidiabele kosten zijn de kosten die op grond van artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor steun in aanmerking komen. Hierop is in paragraaf 2.3 al ingegaan.

Steun die wordt toegekend op basis van de algemene groepsvrijstellingsverordening moet voldoen aan een aantal algemene eisen. Het vereiste van transparantie van de steun (artikel 5 van de verordening) wordt gewaarborgd doordat de steun in de vorm van een subsidie wordt verleend. Het vereiste van het stimulerend effect (artikel 6 van de verordening) wordt gewaarborgd doordat geen steun wordt verleend aan rechtspersonen, of natuurlijke personen ten behoeve van hun bedrijf, indien met de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject reeds is gestart voordat de aanvraag is gedaan (artikel 23, tweede lid, van het Kaderbesluit). Bovendien is voor grote ondernemingen een extra eis gesteld bij het aanvragen van de subsidie. In artikel 6 van het kaderbesluit is reeds voorzien in anti-cumulatie bepalingen. Langs die weg kan zeker worden gesteld dat met name de cumulatie regels van artikel 8, eerste, derde en vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening in acht worden genomen. Va deze module wordt op grond van artikel 11 van de algemene groepsvrijstellingsverordening een kennisgeving gedaan. Verder zal relevante informatie over een individuele steunverlening van meer dan € 500.000 gepubliceerd worden op de staatssteunwebsite van de Europese Commissie. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat een aanvraag om subsidie overeenkomstig artikel 22 van het kaderbesluit en ter uitvoering van artikel 1, vierde lid, onderdeel c, van de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt afgewezen indien de subsidie is bestemd voor een onderneming in moeilijkheden of indien er tegen een onderneming nog een bevel tot terugvordering openstaat als gevolg van een eerder besluit van de Europese Commissie waarbij de steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard.

6. Regeldruk

Deze regeling levert administratieve lasten op voor aanvragers van de subsidie. De subsidieaanvraag verloopt digitaal via het e-Loket van RVO.nl.



De totale administratieve lasten van de subsidieregeling komen op € 25.344,-. Dat is 0,56% van het totaal beschikbaar gestelde subsidiebedrag.

Artikelsgewijs

Artikel I

Met artikel I van de regeling wordt een nieuwe titel in de Regeling nationale EZ-subsidies ingevoegd. De artikelen in deze titel worden hieronder waar nodig toegelicht.

Artikel 3.19.1

Dit artikel bevat begripsomschrijvingen die specifiek voor titel 3.9 gelden. In eerste instantie is de definitie van scheepsbouwinnovatieproject van belang. Dit is een project dat bestaat uit de experimentele ontwikkeling van nieuwe of verbeterde onderdelen bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore constructie in vergelijking met die welke in de scheepsbouwsector gewoonlijk binnen de Europese Unie worden gebruikt of beschikbaar zijn en waarvan de implementatie of toepassing een risico op technologische of industriële mislukking inhoudt. Blijkens artikel 1.1 van de Regeling nationale EZ-subsidies wordt voor de definitie van experimentele ontwikkeling verwezen naar artikel 2, punt 86 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Experimentele ontwikkeling wordt daar omschreven als: het verwerven, combineren, vormgeven en gebruiken van bestaande wetenschappelijke, technologische, zakelijke en andere relevante kennis en vaardigheden, gericht op het ontwikkelen van nieuwe of verbeterde producten, procedés of diensten. Vervolgens wordt in dit punt nader toegelicht welke activiteiten dit (mede) kan omvatten. Voor de scheepsbouwsector is van belang dat experimentele ontwikkeling ook de ontwikkeling kan omvatten van een commercieel bruikbaar prototype of pilot die noodzakelijkerwijs het commerciële eindproduct is en die te duur is om te produceren alleen met het oog op het gebruik voor demonstratie- en validatiedoeleinden. Opgemerkt wordt dat de algemene groepsvrijstellingsverordening ook bepaalt wat in ieder geval niet onder experimentele ontwikkeling kan worden verstaan. Dit betreft routinematige of periodieke wijziging van bestaande producten, productielijnen, fabricageprocessen, diensten en andere courante activiteiten, zelfs indien die wijzigingen verbeteringen kunnen inhouden. Een scheepsbouwinnovatieproject mag dus geen betrekking hebben op deze routinematige of periodieke wijzigingen.

