

Programma Telematica in transport (1997)

Programma als bedoeld in artikel 2 van de Subsidieregeling milieu- en energie-eY ciency in het goederenvervoer (Stcrt. 1996, nr. 206)

8 augustus 1997/DGG/J 97006681
 Directoraat-Generaal Goederenvervoer

1. Inleiding

Het programma Telematica in transport (1997) is een programma als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Subsidieregeling milieu- en energie-eY ciency in het goederenvervoer (SMEG).

In het hierna volgende is gebruik gemaakt van de mogelijkheid enige specifieke bepalingen voor dit programma op te nemen; voor het overige zijn de bepalingen van de SMEG van toepassing op de in het kader van dit programma ingediende aanvragen. De SMEG en de daarop gebaseerde programma's vormen tezamen één van de instrumenten ter realisering van de in de beleidsnota Transport in Balans (SVV-II) geformuleerde doelstelling van de overheid om de milieubelasting door en de congestie van het goederenvervoer in Nederland aanzienlijk te beperken. Het gaat daarbij om het bevorderen van een verschuiving van wegvervoer naar het duurzame vervoer, met name spoor, binnenvaart en kustvaart ('modal shift'), reductie van het aantal gereden kilometers door eY ciënter wegvervoer en het gebruik schonere vervoermiddelen – welke maatregelen leiden tot een vermindering van de uitstoot van CO₂ en NO_x –, en om een betere bereikbaarheid van economische centra voor het goederenvervoer over de weg en een verbetering van de achterlandverbindingen.

Bij het realiseren van deze doelstellingen speelt het gebruik van technologische innovaties een belangrijke rol.

Dit programma richt zich op het gebruik van telematica.

Het programma beoogt het gebruik te bevorderen van telematica-systemen in het goederenvervoer als middel om, door een betere integratie binnen de vervoersketen, te komen tot de twee beleidsmatige doelstellingen van dit programma, te weten:

1. toename van de modal shift, en

2. de reductie van het aantal tonkilometers door een eY ciënter wegvervoer.

De telematicatoepassing dient gericht te zijn op een verlaging van de drempels voor elektronische gegevensuitwisseling door de (multimodale) vervoersketen heen en op een vergroting van de logistieke beheersbaarheid van het 'deur tot deur'-transport.

Bij de invoering van dergelijke telematicatoepassingen is de samenwerking tussen de betrokken partijen een belangrijke voorwaarde voor een succesvol resultaat. Het programma stimuleert daarom de uitvoering van telematica-projecten door samenwerkingsverbanden waarin de verschillende bij het goederenvervoer betrokken partijen participeren. Op deze wijze beoogt het programma een basis te kunnen bieden voor de ontwikkeling van grootschalige gegevensuitwisseling door de (multimodale) vervoersketen heen.

2. Projecten

Voor subsidiëring op grond van dit programma komen slechts in aanmerking telematicaprojecten, bestaande uit een haalbaarheids-, een demonstratie- en een kennisoverdrachtproject, die uitgevoerd worden door een samenwerkingsverband.

Een samenwerkingsverband bestaat uit een in een overeenkomst geregelde vorm van samenwerking tussen tenminste drie ondernemingen, gericht op het voor gemeenschappelijke rekening en risico realiseren van het telematicaproject, waarbij voorts wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. de in het samenwerkingsverband participerende ondernemingen oefenen niet door middel van aandelen- of kapitaalbezit of op andere wijze overwegende zeggenschap in elkaars bedrijven uit;

2. tenminste 50% van de in het samenwerkingsverband participerende ondernemingen bestaat uit in Nederland gevestigde kleine of middelgrote ondernemingen in de zin van de Communautaire kaderregeling inzake overheidssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 23 juli 1996 (PbEG C 213; hierna te noe-

men: Communautaire kaderregeling KMO);

3. het samenwerkingsverband omvat tenminste twee verschillende schakels in de transportketen. Dit betekent dat in het samenwerkingsverband tenminste twee van de volgende partijen betrokken zijn:

- verlader
- expediteur
- cargadoor
- stuwadoor
- distributiecentrum
- inland-terminal
- wegvervoerder
- spoorwegvervoerder
- binnenvaartonderneming
- kustvaartonderneming.

Voor subsidiëring komen uitsluitend in aanmerking telematicaprojecten waarvan tenminste het demonstratie- en kennisoverdrachtproject nog niet zijn uitgevoerd bij de indiening van de subsidie-aanvraag.