Een drijvende en bewegende offshore constructie is een constructie voor de exploratie, exploitatie of productie van olie, gas of hernieuwbare energie die de kenmerken bezit van een commercieel schip maar niet beschikt over eigen voortstuwing en bovendien bedoeld is om meermaals op eigen drijfvermogen te worden verplaatst terwijl zij in bedrijf is. Voor deze regeling wordt onder een schip verstaan zichzelf voortstuwend zeeschip of binnenvaartschip dat is bestemd om voor commerciële doeleinden te worden gebruikt. Daarnaast moet het ofwel gaan om zeeschepen of binnenvaartschepen met een minimaal tonnage van 100 bruto ton, bestemd voor het vervoer van passagiers of goederen of voor het verrichten van een speciale dienst, met uitzondering van vissersvaartuigen. Ofwel om sleepboten met een minimaal vermogen van 365 kW. De definitie van een drijvende en bewegende offshore constructie en van een schip zijn van belang voor deze regeling omdat hiermee wordt bepaald op welke vaartuigen het scheepsbouwinnovatieproject mag zien.

Artikel 3.19.2

Op grond van artikel 2 van de Kaderwet EZ-subsidies kan de minister krachtens ministeriële regeling subsidie verstrekken op – onder meer – het terrein van energie en duurzaamheid en innovatie. In artikel 3.19.2 is de bevoegdheid van de minister neergelegd om subsidie te verstrekken voor de kosten voor scheepsbouwinnovatieprojecten die een bijdrage leveren aan duurzame ontwikkeling. Voor een nadere toelichting op het begrip scheepsbouwinnovatieproject wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.9.1. Duurzame ontwikkeling wordt veelal omschreven als de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen (definitie van de VN-commissie Brundtland uit 1987). Uit onderhavig artikel volgt dat een scheepsbouwinnovatieproject slechts voor subsidie in aanmerking komt als dit project op één of meer van een viertal gebieden een bijdrage levert aan duurzame ontwikkeling. Dit betreft ten eerste emissievermindering waarbij gedacht kan worden aan brandstofreductie, het gebruik van alternatieve brandstoffen en vermindering van andere (schadelijke) emissies naar de omgeving. Geluid van schepen is een belangrijke vorm van hinder. Een verbetering van de duurzame ontwikkeling kan ook gerealiseerd worden door een beperking van het geluid dat schepen produceren. Ook een verbetering van de (duurzame) levenscyclus van het vaartuig kan onderwerp zijn van het innovatieproject. Dit vanuit het idee dat een vermindering van onderhoud leidt tot een lagere productie van onderdelen en daarmee tot een vermindering van het energieverbruik. Tot slot kan ook



een duurzame inzetbaarheid van de mens op een schip middels een innovatieproject worden bevorderd. Deze vier gebieden waarop een verbetering van de duurzame ontwikkeling moet worden gerealiseerd zijn overigens afkomstig uit de kennis- en innovatieagenda van de topsector water.

Artikel 3.19.5

In artikel 3.19.5 is de wijze van verdeling van het subsidieplafond geregeld. Dit gebeurt op volgorde van binnenkomst van de aanvragen. Een aanvraag geldt als binnengekomen op het moment waarop de aanvraag volledig is. Door de keuze van de wijze van verdeling van het subsidieplafond is tevens geregeld dat de termijn waarbinnen de minister een beschikking afgeeft overeenkomstig artikel 26 van het kaderbesluit 13 weken is. In artikel 27, derde lid, van het kaderbesluit is geregeld dat als er op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt meer dan één aanvraag binnenkomt, deze aanvragen worden gerangschikt door middel van loting. In het geval er op die dag meer aanvragen van één aanvrager (of aanvragers behorend tot één groep) binnenkomen, wordt er niet geloot tussen alle op die dag binnengekomen aanvragen maar tussen de aanvragers. Door middel van loting wordt de volgorde van aanvragers bepaald. Iedere aanvrager (of groep) wordt gevraagd de eigen aanvragen te rangschikken. De subsidie wordt verdeeld op volgorde van de aanvragers die door de loting is bepaald. Van die aanvragers komt eerst de als eerste gerangschikte aanvraag voor subsidie in aanmerking. Als van alle aanvragers de eerste aanvraag is behandeld wordt op de door de loting bepaalde volgorde de als tweede gerangschikte aanvraag van iedere aanvrager behandeld en zo verder. Hiermee wordt geborgd dat zo veel mogelijk scheepswerven gebruik kunnen maken van deze subsidiemodule.