De uitvoering van het telematicaproject wordt binnen drie maanden na de beslissing op de aanvraag gestart c.q. voortgezet. De maximale projectduur bedraagt twintig maanden, waarbij het haalbaarheidsproject maximaal drie maanden mag duren.

3. Indiening en behandeling van de aanvragen

Programmabeheerder als bedoeld in artikel 1, onder b, van de SMEG is de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Minister wordt inzake de toetsing van de subsidie-aanvragen aan de voorwaarden, genoemd in de hoofdstukken 1, 2 en 3, alsmede inzake het toezicht op de naleving van de subsidie-voorwaarden, geadviseerd door het agentschap Senter.

De Minister wordt inzake onder meer de beoordeling van de subsidie-aanvragen die zijn toegelaten tot de in hoofdstuk 5 bedoelde rangorde, geadviseerd door het College van Externe Deskundigen.

Het college brengt haar advies schriftelijk uit aan de Minister.

De Minister kan het college desgewenst vragen ook op overige zaken dit programma betreffende, van advies te dienen.

De samenstelling van het college wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd in de Staatscourant.

Aanvragen ter verkrijging van subsidie op grond van dit programma kunnen vanaf de datum van inwerkingtreding van dit programma tot uiterlijk 29 december 1997 worden ingediend bij: Senter

Postbus 30732

2500 CS 's-Gravenhage

Aanvragen die niet tijdig zijn ontvangen, worden onverwijld afgewezen.

Bij de aanvraag wordt een plan van aanpak voor het te verrichten haalbaarheids- demonstratie- en kennisoverdrachtproject verstrekt alsmede een samenwerkingsovereenkomst dan wel een plan van aanpak voor het totstandbrengen van het beoogde samenwerkingsverband.

Indien het haalbaarheidsonderzoek reeds is uitgevoerd, worden in de aanvraag de resultaten van dit onderzoek vermeld, gespecificeerd aan de hand van de eisen die in het hierna volgende worden gesteld aan het plan van aanpak voor het haalbaarheidsproject.

In het plan van aanpak voor het haalbaarheidsproject is in ieder geval opgenomen:

– een beschrijving van de te verwachten effecten van de telematica toepassing op de toename van het multimodale vervoer of de vergroting van de efficiëntie in het wegvervoer;

– de wijze waarop de effecten van de telematicatoepassing op deze doelstellingen zullen worden gemeten;

– de wijze waarop de financiële en organisatorische haalbaarheid van de telematicatoepassing wordt gemeten;

– een overzicht van de met de te verrichten activiteiten gemoeide kosten, met inbegrip van een onderbouwing van de kosten aan de hand van oVertes, tarieven en soortgelijke relevante gegevens;

– geplande begin- en einddatum van het haalbaarheidsproject.

Het plan van aanpak voor het haalbaarheidsproject dan wel de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek geven voldoende inzicht in de wijze waarop de te verwachten effecten van het telematicaproject in de implementatiefase van het

demonstratieproject worden gemeten.

In het plan van aanpak voor het demonstratieproject is in ieder geval opgenomen:

– op welke wijze het telematicaproject wordt geïmplementeerd;

– het aantal en soort vervoermiddelen waarmee het demonstratieproject wordt uitgevoerd;

– een overzicht van de met de te verrichten activiteiten gemoeide kosten, met inbegrip van een onderbouwing van de kosten aan de hand van oVertes, tarieven en soortgelijke relevante gegevens;

– geplande begin- en einddatum van het demonstratieproject.

In het plan van aanpak voor het kennisoverdrachtproject is in ieder geval aan gegeven:

– de doelgroep die de aanvrager met het kennisoverdrachtproject wil bereiken;

– de wijze waarop de aanvrager de resultaten van het project wil overbrengen op de doelgroep, met inbegrip van de daarbij te gebruiken middelen en instrumenten;

– een overzicht van de met de te verrichten activiteiten gemoeide kosten, met inbegrip van een onderbouwing van de kosten aan de hand van oVertes, tarieven en soortgelijke relevante gegevens;

– geplande begin- en einddatum van het kennisoverdrachtproject.

Een subsidie-aanvraag wordt ingediend met gebruikmaking van een bij Senter verkrijgbaar aanvraagformulier en gaat voorts vergezeld van de in dit formulier aangegeven stukken.

Een aanvraag wordt zo spoedig mogelijk schriftelijk bevestigd.

De Minister neemt, op basis van het advies van het College van Externe Deskundigen, een beslissing op de aanvragen vóór 1 april 1998.

4. Subsidieplafond

Het subsidieplafond voor dit programma bedraagt f 2 mln.

5. Beoordeling van de aanvragen

Subsidie-aanvragen die niet voldoen aan de in artikel 3 van de SMEG genoemde voorwaarden of voldoen aan één van de afwijzingsgronden van artikel 10 onder b. t/m g. van de SMEG, worden afgewezen.

Op de overige aanvragen wordt, in afwijking van de artikel 8, tweede lid, van de SMEG, beslist volgens het tendersysteem. Bepalend voor de plaats van het project in de rangorde is de mate waarin het project voldoet aan de volgende criteria:

a. De bijdrage van het telematicaproject aan de realisering van de doelstellingen van dit programma (max. 50 punten)

Toelichting

Hierbij wordt getoetst de te verwachten bijdrage van het project aan de beleidsmatige doelstellingen van dit programma:

– toename van de modal shift;

– de reductie van het aantal tonkilometers door een efficiënter wegvervoer.

b. Samenwerking in en omvang van het telematicaproject (max. 50 punten)

Toelichting

Het project dient te worden uitgevoerd door een samenwerkingsverband dat minimaal voldoet aan de in hoofdstuk 2 gestelde eisen. Naarmate het samenwerkingsverband uit meer dan het minimum aantal partijen bestaat en naarmate het samenwerkingsverband in grotere mate uit kleine ondernemingen in de zin van de Communautaire kaderregeling KMO bestaat, wordt het beter beoordeeld.

Ook de mogelijkheid voor nieuwe partijen om toe te treden tot het samenwerkingsverband en de ontwikkelings- en doorgroeimogelijkheden van het samenwerkingsverband zullen in de beoordeling betrokken worden.

Tenslotte zal in dit kader beoordeeld worden het aantal schakels in de vervoersketen: naarmate het project uit meer verschillende schakels bestaat, leidt dit tot een positievere beoordeling.

c. Stimulering van de verbreding van de toepassingsmogelijkheden en de kwaliteit van telematicavoorzieningen en -diensten (max. 40 punten)

Toelichting

Aspecten die in dit verband onder meer worden beoordeeld zijn de grotere mate van integratie van interne en externe applicaties, innovatieve combinaties van bestaande applicaties en samenwerkingsverbanden, de bijdrage aan één-loketdienstverlening en het gebruik van de zakelijke mogelijkheden van Internet.

d. De overdraagbaarheid van de resultaten van het telematicaproject op andere ondernemingen (max. 40 punten)

Toelichting

Hierbij is onder meer van belang de grotere mate waarin:

– de resultaten van het project overgenomen kunnen worden door

andere ondernemingen ten behoeve van direct operationeel gebruik;
– het project aansluit bij nationale en internationale ontwikkelingen;
– (inter)nationale standaards worden gebruikt.

e. Kwaliteit van het telematicaproject
(max. 20 punten)

Toelichting

Hierbij wordt de opbouw van het project beoordeeld. In dit kader wordt meer specifiek beoordeeld of de te verwachten effecten goed zijn onderbouwd, de planning realistisch is en of de voorgestelde methodiek voor het meten van de te verwachten effecten van het project betrouwbaar is.

De Minister bepaalt voor elk in de rangorde opgenomen telematicaproject het bedrag aan subsidie.

Dit bedrag wordt als volgt berekend:

1. uitsluitend de volgende noodzakelijke en rechtstreeks aan het telematicaproject toe te rekenen kosten worden voor het bepalen van het subsidiebedrag in aanmerking genomen:

a. personeelskosten

Als personeelskosten kunnen worden opgevoerd de werkelijke loonkosten van direct bij de uitvoering van het telematicaproject betrokken personeel, alsmede de werkelijke loonkosten van het personeel dat indirect bij de uitvoering van het project is betrokken. Laatstgenoemde kosten kunnen worden opgevoerd tot een maximum van 40% van de eerstgenoemde loonkosten.

Zowel directe als indirecte personeelskosten hebben uitsluitend betrekking op personen die bij één van de partijen van het samenwerkingsverband in dienst zijn.

Het personeel houdt door een urenverantwoording het aantal uren bij dat zij aan het project heeft gewerkt.

Tevens kunnen onder personeelskosten worden opgevoerd de reis- en verblijfkosten van direct bij de uitvoering van het project betrokken personeel, tot een maximum van 10% van de totale personeelskosten voor direct en indirect personeel.

b. kosten van apparatuur

Hieronder vallen uitsluitend de kosten van apparatuur.

Indien de al dan niet nieuw aangeschafte apparatuur ook voor andere doeleinden dan de uitvoering van het telematicaproject wordt gebruikt, zullen

de kosten naar evenredigheid van het gebruik voor het project in aanmerking worden genomen. De kosten van apparatuur worden berekend op basis van afschrijving in vijf jaar.

c. kosten van advies en soortgelijke diensten

Hieronder vallen de kosten van werkzaamheden ten behoeve van het telematicaproject door derden verricht. Voorts vallen hieronder de kosten verbonden aan het uitbesteden van delen van het project aan ingenieursbureaus, laboratoria, universiteiten en onderzoeksinstituten.

d. extra algemene kosten

Hieronder vallen de overige kosten die ten behoeve van de uitvoering van het kennisoverdrachtproject worden gemaakt, zoals de kosten van gehuurd materiaal en hulpmiddelen, zaalhuur e.d.

De kosten als bedoeld onder a. tot en met d. worden in aanmerking genomen voor zover zij zijn gemaakt na indiening van de aanvraag.

Voor zover de aanvrager de omzetbelasting niet kan verrekenen, wordt deze mede in aanmerking genomen.

2. Per deelproject gelden de volgende percentages:

– voor het haalbaarheidsproject: 50% van de subsidiabele projectkosten, met een maximum van f 100.000,-

– voor het demonstratieproject: 25% van de subsidiabele projectkosten, met een maximum van f 325.000,-, met dien verstande dat dit percentage met 10% wordt verhoogd indien het gehele samenwerkingsverband bestaat uit kleine of middelgrote ondernemingen in de zin van de Communautaire kaderregeling KMO;

– voor het kennisoverdrachtproject: 80% van de subsidiabele projectkosten, met een maximum van f 75.000,-

3. Indien ten behoeve van het telematicaproject subsidie uit andere hoofde dan dit programma is verleend dan wel daarop aanspraak bestaat, wordt de subsidie die ingevolge de bovenstaande regels is berekend, indien nodig, zodanig verlaagd dat de totale van overheidswege (incl. de Europese Commissie) verleende subsidie

– voor het haalbaarheidsproject maximaal 75% bedraagt;

– voor het demonstratieproject maximaal 25% of, indien het gehele samenwerkingsverband uit kleine en middel-

grote ondernemingen in de zin van de Communautaire kaderregeling KMO bestaat, 35% bedraagt;
– voor het kennisoverdrachtproject maximaal 80% bedraagt.

Indien het bedrag dat aan subsidie toegekend zou kunnen worden aan het telematicaproject dat in de rangorde de eerste plaats inneemt, lager is dan het subsidieplafond, wordt subsidie verleend. Indien het bedrag aan subsidie dat aan het volgende telematicaproject in de rangorde zou kunnen worden toegekend, lager is dan het subsidieplafond, wordt eveneens subsidie verleend, en zo vervolgens.

De Minister wijst aanvragen af voorzover door verstrekking van subsidie het subsidieplafond zou worden overschreden.

6. Voorschotten

Van het bedrag, bedoeld in artikel 11, eerste lid, onder d van de SMEG, kan maximaal 80% bij wijze van voorschot worden verleend op basis van declaratie van werkelijk gemaakte en betaalde kosten, voor zover de in enig begrotingsjaar beschikbare kasruimte dit toelaat.

Voorzover de subsidie-aanvraag mede betrekking had op het haalbaarheidsproject, dient de subsidie-ontvanger binnen één maand na afloop van de uitvoering van dit project een rapportage in, alsmede, desgewenst, een declaratie, welke betrekking hebben op het haalbaarheidsproject.

Gedurende de uitvoering van het demonstratieproject dient de subsidie-ontvanger iedere zes maanden een rapportage in, alsmede, desgewenst, een declaratie, over de daaraan voorafgaande zes maanden.

Na afloop van de uitvoering van het kennisoverdrachtproject dient de subsidie-ontvanger een rapportage in, alsmede, desgewenst, een declaratie, welke betrekking hebben op het kennisoverdrachtproject.

Het verzoek om uitbetaling van een voorschot gaat vergezeld van alle in artikel 18, tweede lid, van de SMEG bedoelde bescheiden en wordt, evenals de rapportages, ingediend bij Senter. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 20 en 21 van de SMEG wordt uitbetaling van (delen van) het voorschot geweigerd indien de rapportage niet wordt goedgekeurd of indien de hiervoor bedoelde bescheiden ontbreken.

7. Inwerkingtreding

Dit programma treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze,
De directeur-generaal Goederenvervoer,
B. Westerduin.*

Toelichting

1. Inleiding

Op 26 oktober 1996 is de Subsidieregeling milieu- en energie-eY ciency in het goederenvervoer (SMEG) in werking getreden.

De SMEG is bedoeld als een van de instrumenten ter realisering van de doelstelling van de regering om de milieu- en energie-eY ciency in het goederenvervoer te bevorderen door middel van de ontwikkeling van nieuwe concepten in logistiek en distributie en van innovatieve technieken die tot een geringere uitstoot van CO₂ en NO_x leiden.

De SMEG is een kaderregeling: de bedoeling is dat de regeling nader wordt ingevuld in programma's, die gericht zijn op specifieke projecten en op specifieke doelstellingen die bijdragen aan de realisering van de algemene beleidsdoelstellingen van de SMEG. Als eerste programma is begin dit jaar in werking getreden het Programma Transactie voor 1997 in het kader van de Subsidieregeling milieu- en energie-eY ciency in het goederenvervoer (Staatscourant 1997, nr 42), dat zich specifiek richt op de reductie van ritkilometers en brandstofbesparing per verreden kilometer.

Het onderhavige programma grijpt aan op het gebruik van telematica in het goederenvervoer als middel tot bevordering van het multimodaal vervoer en de reductie van het aantal tonkilometers over de weg. Onder telematica wordt verstaan het geïntegreerd toepassen van telecommunicatie in combinatie met informatietechnologie teneinde interactie tussen mensen en processen onafhankelijk van tijd en plaats mogelijk te maken.

Multimodaal vervoer leidt tot meer schakels in de vervoersketen. Om dat vervoer zo eY ciënt mogelijk te laten verlopen, is een goede communicatie tussen de schakels onontbeerlijk. Door een betere communicatie kan immers een betere aansluiting tussen de afzonderlijke schakels van de vervoersketen wor-

den bereikt. Telematica kan bij het bevorderen van dit proces een uitstekend hulpmiddel zijn.

Het gebruik van telematica kan ook leiden tot een eY ciëntere afhandeling van de goederenstroom over de weg, bijvoorbeeld door het beter op elkaar afstemmen van de verschillende vrachten, waardoor dezelfde logistieke prestaties met minder gereden kilometers bereikt kunnen worden.

Voor dit programma is een subsidiebudget van f 2 mln beschikbaar gesteld. De beperkte omvang van dit budget maakt het noodzakelijk de beschikbare gelden zo eY ctiief mogelijk te besteden. Daarom is gekozen voor het zogenaamde tendersysteem waarbij het mogelijk is om de projecten die, gezien in het licht van de doelstellingen van dit programma het meest interessant zijn, te subsidiëren.

2. Projecten

Het programma stimuleert de ontwikkeling van telematicaprojecten die de drempels voor elektronische gegevensuitwisseling tussen de partijen in de multimodale vervoersketen verlagen, waardoor de afzonderlijke schakels van de vervoersketen beter op elkaar worden aangesloten en het mogelijk wordt gemaakt meer te doen met lading.

Bij de invoering en de toepassing van telematica is de samenwerking tussen de partijen in de keten en de knooppunten een belangrijke factor voor een succesvol resultaat. Om die samenwerking tussen de verschillende bij het goederenvervoer betrokken partijen te bevorderen, komen slechts projecten die door een samenwerkingsverband worden uitgevoerd, in aanmerking voor subsidiëring. Voorts stelt het programma de eis dat de samenwerkende partijen onafhankelijk ten opzichte van elkaar zijn (het is dus niet de bedoeling dat zij tot dezelfde groep, holding of concern behoren) en dat het verband uit tenminste de helft, waaronder in ieder geval de subsidieaanvrager, bestaat uit ondernemingen die behoren tot de categorie kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) in de zin van de Communautaire kaderregeling KMO. Hiermee wordt tot uitdrukking gebracht dat de regeling vooral gericht is op de bevordering van telematicatoepassing door kleinere ondernemingen, die in veel gevallen niet de financiële mogelijkheden hebben dit zelf te bekostigen.

Tot de KMO's als bedoeld in de Communautaire kaderregeling behoren

bedrijven met minder dan 250 werknemers, waarvan de jaaromzet 40 miljoen ecu of de jaarlijkse balanstotaal 27 miljoen ecu niet overschrijdt, en die niet voor 25% of meer van het kapitaal of de stemrechten in handen zijn van een onderneming of van verschillende ondernemingen gezamenlijk die niet aan de definitie van de KMO of van de kleine onderneming, afhankelijk van het geval, beantwoorden (het zgn. zelfstandigheids criterium).

Het telematicaproject dat voor subsidie in aanmerking komt, dient te bestaan uit drie deelprojecten, te weten een haalbaarheids-, een demonstratie- en een kennisoverdrachtproject.

Het is mogelijk om een projectvoorstel in te dienen waarvan het haalbaarheidsonderzoek reeds uitgevoerd is. In dat geval dienen de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek bij de subsidieaanvraag opgenomen te worden. De beoordeling van het projectvoorstel zal dan in belangrijke mate afhankelijk zijn van de resultaten van dat onderzoek.

Indien het onvoldoende mogelijk is op basis daarvan het overige projectvoorstel te beoordelen, dan zal de aanvrager op grond van artikel 4 : 5 van de Algemene wet bestuursrecht (AWB) een bepaalde termijn worden gegund zijn aanvraag op dit punt aan te vullen. Wanneer ook na aanvulling van de aanvraag uit de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek niet afgeleid kan worden dat het telematicaproject in voldoende mate bijdraagt aan de doelstellingen van dit programma, dan wel dat het haalbaarheidsonderzoek onvoldoende inzicht geeft in de wijze waarop de te verwachten eY cten van het telematicaproject in de implementatiefase worden gemeten, dan kan het projectvoorstel buiten behandeling worden gelaten op grond van artikel 4:5 AWB of, indien van toepassing, artikel 8, eerste lid, van de SMEG.

Het voorgaande is ook van toepassing indien een plan van aanpak als bedoeld in hoofdstuk 3 of een van de andere over te leggen bewijsstukken niet of onvolledig zijn ingediend.

3. De beoordeling van de projecten

Toetsingscriteria

Een aanvraag die betrekking heeft op een telematicaproject dat niet in voldoende mate bijdraagt aan de doelstellingen van het programma, wordt afgewezen op grond van de eerste alinea

van hoofdstuk 5 juncto artikel 3 sub c. van de SMEG.

Het project zal dus in voldoende mate moeten voldoen aan de beleidsmatige doelstellingen van dit programma om tot de rangorde te worden toegelaten. Voldoet een project eenmaal aan dit minimum niveau, dan kan het vervolgens meer 'credits' krijgen en daardoor hoger op de rangorde worden geplaatst naarmate het meer bijdraagt aan de realisering van de doelstellingen van dit programma. Dit volgt uit het onder a. genoemde toetsingscriterium.

Hetzelfde principe geldt ten aanzien van toetsingscriterium b: naarmate het samenwerkingsverband uit meer dan het minimale aantal van drie partijen bestaat of uit meer kleine ondernemingen in de zin van de Communautaire kaderregeling KMO, kan het project hoger scores.

Ook het aantal schakels uit de vervoersketen kan bij deze toetsing een rol spelen.

Enkele voorbeelden van samenwerking zijn:

* stedelijk: bijvoorbeeld: stedelijke distributie

* regionaal: bijvoorbeeld: regionale 'community' systemen

* nationaal: bijvoorbeeld: (binnenlandse) shuttleverbindingen en voor/natransport

College van Externe Deskundigen

De toetsing van de projecten aan de meer materiële criteria van hoofdstuk 5 zal plaatsvinden op basis van onderlinge vergelijking. Daarbij zal de Minister worden geadviseerd door het College van Externe Deskundigen. Het streven is erop gericht in dit college personen op te nemen die afkomstig zijn uit de branche-organisaties in de transportsector en de kennis-instituten. De samenstelling zal in ieder geval zodanig gekozen worden dat de deskundigheid met betrekking tot de verschillende aspecten van dit programma zoveel mogelijk verzekerd is. Met het oog op de transparantie van de advisering zal de definitieve invulling van het college zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van dit programma in de Staatscourant bekend worden gemaakt.

Projectkosten

Voor wat betreft de in aanmerking te nemen projectkosten is aangesloten bij artikel 7 van de SMEG met dien verstande dat op grond van het derde lid van dat artikel een enigszins afwijkende omschrijving van de projectkosten is

opgenomen in dit programma. Voorts zijn de exploitatiekosten uitgesloten van de subsidiabele kosten.

Steunintensiteit

De SMEG is als steunmaatregel overeenkomstig het bepaalde in artikel 93, derde lid, van het EG-Verdrag aangemeld bij de Europese Commissie.

De Commissie heeft de regeling getoetst aan de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling (96/C/ 213/04; hierna te noemen: O&O-kaderregeling) en bij beschikking van 17 juli 1996, geregistreerd onder nummer N129/96, als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt aangemerkt. Daarbij heeft de Commissie de verschillende deelprojecten die de SMEG kent, gekwalificeerd in het licht van de O&O-kaderregeling en de voor de deelprojecten opgenomen subsidiepercentages verenigbaar geacht met de percentages die in de O&O-kaderregeling zijn vastgesteld voor de overeenkomstige O&O-projectcategorieën.

Het onderhavige programma blijft binnen de kaders van de artikelen 4, 5 en 6 van de SMEG en daarmee onder het toelaatbare niveau van steunintensiteit voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten, zoals dat door de Europese Commissie in de O&O-kaderregeling is vastgesteld.

Ten aanzien van het subsidiepercentage van het demonstratieproject (35%) dient te worden opgemerkt dat dit overeenkomt met het overeenkomstige maximum percentage voor demonstratieprojecten in artikel 4, tweede lid, van de SMEG, vermeerderd met 10%, waarmee het percentage ingevolge artikel 5, eerste lid, sub a, van de SMEG kan worden verhoogd indien de aanvrager een kleine of middelgrote onderneming in de zin van de Communautaire kaderregeling KMO is.

Artikel 6, eerste en tweede lid, van de SMEG is niet van toepassing op dit programma omdat hierin geen sprake is van een samenloop van industrieel onderzoek en pre concurrentiële activiteiten zoals bedoeld in punt 5.9 van de O&O-kaderregeling.

Bij de regeling van de totaal toelaatbare subsidie per deelproject, dus inclusief eventuele subsidie uit anderen hoofde dan dit programma, is – voor zover dit mogelijk was – rechtstreeks aangesloten bij de O&O-kaderregeling. Aldus is het totale maximumpercentage voor

haalbaarheidsprojecten (zijnde volgens de O&O-kaderregeling een technische haalbaarheidsstudie voorafgaand aan industriële onderzoeksactiviteiten) vastgesteld op 75% en is het maximum voor demonstratieprojecten vastgesteld op 25%, met dien verstande dat dit percentage met 10% wordt verhoogd indien alle participanten in het samenwerkingsverband behoren tot de categorie KMO in de zin van de Communautaire kaderregeling KMO.

De totale maximale subsidie voor kennisoverdrachtprojecten, dus inclusief eventuele subsidie uit andere bronnen, is op het maximum van dit programma gesteld: 80% van de subsidiabele kosten. Hoewel kennisoverdrachtprojecten buiten de werkingssfeer van de EG-steunbepalingen (artikelen 92, 93 en 94) vallen en derhalve niet aan maxima worden gebonden door de Europese Commissie, is niettemin gekozen voor een limitering van de subsidie-hoogte: vanuit een oogpunt van doelmatige besteding van overheidsgelden dient voorkomen te worden dat de subsidie-ontvanger geen eigen financieel belang meer heeft bij het project.

De in hoofdstuk 5 van het programma opgenomen regeling voor de berekening van de subsidie-hoogte is als uitputtende regeling bedoeld.

5. Nadere informatie

Nadere informatie over dit programma is verkrijgbaar bij:

Senter
Grote Marktstraat 43,
's-Gravenhage
Postbus 30732
2500 CS 's-Gravenhage
tel. 070 - 361 03 33
fax. 070 - 361 04 57 (niet te gebruiken voor het indienen van aanvragen)

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Postbus 20904
2500 EX 's-Gravenhage
tel. 070 - 351 14 26
fax. 070 - 351 18 88

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze,
De directeur-generaal Goederenvervoer,
B. Westerduin.*