Artikel 3.19.6

In dit artikel zijn de subsidievoorwaarden en de start- en realisatietermijn opgenomen. De subsidieontvanger moet binnen dertien weken na de beschikking tot subsidieverlening aantonen dat:

- opdrachtgever en subsidieontvanger de overeenkomst hebben gesloten tot bouw of verbouw van het schip of de bouw van de drijvende en bewegende off-shore constructie waarvoor het scheepsbouwinnovatieproject wordt uitgevoerd;
- de opdrachtgever ter uitvoering van deze overeenkomst een of meerdere betalingen heeft gedaan;
- de overeenkomst een weergave vormt van de werkelijke afspraken.

Deze termijn kan door de minister verlengd worden tot een periode van twee jaar na de beschikking tot subsidieverlening. Het moment waarop aan voornoemde verplichting moet worden gedaan is ook het moment waarop met de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject moet worden gestart. Het project moet zijn uitgevoerd binnen een periode van drie jaar, die door de minister kan worden verlengd tot een periode van vijf jaar.

Artikel 3.19.7

De onafhankelijke Adviescommissie duurzame scheepsbouw zal de minister adviseren omtrent de afwijzingsgronden voor aanvragen om subsidie voor scheepsbouwinnovatieprojecten. Het betreft dan met name adviezen over de inrichting van een innovatieproject, de innovatieve waarde daarvan en de daarmee te realiseren bijdrage aan duurzame ontwikkeling.

Artikel 3.19.9

Een subsidie moet op grond van artikel 19 van het kaderbesluit aangevraagd worden met gebruikmaking van een middel dat door de minister beschikbaar gesteld wordt. De minister kan nadere eisen aan de aanvraag stellen. In artikel 3.19.9 zijn regels gesteld ten aanzien van de gegevens die ten minste in de aanvraag opgenomen moeten zijn.

Artikel 3.19.11

Het is de bedoeling dat deze subsidiemodule geëvalueerd wordt. Om de daarvoor benodigde input te kunnen ontvangen is bepaald dat de subsidieontvanger medewerking moet verlenen aan een evaluatie van de effecten van de gesubsidieerde activiteiten. Deze verplichting geldt tot vijf jaar na de subsidievaststelling.

Artikel 3.19.13

De module vervalt een jaar na inwerkingtreding daarvan. Dit is overeenkomstig het eerdergenoemde amendement Bruins dat in de begroting van het Ministerie van Economische Zaken voor 2017 voorziet in 5 miljoen euro voor een Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw (SDS). Met het opnemen van een vervaltermijn wordt eveneens recht gedaan aan artikel 24a, tweede lid, van



de Comptabiliteitswet 2001. Hierin is geregeld dat een subsidieregeling een tijdstip moet bevatten waarop de regeling vervalt. Dit tijdstip mag niet later zijn dan vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling.

Artikel II

Met artikel II wordt de Regeling openstelling EZ-subsidies 2017 gewijzigd. In deze regeling zijn de openstellingstermijn en het subsidieplafond voor de subsidie voor duurzame scheepsbouw opgenomen.

Artikel III

Dit artikel regelt de inwerkingtreding. De regeling treedt in werking met ingang van 15 juli 2017. Omdat deze regeling gepaard gaat met voordelen voor het scheepsbouwbedrijfsleven, is besloten af te wijken van de vaste verandermomenten voor regelgeving.

*De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp*