

Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie

Regeling van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat houdende bepalingen met betrekking tot de verstrekking van subsidies voor maritieme innovatie (Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie)

26 juni 2007/Nr. HDJZ/SCH/2007-682
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op de artikelen 2, aanhef en onderdeel c, 3, 4 en 6 van de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat;

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:
a. MIB: de Maritime Innovation Board, het college van deskundigen uit de maritieme sector ten behoeve van het stimuleren van de innovatie in de zeescheepvaart, dat tevens een adviesrol heeft als bedoeld in de artikelen 3, tweede lid en 14, tweede lid;

b. adviescommissie: de adviescommissie maritieme innovatie, bedoeld in artikel 9;

c. zeescheepvaartonderneming: een in een lidstaat van de Europese Unie, in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of in de Zwitserse Bondsstaat gevestigde onderneming, waarvan de hoofdactiviteiten bestaan uit het transport van goederen of personen over zee;

d. project: een samenhangend geheel van activiteiten, bestaande uit:
1°. industrieel onderzoek of pre concurrentiële ontwikkeling, of een combinatie van beide,
2°. een haalbaarheidsstudie, of
3°. kennisoverdracht;

e. industrieel onderzoek: het opdoen van nieuwe kennis met het doel deze te gebruiken bij de ontwikkeling van nieuwe producten, processen, competenties of diensten of om bestaande producten, processen, competenties of diensten aanmerkelijk te verbeteren;

f. pre concurrentiële ontwikkeling: het omzetten van de resultaten van industrieel onderzoek in plannen, schema's of ontwerpen voor nieuwe, gewijzigde of verbeterde producten, processen of diensten;

g. haalbaarheidsstudie: het tot stand brengen van een schriftelijk rapport, inhoudende een systematisch opgezette en afgeronde analyse, alsmede een inschatting van de technische en econo-

mische mogelijkheden van industrieel onderzoek of pre concurrentiële ontwikkeling;

h. kennisoverdracht: het zonder commerciële doeleinden overdragen van kennis en informatie aan de zeescheepvaartsector;

i. klein project: een project waarvan de subsidiabele kosten minder dan € 50.000 bedragen;

j. groot project: een project waarvan de subsidiabele kosten € 50.000 of meer bedragen;

k. kennisinstelling:
1°. een in onderdeel a of b van de bijlage van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek genoemde instelling voor hoger onderwijs;

2°. een andere dan in de onder 1° bedoelde onderzoeksinstelling die geheel of gedeeltelijk door de rijksoverheid is gefinancierd en die activiteiten verricht met als doel het uitbreiden van de algemene wetenschappelijke en technische kennis;

3°. een geheel of gedeeltelijk door een andere staat gefinancierde openbare instelling voor hoger onderwijs;

4°. een geheel of gedeeltelijk door een andere staat gefinancierde onderzoeksinstelling die activiteiten verricht met als doel het uitbreiden van de algemene wetenschappelijke en technische kennis;

5°. een andere entiteit die door de Minister is aangewezen als kennisinstelling.

Artikel 2

1. De Minister kan op aanvraag subsidie verlenen aan een zeescheepvaartonderneming voor een project dat binnen de thema's duurzaamheid, veiligheid of logistieke efficiëntie in de zeescheepvaart valt en gericht is op innovatie.

2. Een groot project heeft tevens betrekking op een onderwerp als bedoeld in artikel 3, eerste lid.

Artikel 3

1. Voor grote projecten bepaalt de Minister jaarlijks voor welke onderwerpen binnen de thema's, bedoeld in artikel 2, een subsidieaanvraag ingediend kan worden. Deze onderwerpen worden in de Staatscourant bekend gemaakt.

2. De MIB adviseert de Minister over de onderwerpen, bedoeld in het eerste lid, door middel van een door de MIB opgestelde strategische onderzoeksagenda.

Artikel 4

Indien ter zake van het project of een deel daarvan al eerder subsidie is verleend, wordt slechts een zodanig bedrag aan subsidie verleend dat de som van de

subsidies niet groter is dan het bedrag dat op grond van deze regeling kan worden verleend.

§ 2. Subsidiebedrag

Artikel 5

De Minister stelt jaarlijks het subsidieplafond voor kleine en voor grote projecten vast en maakt dit bekend in de Staatscourant.

Artikel 6

1. Subsidiabele projectkosten zijn uitsluitend:

a. de volgende op of na 1 januari 2007 gemaakte rechtstreeks aan het onderzoek toe te rekenen kosten:

1°. loonkosten van direct bij het project betrokken personeel uitgaande van een uurloon zoals weergegeven in de loonstaat ingevolge artikel 67 van de Uitvoeringsregeling loonbelasting 2001; het uurloon wordt berekend op basis van 1650 productieve uren per jaar;

2°. kosten van aanschaf van benodigde materialen en hulpmiddelen gebaseerd op historische aanschafprijzen;

3°. kosten van het gebruik van bestaande machines en apparatuur, die niet geheel voor het project zijn aangeschaft;

4°. afschrijvingskosten van een schip gedurende verletdagen berekend volgens de voor dat schip gebruikelijke boekhoudkundige praktijk en onderbouwd door middel van een accountantsverklaring met een maximum van € 50.000;

5°. kosten van machines en apparatuur, die geheel voor het project zijn aangeschaft;

6°. aan derden verschuldigde kosten en kosten van gebruik van apparatuur bij kennisinstellingen en ondernemers;

7°. kosten van octrooiaanvraag;

8°. omzetbelasting indien de subsidieaanvrager de omzetbelasting niet kan verrekenen;

b. een opslag voor algemene kosten van ten hoogste 25 procent van de in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° bedoelde loonkosten.

2. De subsidieaanvrager kan bij de subsidieaanvraag een verzoek indienen om de berekening van de loonkosten, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1°, en de algemene kosten te mogen vervangen door een in zijn organisatie gebruikelijke, controleerbare methodiek. Dat verzoek gaat vergezeld van het gebruikte kostenmodel, de berekeningswijze daarvan en een goedkeurende accountantsverklaring.

Artikel 7

De subsidie bedraagt:

- a. voor een haalbaarheidsstudie maximaal 50 procent van de subsidiabele projectkosten;
- b. voor kennisoverdracht maximaal 80 procent van de subsidiabele projectkosten;
- c. voor industrieel onderzoek maximaal 50 procent van de subsidiabele projectkosten;
- d. voor pre concurrentiële ontwikkeling maximaal 25 procent van de subsidiabele projectkosten;
- e. voor een project dat bestaat uit zowel industrieel onderzoek als pre concurrentiële ontwikkeling maximaal 50 procent van de subsidiabele kosten voor zover de werkzaamheden bestaan uit industrieel onderzoek en maximaal 25 procent voor zover de werkzaamheden bestaan uit pre concurrentiële ontwikkeling.

Artikel 8

De in artikel 7, onderdelen c tot en met e, genoemde maximumpercentages kunnen worden verhoogd met:

- a. maximaal tien procent van de subsidiabele projectkosten, als het gaat om een aanvrager die een kleine of middelgrote onderneming is als bedoeld in verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen (PbEG L 10);
- b. maximaal vijftien procent van de subsidiabele projectkosten indien het project aansluit bij de doelstellingen van een project of een specifiek programma dat is opgesteld ingevolge het communautaire kaderprogramma op het gebied van onderzoek, technische ontwikkeling en demonstratie (PbEG L 400).

§ 3. Adviescommissie maritieme innovatie

Artikel 9

1. Er is een adviescommissie maritieme innovatie.
2. De adviescommissie bestaat uit vier leden, waaronder een voorzitter, die deskundig zijn op het terrein van de zeescheepvaart. Zij zijn niet werkzaam bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
3. De leden worden door de Minister voor een termijn van ten hoogste vier jaren benoemd. De leden zijn een keer herbenoembaar.
4. De leden van de adviescommissie nemen niet deel aan de voorbereiding en vaststelling van een advies, indien zij een persoonlijk belang hebben bij de ingediende aanvraag.
5. De adviescommissie stelt een reglement van orde op dat instemming van de Minister behoeft.

6. De Minister kan waarnemers aanwijken, die het recht hebben de vergaderingen van de adviescommissie bij te wonen.

7. De adviescommissie stelt jaarlijks een verslag op van haar werkzaamheden in het afgelopen kalenderjaar. Het jaarverslag wordt aan de Minister toegezonden en algemeen verkrijgbaar gesteld.

8. De bescheiden van de adviescommissie worden na beëindiging van haar werkzaamheden opgeborgen in het archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

§ 4. De aanvraag

Artikel 10

1. De aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend bij SenterNovem, met gebruikmaking van het formulier dat daartoe verkrijgbaar is gesteld bij SenterNovem.

2. De aanvraag gaat vergezeld van een projectplan en een begroting, alsmede van de andere in het formulier bedoelde bescheiden en gegevens.

Artikel 11

De Minister stelt voor grote projecten jaarlijks in ieder geval een periode vast waarbinnen subsidieaanvragen kunnen worden ingediend en doet daarvan mededeling in de Staatscourant.

Artikel 12

Aanvragen voor kleine projecten kunnen steeds voor 1 november van het desbetreffende jaar worden ingediend, met dien verstande dat in 2010 aanvragen tot 1 juli van dat jaar kunnen worden ingediend.

Artikel 13

- De aanvraag wordt geweigerd indien:
- a. het een klein project betreft dat niet past binnen een thema, als bedoeld in artikel 2;
 - b. het een groot project betreft dat geen betrekking heeft op een van de onderwerpen, bedoeld in artikel 3, eerste lid, voor het desbetreffende jaar;
 - c. de Minister het niet aannemelijk acht dat het project binnen drie jaar en voor 1 juli 2011 is afgerond.

§ 5. Beoordeling grote projecten

Artikel 14

1. De Minister wint over de ingediende aanvragen tot subsidieverlening voor grote projecten advies in van de MIB en van de adviescommissie.
2. De MIB brengt binnen twee weken na dagtekening van het verzoek om advies schriftelijk advies uit aan de Minister over de mate waarin het project kan rekenen op draagvlak binnen de Nederlandse zeescheepvaartsector.

3. De adviescommissie brengt binnen een termijn van zes weken na dagtekening van het verzoek om advies schriftelijk advies uit aan de Minister.

Artikel 15

1. De adviescommissie geeft aan de Minister een negatief advies:

- a. indien onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische en economische haalbaarheid van het project;
- b. indien blijkt dat het project niet op draagvlak binnen de Nederlandse zeescheepvaartsector kan rekenen.

2. De aanvragen die na de toets, bedoeld in het eerste lid, positief zijn beoordeeld worden in een rangorde geplaatst. Daarbij worden de aanvragen beoordeeld naar de mate waarin de voorgestelde projecten voldoen aan de volgende, in gewicht afnemende, criteria:

- a. het innovatief karakter of een wezenlijk nieuwe toepassing van een bestaande technologie;
- b. de verspreiding van de verworven kennis in de zeescheepvaartsector;
- c. een toepassingsgerichte vertaling van kennis naar nieuwe toepassingen en de toepassingsmogelijkheden van de projectresultaten in de zeescheepvaartsector;
- d. het maatschappelijk voordeel dat met de kennis kan worden behaald.

§ 6. Beoordeling kleine projecten

Artikel 16

De Minister beoordeelt of een klein project waarvoor een aanvraag is ingediend:

- a. een innovatief karakter heeft;
- b. economisch of technisch perspectief heeft op de toepassing op praktijkschaal; en
- c. een uitstralingseffect kan hebben voor toepassing door andere zeescheepvaartondernemingen.

Artikel 17

De Minister beoordeelt de aanvragen tot subsidieverlening voor kleine projecten in volgorde van ontvangst, met dien verstande dat indien de aanvraag aanvulling behoeft de datum waarop de aanvraag is aangevuld, geldt als de datum van ontvangst.

§ 7. Beschikking tot subsidieverlening

Artikel 18

1. De Minister stelt voor grote projecten de rangorde vast en gaat op basis hiervan over tot het verlenen van de subsidies.

2. Indien het subsidiebedrag dat verleend kan worden aan de subsidieaanvrager wiens aanvraag als eerste in de rangorde is geplaatst lager is dan het subsidieplafond, bedoeld in artikel 5, verleent de Minister dat subsidiebedrag.

3. Indien aan de aanvrager van de volgende aanvraag een subsidiebedrag verleend kan worden dat lager is dan het bedrag dat na de beslissing op de eerste

aanvraag resteert, verleent de Minister ook aan die aanvrager dat subsidiebedrag, en zo vervolgens.

4. Indien in de rangorde een aanvraag aan de orde is, waarop een hoger bedrag kan worden verleend dan het bedrag dat van het subsidieplafond resteert, wordt het subsidiebedrag bepaald gelijk aan dat bedrag.

5. De Minister wijst de resterende aanvragen af.

Artikel 19

1. De Minister beslist over een aanvraag tot subsidieverlening voor een groot project binnen dertien weken na afloop van de in artikel 11 bedoelde periode.

2. De Minister beslist over een aanvraag tot subsidieverlening voor een klein project binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag voor een subsidie.

§ 8. Verplichtingen van de subsidieontvanger

Artikel 20

Aan de subsidieverlening zijn de in de artikelen 21 tot en met 25 opgenomen verplichtingen verbonden.

Artikel 21

1. De subsidieontvanger voert het project uit in overeenstemming met het projectplan waarop de subsidieverlening betrekking heeft en voltooit het project uiterlijk op het bij de verlening bepaalde tijdstip.

2. De subsidieontvanger kan een schriftelijk verzoek tot wijziging van de verleningsbeschikking indienen bij de Minister ten behoeve van het vertragen, het essentieel wijzigen of het stopzetten van het project. De Minister kan voorwaarden aan de wijziging verbinden.

3. De subsidieontvanger doet onverwijld mededeling aan de Minister van de indiening bij de rechtbank van een verzoek tot verlening van surséance van betaling, tot faillietverklaring of van andere omstandigheden, die voor de subsidieverlening van belang kunnen zijn.

Artikel 22

1. De subsidieontvanger voert het project uit in Nederland.

2. De Minister kan ontheffing verlenen van het eerste lid.

3. Aan een ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden.

Artikel 23

1. De subsidieontvanger brengt na afloop van de helft van de periode waarin het project wordt uitgevoerd rekenende vanaf de dag dat de subsidie is verleend, een schriftelijk verslag uit over de uitvoering en de bereikte resultaten van het project, met inbegrip van een vergelijking van die uitvoering en

die resultaten met het projectplan en de bij de subsidieverlening vermelde raming van de projectkosten.

2. Indien de totale periode waarvoor subsidie is verleend langer dan twee jaar is, brengt de subsidieontvanger een verslag als bedoeld in het eerste lid uit, uiterlijk een jaar na de dag waarop de subsidie is verleend.

Artikel 24

1. De subsidieontvanger maakt de resultaten van het project op hoofdlijnen openbaar.

2. De subsidieontvanger stelt derden op verzoek in de gelegenheid nader van de resultaten van het project kennis te nemen. De subsidieontvanger vraagt hiervoor een marktconform bedrag.

3. Indien er op de resultaten een eigendomsrecht rust, mag de subsidieontvanger deze tot twee jaar na afloop van het project niet overdragen aan derden, tenzij een ontheffing is verkregen van de Minister.

Artikel 25

De subsidieontvanger voert een administratie waaruit te allen tijde op eenvoudige en duidelijke wijze alle in artikel 6, eerste lid, genoemde projectkosten kunnen worden afgelezen. Ten aanzien van de verantwoording van de loonkosten is een urenverantwoording per werknemer aanwezig.

§ 9. Subsidievaststelling

Artikel 26

1. De subsidieontvanger dient binnen dertien weken na het in artikel 21, eerste lid, bedoelde tijdstip bij de Minister een verzoek tot vaststelling van de subsidie in met gebruikmaking van het formulier dat verkrijgbaar is gesteld bij SenterNovem. Het verzoek gaat vergezeld van:

- a. de gegevens, bedoeld in dit formulier;
- b. een afschrift van de publicatie, bedoeld in artikel 24, eerste lid;
- c. een schriftelijk eindverslag over de uitvoering en bereikte resultaten van het project;
- d. een financieel eindverslag.

2. Indien de subsidie voor een project € 100.000 of meer bedraagt gaat het financieel eindverslag vergezeld van een goedkeurende verklaring van de accountant. Het financiële eindverslag en de accountantsverklaring worden opgesteld in overeenstemming met het als bijlage van deze regeling opgenomen model controleprotocol subsidies.

Artikel 27

1. De Minister geeft de beschikking tot subsidievaststelling binnen acht weken na ontvangst van het verzoek tot vaststelling van de subsidie.

2. Indien de beschikking niet binnen acht weken kan worden gegeven, stelt de Minister de aanvrager daarvan in

kennis en noemt hij daarbij een redelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegemoet kan worden gezien.

§ 10. Voorschotten

Artikel 28

1. Aan de subsidieontvanger kunnen op aanvraag een of meer voorschotten worden verstrekt. Het totale bedrag bedraagt maximaal 60 procent van het verleende subsidiebedrag.

2. Het bedrag dat aan voorschotten wordt verleend, bedraagt maximaal € 125.000 per project per jaar.

3. De aanvraag tot voorschotverlening gaat vergezeld van een overzicht van de liquiditeitsbehoefte.

§ 11. Slotbepalingen

Artikel 29

De Minister stelt uiterlijk twee en een half jaar na inwerkingtreding van deze regeling een evaluatierapport op.

Artikel 30

Met het toezicht op de naleving van de aan de subsidie verbonden verplichtingen zijn belast de taakmanagers, het hoofd en het plaatsvervangend hoofd van de afdeling Interne Controle van SenterNovem.

Artikel 31

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

2. Deze regeling vervalt vier jaar na het tijdstip van inwerkingtreding, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op voordien verstrekte subsidie.

Artikel 32

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie.

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

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

J.C. Huijzinga-Heringa.

Bijlage als bedoeld in artikel 26, tweede lid

Model Controleprotocol Subsidies

1. Inleiding

1.1. Dit controleprotocol heeft betrekking op de subsidieverstrekking van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan begunstigden in het kader van de Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie, voor zover dit subsidies betreft van € 100.000 of meer.

1.2. De volgende begrippen zijn van toepassing.

– de Minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat
– project: een samenhangend geheel van activiteiten, bestaande uit industrieel onderzoek of préconcurrentiële ontwikkeling of een combinatie van beide,
– een haalbaarheidsstudie of, kennisoverdracht.
– derde accountant: de externe accountant van de subsidieontvanger (zoals bedoeld in artikel 2: 393 BW)
– subsidieregeling: De Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie
– financieel eindverslag: verslag met daarin een overzicht van de aan het project toe te rekenen daadwerkelijk betaalde subsidiabele kosten en inkomsten alsmede een toelichting op de verschillen ten opzichte van de bij de aanvraag ingediende begroting

1.3. De volgende regelingen zijn van toepassing:

a. De AWB

b. b.de Kaderwet Subsidies Verkeer en Waterstaat

c. de Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie

1.4. Dit controleprotocol is een nadere uitwerking van artikel 26, tweede lid van de Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie. In dit controleprotocol wordt uiteengezet welke algemene uitgangspunten en specifieke vereisten gelden bij de uitvoering van de controle door de accountant van de subsidieontvanger ten aanzien van het verzoek tot vaststelling van de subsidie alsmede op welke wijze de uitkomsten van deze controle dienen te worden gerapporteerd.
1.5. Ter toetsing van de naleving van het controleprotocol kan door accountants van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of door haar aangewezen accountants een review worden uitgevoerd bij de accountant van de subsidieontvanger. Indien een review wordt uitgevoerd zal hierover tevens overleg worden gepleegd met de subsidieontvanger.

2. Algemene uitgangspunten voor de controle

2.1. De controle dient de getrouwe weergave van de financiële gegevens in het financieel eindverslag alsmede de rechtmatige besteding van de ter beschikking gestelde middelen te omvatten.

2.2. Van de accountant wordt verwacht dat hij niet alleen controleert dat de in het financieel eindverslag opgenomen financiële gegevens getrouw zijn weergegeven, maar ook dat hij de naleving van de subsidievoorwaarden toetst en nagaat of de uitgaven passen binnen het kader van de subsidieregeling (zoals genoemd onder punt 1.1).

2.3. Ten aanzien van de uitvoering van de controle door de derde accountant geldt een controletolerantie van 1%. Dit percentage heeft betrekking op het vast

stellen subsidiebedrag, bepaald overeenkomstig de desbetreffende beschikking.

3. Specifieke vereisten

Bij de uitvoering van de controle dient vastgesteld te worden dat:

- a. de kosten na 1-1-2007 zijn gemaakt en daadwerkelijk zijn betaald en rechtstreeks zijn toe te rekenen aan het project <projectnummer> met de titel <titel> terzake waarvan subsidie is verleend;
- b. het project is uitgevoerd overeenkomstig het projectplan (artikel 21);
- c. het project is uitgevoerd in Nederland dan wel dat de Minister daarvoor een ontheffing heeft verleend en aan de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden is voldaan (artikel 22);
- d. de administratie (inclusief de urenverantwoordingen) voldoet aan de eisen zoals opgenomen in artikel 25 van de subsidieregeling;
- e. de in het financieel eindverslag opgenomen kosten betreffen zoals aangegeven zijn in artikel 6 van de subsidieregeling en dat deze kosten zijn gepresenteerd overeenkomstig de rubricering genoemd in de artikelen 7 en 8 van de subsidieregeling;
- f. de eventueel opgevoerde afschrijvingskosten van een schip aantoonbaar zijn gebaseerd op de afschrijvingstermijn die de subsidieaanvrager hanteert bij het opstellen van de jaarrekening overeenkomstig BW2 titel 9 en in overeenstemming is met maatschappelijk geaccepteerde normen terzake (artikel 6 lid 1a4 van de subsidieregeling);
- g. de kosten betrekking hebben op de periode [...datum...] tot en met [...datum...] die in de beschikking tot toewijzing van de subsidie is aangegeven;
- h. de bij de aanvraag en vaststellingsverzoek verstrekte informatie omtrent de door andere bestuursorganen of door de Commissie van de Europese Gemeenschappen verstrekte subsidies terzake van de kosten van de gesubsidieerde activiteiten juist en volledig is weergegeven;
- i. de verstrekte informatie inzake de in het financieel eindverslag opgevoerde BTW over het al dan niet in aftrek kunnen brengen van de omzetbelasting (BTW) juist is;
- j. er aan subsidieontvanger geen surséance van betaling is verleend, er geen faillissement voor de subsidieontvanger is aangevraagd dan wel dat daartoe geen verzoek daartoe bij de rechtbank is ingediend;
- k. de subsidieontvanger de resultaten van het project op hoofdlijnen openbaar heeft gemaakt;
- l. indien er een eigendomsrecht op de projectresultaten rust, de overdracht van dit recht aan derden met toestemming van de Minister heeft plaatsgevonden.

Rapportering

De accountant legt de uitkomsten van de controle vast in een accountantsverklaring. Voor deze verklaring dient de tekst te worden gehanteerd conform de onderstaande modelverklaring.

Naast zijn oordeel over het financiële eindverslag en de rechtmatige besteding van de subsidie vermeldt de accountant in een afzonderlijk rapport van bevindingen eventuele specifieke bevindingen, die naar het oordeel van de accountant voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van belang zijn.

Model accountantsverklaring

Oprichting

Wij hebben het bijgevoegde financiële eindverslag over de periodetot met bijlagen van

[...naam aanvrager...] te [...statutaire vestigingsplaats...] gecontroleerd en gewaarmerkt.

Dit financiële eindverslag is opgesteld in het kader van de vaststelling van de subsidie die met aanvraagnummer [...nr...] bij brief van [...datum...] met kenmerk [...kenmerk...] door de Minister van Verkeer en Waterstaat is verleend.

Deze subsidie is verleend op grond van de Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie (de subsidieregeling).

Verantwoordelijkheid subsidieontvanger

De subsidieontvanger is verantwoordelijk voor het opstellen van een aanvraag om subsidievaststelling met daarbij een financieel eindverslag, onder meer in overeenstemming met de subsidieregeling. Tevens is de subsidieontvanger verantwoordelijk voor de rechtmatigheid van de in het financieel eindverslag opgenomen kosten en inkomsten. Dit houdt in dat deze bedragen in overeenstemming dienen te zijn met de bij de aanvraag ingediende begroting en de relevante wet- en regelgeving. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer het ontwerpen, invoeren en instandhouden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van een getrouw financieel eindverslag, zodanig dat dit verslag geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat en voor de naleving van de relevante wet- en regelgeving, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over het financiële eindverslag en de rechtmatige besteding van de subsidie op basis van onze controle als bedoeld in het controleprotocol behorende bij de subsidieregeling. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht en het

vorengenoemde controleprotocol. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat het financieel eindverslag geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in het financieel eindverslag. De keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvorming van een accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van risico's van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude en fouten. In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het maken van en getrouw weergeven van de bedragen in het financieel eindverslag, alsmede het voor de naleving van de betreffende wet- en regelgeving relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het interne beheersingssysteem van de subsidie ontvangen.

Tevens omvat de controle onder meer een evaluatie van de toegepaste grondslagen van financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die subsidieontvanger heeft gemaakt, een evaluatie van het algehele beeld van het financiële eindverslag, alsmede de evaluatie van de aanvaardbaarheid van het gehanteerde referentiekader voor de rechtmatigheid.

De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van het vast te stellen subsidiebedrag. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

De controle is uitgevoerd met inachtneming van het voor deze accountantsverklaring geldende controleprotocol behorende bij de Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie.

Wij zijn van mening dat onze controle een deugdelijke grondslag vormt voor ons oordeel.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft het financiële eindverslag een getrouw beeld van de omvang en samenstelling van de subsidie kosten en opbrengsten in overeenstemming met de subsidieregeling. Voorts zijn wij van oordeel dat de in dit financieel eindverslag verantwoorde kosten en inkomsten voldoen aan de eisen van rechtmatigheid. Dit houdt in dat de bedragen in overeenstemming zijn met de bij de aanvraag ingediende

begroting dan wel met een door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde wijziging daarvan en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen zoals die in het vorengenoemde controleprotocol zijn opgenomen

Plaats, datum
Naam accountantsorganisatie
Naam externe accountant en ondertekening met die naam

Toelichting

Algemeen

1. Achtergrond

Door de strategische ligging van Nederland vervult de scheepvaart een belangrijke logistieke functie voor zowel Nederland als het Europese achterland. De zeescheepvaart verzorgt de helft van de goederenstroom van en naar Nederland: dit is ruim 430 miljoen ton. Daarmee is de zeescheepvaart voor Nederland onmisbaar voor de aan- en afvoer van goederen. De zeescheepvaart is niet alleen qua volume groot. Door globalisering en toename van de internationale handel is er ook sprake van een sterke groei. De containervaart groeit jaarlijks met 7 tot 10%, momenteel vooral onder invloed van de marktontwikkelingen in China. De zeescheepvaart maakt deel uit van het maritieme cluster dat bestaat uit zeescheepvaart, scheepsbouw, maritieme toeleveringsindustrie, offshore, binnenvaart, natte waterbouw, havens, maritieme dienstverlening, visserij, Koninklijke Marine en watersportindustrie. Binnen dit cluster neemt de zeescheepvaart een belangrijke positie in. Immers, de zeescheepvaart genereert 35% van de totale omzet van dit cluster. Verder heeft de zeescheepvaart een belangrijke 'aanjaagfunctie' ten opzichte van andere sectoren, zoals de scheepsbouw en de toeleveranciers.

De Minister van Verkeer en Waterstaat (verder: de Minister) wil een overgang naar een meer duurzame zeevaart bevorderen. Daarbij wordt met name gedacht aan brandstofbesparing en de vermindering van voor het milieu schadelijke emissies naar de lucht en het water. Ook is het gewenst dat, ondanks de toenemende groei van het vervoer over zee, dit transport op een veilige manier blijft geschieden. Daarnaast is het van belang dat er nagedacht wordt over verbetering van logistieke dienstverlening, waarbij de zeevaart zich onderdeel weet van een logistieke keten ('supply chain management').

In lijn met de door de Europese Raad geformuleerde 'Lissabonstrategie' (conclusies van het Voorzitterschap van 23 maart 2000) ziet de rijksoverheid de ontwikkeling van kennis en innovatie als het belangrijkste middel om tot een verbetering op de bovengenoemde punten te komen.

Het ontwikkelen en toepassen van innovaties in de zeescheepvaart is in beginsel een verantwoordelijkheid van de zeescheepvaartsector. Uit onderzoek naar het innovatieve karakter van de Nederlandse maritieme cluster¹ is gebleken dat in de zeescheepvaartsector vooral efficiencyverhoging binnen het eigen bedrijf de drijvende kracht is achter innovatie en dat met name budgettaire problemen als knelpunt bij vernieuwingsinspanningen worden ervaren. Om grotere stappen te maken op innovatief gebied (zogenaamde systeeminnovaties) zijn meer focus en een zwaardere inzet nodig op onderwerpen die uitzicht bieden op een bredere toepassing van nieuwe kennis binnen de zeescheepvaartsector. Daarnaast is het gewenst dat het MKB-bedrijfsleven een grotere inspanning levert om geleidelijk innovaties te ontwikkelen waarvan de zeescheepvaart als geheel kan profiteren. De ervaring leert dat innovatie-inspanningen die niet alleen gericht zijn op het eigen bedrijf en dus een bredere uitstraling hebben, binnen de zeevaartsector niet of niet voldoende snel van de grond komen. Met een financiële prikkel kan de zeescheepvaartsector tot meer collectieve innovatie-inspanningen op de hierboven genoemde maatschappelijke thema's worden aangezet. De Minister is bereid de nodige randvoorwaarden te scheppen waarbinnen het bedrijfsleven kansen kan benutten. Daartoe strekt deze tijdelijke subsidieregeling. De gedachte hierachter is dat met deze innovatie-impuls een proces in gang wordt gezet dat door het bedrijfsleven zelf draaiende kan worden gehouden. Onder andere met dit beleid wordt invulling gegeven aan de conclusies van de Raad van de Europese Unie betreffende 'de versterking van het Europese innovatiebeleid' van 26 juni 2003 (PbEU 2003 C 149).

2. Beleidsmatige overwegingen

Om de randvoorwaarden scheppende rol van de rijksoverheid te effectueren is in deel drie van de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II 2004/05, 29 644, nrs. 12 en 13) het voornemen geformuleerd om voor een periode van vier jaar €10 miljoen te reserveren ten behoeve van een innovatie-impuls teneinde het innoverende vermogen van de zeescheepvaart gedurende een beperkte periode te stimuleren. Tijdens de eerste Rondetafel Conferentie Maritiem Cluster van 27 oktober 2004 zijn afspraken gemaakt tussen de top van het maritieme cluster en de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretarissen van Economische Zaken en van Financiën. Bij die gelegenheid is de stichting Nederland Maritiem Land (verder: NML) gevraagd om, in overleg met de maritieme sectoren, een voorstel te formuleren om uitvoering te geven aan de innovatie-impuls. De uitgangspunten van dit voorstel zijn in deze regeling neergelegd.

De doelstellingen voor de innovatie-impuls voor de zeescheepvaart zijn:
1. het bevorderen dat een aantal majeure technologische doorbraken op het terrein van duurzame en veilige scheepvaart en logistieke efficiëntie wordt bereikt;

2. het stimuleren dat een innovatieprogramma van en voor het midden- en kleinbedrijf (MKB) van de grond komt.

Daarbij gaat het niet alleen om technologische innovaties maar ook om organisatorische vernieuwingen.

Gegeven de wenselijkheid van een tijdelijke impuls en de eerder geformuleerde maatschappelijke doelen, is er niet voor gekozen generieke instrumenten zoals een fiscale stimuleringsregeling of een generieke subsidieregeling in te zetten, maar gedurende een viertal jaren subsidie te verlenen aan kansrijke projecten die:

- a. vallen binnen maatschappelijk relevante thema's binnen de zeescheepvaart (duurzaamheid, veiligheid, logistieke efficiëntie),
- b. zonder deze steun niet of niet voldoende snel tot uitvoering kunnen komen,
- c. zich richten op haalbaarheidsonderzoek, industrieel onderzoek dan wel pre concurrentie ontwikkeling en kennisoverdracht, en
- d. door de sector zelf vanuit Nederlands perspectief als zinvol en innovatief worden ervaren.

Een deel van het beschikbare budget voor de innovatie-impuls (de eerder genoemde € 10 miljoen) zal worden aangewend ten behoeve van de financiering van een ondersteunend bureau dat gevestigd is bij NML. Dit bureau heeft tot taak stimulerende activiteiten te ontplooiën om de markt te prikkelen tot het inbrengen van zinvolle projectvoorstellen. De subsidie wordt verstrekt op grond van de Tijdelijke subsidieregeling Nederland Maritiem Land 2006-2009. Voorts zal een deel van het budget worden aangewend ten behoeve van de dekking van kosten die voortvloeien uit de uitvoering van de regeling.

Het grootste deel van het budget (ten minste € 8 miljoen) is bestemd voor subsidies aan concrete innovatieprojecten die beantwoorden aan de bovengenoemde uitgangspunten. De onderhavige regeling vormt hiervoor de wettelijke grondslag.

De regeling is niet bedoeld als een investeringssteun voor de toepassing van marktrijpe innovaties op schepen of voor andere marktrijpe innovaties. Ook fundamenteel onderzoek valt niet onder deze regeling, omdat dergelijk onderzoek reeds langs een andere weg door de rijksoverheid wordt ondersteund. Er is voor gekozen om de kring van begunstigden te beperken tot zeescheepvaart-ondernemingen. Onder 'zeescheepvaart-

ondernemingen' wordt verstaan: ondernemingen die als voornaamste economische activiteit hebben: het vervoer van goederen of personen over zee. Verwacht mag worden dat bij de ontwikkeling van innovaties ten behoeve van de zeescheepvaartsector ook kennisinstellingen en bedrijven uit de scheepsbouw dan wel de maritieme toeleveranciers betrokken zullen worden. Dit laat onverlet dat de vraag naar innovatieve oplossingen uit zal moeten gaan van de zeescheepvaartondernemingen en dat alleen deze bedrijven een subsidie kunnen aanvragen.

De regeling voorziet in de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor kleine projecten en voor grote projecten. Een klein project is een project waarvan de subsidiabele kosten minder dan € 50.000 bedragen. Een groot project is een project waarvan de subsidiabele kosten € 50.000 of meer bedragen. Naar verwachting zal het MKB met name aanvragen voor subsidieverlening voor kleine projecten indienen.

De regeling heeft in beginsel een open karakter. Dat wil zeggen dat de regeling niet voorschrijft langs welke weg projecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd tot stand dienen te komen. Desalniettemin acht de Minister het van belang dat projectvoorstellen op basis van vraagsturing vanuit een centrale regie door de sector worden ontwikkeld. Op deze wijze wordt bevorderd dat een samenhangend pakket aan programma-tisch geordende projecten zonder overlap ontstaat, dat op draagvlak binnen de Nederlandse zeescheepvaartsector kan rekenen. Ook vindt de Minister het van belang rekening te houden met het specifieke karakter van kleinere bedrijven. Daarnaast wordt grote waarde gehecht aan een brede verspreiding van kennis. Met het oog hierop heeft het bedrijfsleven, onder auspiciën van NML, de Maritime Innovation Board (verder: de MIB) ingesteld, bestaande uit deskundigen op hoog niveau uit het maritieme cluster. De MIB adviseert de Minister over de volgende twee punten. De MIB stelt een onderzoeksagenda op. Deze agenda vormt het inhoudelijke kader waarop grote projecten zich dienen te richten. Verder geeft de MIB advies over individuele aanvragen voor grote projecten met betrekking tot het draagvlakcriterium van artikel 15, eerste lid, onderdeel b. Daarnaast acht de Minister het van belang dat de MIB een monitoren taak vervult met betrekking tot de uitvoering van de strategische onderzoeksagenda en de verspreiding van kennis. De Minister informeert de MIB dan ook over de voortgang in de subsidieverlening en over de tussentijds geboekte resultaten.

Op basis van de door de MIB opgestelde strategische onderzoeksagenda, zijn voor het jaar 2007 de onderwerpen bepaald waarbinnen de grote projecten

dienen te passen. Deze onderwerpen zijn in de Staatscourant bekend gemaakt. Een dergelijke bekendmaking geschiedt jaarlijks. Voor kleine projecten waarvoor subsidieverlening wordt gevraagd, geldt alleen de eis dat het project past binnen een of meer van de thema's 'duurzaamheid', 'veiligheid' en 'logistieke efficiëntie'.

3. De procedure op hoofdlijnen

Voorbereidingsfase

Projectvoorstellen worden vanuit de zeescheepvaartsector ontwikkeld. De aanvraag voor subsidie voor een project wordt ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, p/a SenterNovem, Juliana van Stolberglaan 3, 2595 CA Den Haag. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het aanvraagformulier dat bij SenterNovem verkrijgbaar is. De Minister heeft het agentschap SenterNovem gemandateerd om de regeling uit te voeren.

Beoordelingsfase

Er wordt voor de projecten jaarlijks een subsidieplafond vastgesteld. Die plafonds worden in de Staatscourant bekend gemaakt. Aanvragen voor subsidieverlening voor kleine projecten kunnen steeds tot 1 november van het desbetreffende jaar en in 2010 uiterlijk tot 1 juli van dat jaar worden ingediend. Voor grote projecten zal jaarlijks ten minste één periode worden vastgesteld waarbinnen subsidieaanvragen kunnen worden ingediend. Bekendmaking daarvan geschiedt in de Staatscourant.

De Minister stelt eerst vast of de aanvragen volledig zijn. Indien dat niet het geval is, wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag aan te vullen. Na deze stap volgt een toets op een aantal inhoudelijke criteria. Aanvragen voor subsidieverlening voor een klein project moeten passen binnen de thema's duurzaamheid, veiligheid of logistieke efficiëntie in de zeescheepvaart. Verder wordt beoordeeld of het project een innovatief karakter heeft, er een economisch of technisch perspectief is op toepassing op praktijkschaal en het project een uitstralings-effect kan hebben voor toepassing door andere zeescheepvaartondernemingen. Op de aanvragen voor subsidieverlening voor kleine projecten wordt beslist in de volgorde van ontvangst van de aanvragen. Indien het subsidieplafond dat voor het desbetreffende jaar is vastgesteld, is bereikt, worden de overige aanvragen afgewezen.

Voor aanvragen voor subsidieverlening voor grote projecten vraagt de Minister advies van de MIB en de adviescommissie maritieme innovatie (verder: adviescommissie), alvorens een besluit te nemen. De MIB geeft advies uit over de mate waarin het project kan rekenen op draagvlak binnen de Nederlandse zeescheepvaartsector. De advies-

commissie neemt het advies van de MIB mee in haar uiteindelijke advies aan de Minister. De adviescommissie beoordeelt eerst de technische en economische haalbaarheid van het project en bepaalt mede op basis van het advies van de MIB of het project ook op draagvlak binnen de Nederlandse zeescheepvaartsector kan rekenen. De projecten die op deze punten positief worden beoordeeld, worden vervolgens beoordeeld aan de hand van de criteria van artikel 15, tweede lid. Het gaat hier onder meer om het innovatieve karakter van het project en de verspreiding van de verworven kennis in de zeescheepvaartsector. De criteria nemen af in gewicht. Na de beoordeling van de aanvragen, wordt een rangorde voorgesteld die deel uitmaakt van het advies. De Minister beslist vervolgens over het verlenen van subsidie. Daartoe stelt de Minister de rangorde vast. Daarna gaat de Minister, aan de hand van de rangorde, over tot verlening van subsidie voor zover het voor het desbetreffende jaar vastgestelde subsidieplafond niet bereikt is.

4. Administratieve lasten

Op basis van het standaard kostenmodel is een berekening gemaakt van de administratieve lasten die voortvloeien uit de toepassing van deze regeling. Uit deze berekening blijkt dat het totale percentage administratieve lasten ten opzichte van het totale subsidiebedrag jaarlijks ca. 3,9% bedraagt. Dit komt neer op een bedrag van € 78.329 op de € 2.000.000. Dit bedrag bestaat uit € 41.580 aan kosten in de aanvraagfase, € 19.440 aan kosten in de exploitatiefase en € 17.309 aan kosten in de vaststellingsfase van de subsidie.

Een concept van deze regeling is ter toetsing aan het adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) voorgelegd. Per brief van 26 april 2007 met kenmerk RL/CM/2007/099 is door de Collegevoorzitter van Actal meegedeeld dat de regeling niet voor een advies geselecteerd, vanwege de door Actal gehanteerde selectiecriteria.

5. Europeesrechtelijke aspecten

Deze subsidieregeling is, gelet op artikel 88, derde lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, op 24 januari 2006 gemeld bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen en door de Commissie op 2 februari 2006, N60/2006, geregistreerd. De Commissie heeft bij brief van 25 april 2007, betreffende de Tijdelijke subsidieregeling maritieme innovatie, Staatssteun nr. N265/06, kenbaar gemaakt dat zij geen bezwaren heeft tegen het ten uitvoer brengen van deze regeling.

Artikelsgewijs

Artikel 1

onderdeel a

De MIB bestaat uit vertegenwoordigers van grote rederijen, een vertegenwoordiging van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), vertegenwoordigers uit de scheepsbouw (Vereniging van Nederlandse Scheepsbouw Industrie), en van de toeleveranciers (Holland Marine Equipment) en heeft een onafhankelijk voorzitter. De MIB wordt bijgestaan door een ondersteunend bureau dat is ondergebracht bij NML. Deze stichting onderhoudt contacten met de gehele maritieme cluster. Samen met de aangesloten brancheorganisaties richt NML zich op het doen van voorstellen aan de Minister met betrekking tot het maritieme beleid in Nederland en op de verbetering van het imago van de cluster. Het bestuur van de stichting is samengesteld uit prominente personen uit de diverse maritieme sectoren, die op persoonlijke titel zitting hebben. .

onderdeel b

De adviescommissie is een onafhankelijke commissie bestaande uit onder andere wetenschappelijke deskundigen op het terrein van maritieme innovaties die is ingesteld door de Minister.

onderdelen e tot en met h

De definities van de verschillende stadia van het traject van onderzoek en ontwikkeling zijn in dit artikel gebaseerd op onderdeel 5.4 en bijlage I bij de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling (PbEG 1996, C 45). Hieronder worden deze typen onderzoek nader toegelicht. Bij industrieel onderzoek vindt, kortweg gezegd, nader onderzoek plaats van de resultaten verkregen uit fundamenteel onderzoek. Resultaten uit industrieel onderzoek die beantwoorden aan industriële of commerciële doelstellingen kunnen worden uitgewerkt tijdens activiteiten in het kader van pre concurrentiële ontwikkeling. Pre concurrentiële ontwikkeling bestaat uit activiteiten die de fabricage van een eerste prototype omvatten dat nog niet voor commerciële doeleinden kan worden aangewend. Voorts kan daaronder de conceptuele formulering en het ontwerp van alternatieve producten, processen of diensten worden verstaan en eerste demonstratie- of modelprojecten, voor zover deze projecten niet voor commerciële exploitatie kunnen worden gebruikt of geschikt gemaakt.

In de praktijk kan het voorkomen dat in een project activiteiten van industrieel onderzoek en pre concurrentiële ontwikkeling in elkaar overlopen. Daarom is in artikel 7, onderdeel e, geregeld dat ook een combinatie van industrieel onder-

zoek en pre concurrentiële ontwikkeling in aanmerking kan komen voor subsidie. In verband met de kosten en risico's die gemoeid zijn met industrieel onderzoek en pre concurrentiële ontwikkeling is het veelal raadzaam de haalbaarheid van dergelijk onderzoek te analyseren. Hierdoor kan onzekerheid op technisch gebied, maar ook wat betreft de organisatie van het project en de marktkansen voor een deel worden weggenomen.

onderdeel k

Onder het begrip kennisinstelling vallen de in Nederland gevestigde universiteiten. Verder vallen onder dat begrip de buiten Nederland gevestigde openbare instellingen voor hoger onderwijs, mits deze gelijkwaardig zijn aan een in Nederland gevestigde universiteit. Met betrekking tot onderzoekinstellingen is een vergelijkbare systematiek neergelegd in de onderdelen 2 en 4. Ingevolge het vijfde onderdeel kunnen bijvoorbeeld HBO-instellingen worden aangewezen als kennisinstellingen in de zin van deze regeling.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt wie in aanmerking kunnen komen voor een subsidie op grond van deze regeling. In zijn algemeenheid geldt als eis dat projectvoorstellen gericht dienen te zijn op innovatie en passen binnen de thema's duurzaamheid, veiligheid of logistieke efficiëntie. Voor grote projecten geldt verder dat een project past binnen nader door de Minister vastgestelde onderwerpen. Het is de bedoeling dat zeescheepvaartondernemingen van deze regeling kunnen profiteren. Bij veel projecten zal een samenwerking met andere partijen (kennisinstellingen, andere rederijen en bedrijven uit de scheepsbouwsector en of toeleveranciers) nodig zijn om de benodigde expertise en financiële middelen voor het uitvoeren van een project bijeen te brengen. De aanvraag voor een subsidie moet echter worden gedaan door een zeescheepvaartonderneming die een vestiging heeft in een van de lidstaten van de Europese Unie, een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte of in de Bondsstaat Zwitserland. De zeescheepvaartonderneming zal zelf afspraken moeten maken met haar eventuele partners over de uitvoering van het project.

Artikel 3

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemeen deel.

Artikel 4

Dit artikel strekt ertoe te voorkomen dat, in het geval bij andere bestuursorganen een subsidieaanvraag voor hetzelfde project is ingediend, een zodanige cumulatie van subsidie ontstaat dat daardoor

het totale verkregen subsidiebedrag het maximaal toe te kennen bedrag op basis van deze regeling overschrijft. Daarom worden ingevolge dit artikel alle subsidiebijdragen van andere bestuursorganen of de Europese Commissie die zijn verstrekt ten behoeve van de projectkosten of een deel daarvan, in mindering gebracht op het subsidiebedrag dat op grond van deze regeling kan worden verstrekt voor het desbetreffende project.

Artikel 5

Een deel van het budget wordt aangewend ten behoeve van de dekking van kosten die voortvloeien uit de uitvoering van de regeling. Het grootste deel van het budget (ten minste € 8 miljoen) zal worden verdeeld in een jaarlijks budget voor grote projecten en een jaarlijks budget voor kleine projecten.

Artikel 6

In dit artikel is een omschrijving van de projectkosten opgenomen, die in aanmerking worden genomen bij de toepassing van artikel 7. Deze subsidiabele kostenposten zijn in overeenstemming met de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling (PbEG 1996, C45). Niet vereist is dat voor het desbetreffende project nog geen kosten zijn gemaakt. Dit impliceert dat ook voor reeds lopende projecten aanvragen kunnen worden ingediend met dien verstande dat alleen kosten die op of na 1 januari 2007 zijn gemaakt, subsidiabel zijn. Het is immers de bedoeling dat de ontwikkeling van nieuwe projecten wordt gestimuleerd.

onderdeel 4

Teneinde een nieuwe vinding in de praktijk te kunnen beproeven, kan het nodig zijn een testsituatie aan boord van een zeeschip te creëren. Voor zover dit als consequentie heeft dat het schip een of meer dagen niet kan worden ingezet kunnen alleen de afschrijvingskosten van het schip gedurende die periode opgevoerd worden als subsidiabele kosten tot een maximum van € 50.000 euro.

In overeenstemming met de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling (PbEG 1996, C45) punt 5.1.4 item c) komt inkomstenderving door het stilligen van het schip niet in aanmerking voor opgave als subsidiabele kosten.

Artikel 7

In dit artikel is vastgesteld welk percentage van de subsidiabele kosten maximaal aan de verschillende typen onderzoek kunnen worden toegekend. Deze percentages zijn in overeenstemming met de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling (PbEG 1996, C 45). In onderdeel e is een voorziening getroffen voor een project dat een combinatie vormt van industrieel onderzoek en pre-

concurrentiële ontwikkeling. Uit de aanvraag voor subsidie moet blijken welke subsidiabele projectkosten behoren bij welk bestanddeel van het project. Vervolgens wordt de subsidie gebaseerd op het aandeel van industrieel onderzoek en van pre concurrentiële ontwikkeling in het project.

Artikel 8

In dit artikel is geregeld in welke gevallen subsidiabele projectkosten worden opgehoogd met een bepaald percentage. De in onderdeel a genoemde ophoging met maximaal 10 procentpunten heeft slechts betrekking op de subsidie voor de projectkosten van de deelnemer die voldoet aan de daarbij genoemde voorwaarden. Hierin is een opslag opgenomen voor ondernemers die een kleine of middelgrote onderneming in stand houden in de zin van de Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen (PbEG L 10). Daarin wordt een 'kleine en middelgrote onderneming' gedefinieerd als een onderneming die:

- minder dan 250 werknemers heeft, en
- een jaaromzet heeft van niet meer dan € 40 miljoen of een jaarlijks balanstotaal heeft van niet meer dan € 27 miljoen, en
- die het zelfstandigheids criterium, bedoeld in bijlage 1, artikel 1, derde lid, van de hiervoor genoemde verordening in acht nemen. Hierin staat onder meer dat een onderneming als zelfstandig wordt beschouwd indien die niet voor 25 procent of meer van het kapitaal of van de stemrechten in handen is van één of meer ondernemingen die niet aan de definitie van kleine en middelgrote onderneming voldoen. Ingevolge onderdeel b van artikel 8 wordt het subsidiepercentage verhoogd met maximaal 15 procentpunten van de subsidiabele projectkosten indien kan worden aangetoond dat het project aansluit bij de doelstellingen van het zevende communautaire kaderprogramma voor activiteiten op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie. De achtergrond hiervan is een prikkel in te bouwen om synergie te zoeken met onderzoeken die in breder Europees verband worden geëntameerd.

Artikel 9

Er is voor gekozen om in het kader van deze subsidieregeling een adviescommissie maritieme innovatie in te stellen. De commissie adviseert de Minister over de aanvragen voor subsidieverlening voor grote projecten. In het vierde tot en met het zesde lid zijn regels opgenomen ter waarborging van een zorgvuldige en onafhankelijke advisering door de adviescommissie. De leden van de adviescommissie zijn geen eigenaar of

directielid van een onderneming in de zin van deze regeling. Echter, het is niet uit te sluiten dat de leden van de adviescommissie een persoonlijk belang bij een ingediende aanvraag hebben. Zo kan er een relatie als bijvoorbeeld adviseur of commissaris worden onderhouden met een of meer zeescheepvaartondernemingen. Teneinde de onafhankelijkheid van de commissie te borgen neemt, in het geval het een subsidieaanvraag van een bedrijf betreft waar een van de leden een zakelijke relatie mee onderhoudt, het desbetreffende lid niet deel aan de voorbereiding en vaststelling van het advies over die aanvraag. In het reglement van orde zal worden voorzien in de situatie dat de voorzitter van de commissie een zakelijke relatie met een te begunstigen bedrijf onderhoudt.

Artikel 10

De aanvragen en overige correspondentie worden gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, en per adres aan SenterNovem gestuurd. Het aanvraagformulier zal ook via elektronische weg te verkrijgen zijn (www.senternovem.nl).

Artikel 11

Voor de grote projecten zal jaarlijks in ieder geval één zogenaamde 'tenderprocedure' worden toegepast. Dit betekent dat bedrijven door middel van een publicatie in de Staatscourant worden uitgenodigd om gedurende een nader te bepalen periode aanvragen voor subsidie in te dienen. In de Staatscourant wordt tevens het voor dat jaar beschikbare budget bekend gemaakt, alsmede de onderwerpen binnen de thema's waar een groot project betrekking op moet hebben. Indien er na de eerste tender nog voldoende budget voor het desbetreffende jaar resteert, kan besloten worden een tweede tender uit te schrijven. Aanvragen voor kleine projecten kunnen ieder jaar tot 1 november en in 2010 uiterlijk tot 1 juli 2010 van dat jaar worden ingediend en worden in volgorde van ontvangst door de Minister beoordeeld. Hiermee wordt geborgd dat de beoordeling van de aanvragen en de uitvoering van de projecten binnen de looptijd van de regeling plaatsvinden.

Artikel 13

In dit artikel zijn de gronden voor de weigering van een subsidie opgenomen. Daarnaast kan afwijzend worden beslist op grond van artikel 5, eerste lid, van de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat, indien subsidieverstrekking in strijd zou zijn met ingevolge een verdrag voor de staat geldende verplichtingen, of op grond van artikel 4:35 van de Awb. Weigering op grond van dit laatste artikel is mogelijk indien er gegronde vrees bestaat dat de activiteiten niet zullen plaatsvinden, dat niet aan de aan de subsidieverlening verbonden verplicht-

tingen zal worden voldaan, of dat niet op behoorlijke wijze rekening en verantwoording zal worden afgelegd, bij onjuiste of onvolledige gegevensverstrekking indien dat geleid zou hebben tot een onjuiste beschikking en in het geval van faillissement, surseance van betaling, of indien daartoe een verzoek is ingediend. Weigering van de aanvraag voor subsidie geschiedt indien het project niet past binnen een van de thema's (duurzaamheid, veiligheid of logistieke efficiëntie), dan wel indien een groot project niet valt onder een van de onderwerpen als bedoeld in artikel 3 van de regeling. Het is van belang dat het project waarvoor subsidie wordt gevraagd binnen de looptijd van de regeling is afgerond. Dit om te voorkomen dat de regeling een 'open einde' karakter krijgt. Daarom wordt de aanvraag ook geweigerd indien de Minister het aannemelijk acht dat het project niet binnen drie jaar en voor 1 juli 2011 wordt afgerond. Indien hierover gerede twijfel bestaat, wordt de aanvraag om deze reden geweigerd. Dit betekent dat voor omvangrijke projecten met een relatief lange looptijd (langer dan tweejaar) alleen in de eerste jaren van de regeling een subsidie aangevraagd kan worden.

Artikel 14

De advisering door de MIB en de adviescommissie is in volgorde geschakeld in die zin dat het advies van de MIB gereed moet zijn voordat de adviescommissie haar advies uit kan brengen. In het advies van de MIB wordt aangegeven of het project kan rekenen op voldoende draagvlak binnen de Nederlandse zeescheepvaartsector. Dit advies wordt vervolgens ter kennis gebracht van de adviescommissie. De voorbereidende vergaderingen van beide adviesorganen worden in de tijd goed op elkaar afgestemd. Op die manier kan de adviescommissie tijdig kennis nemen van het advies van de MIB en verloopt de procedure zo gestroomlijnd mogelijk.

Artikel 15

De adviescommissie toetst eerst de projecten op technische en economische haalbaarheid en aanwezigheid van draagvlak binnen de Nederlandse zeescheepvaartsector. Een positief advies van de MIB op het laatste punt is een belangrijke indicatie voor het voldoende aanwezig zijn van dit draagvlak. Indien projecten op een van de hiervoor genoemde aspecten negatief scoren, zal dit tot een negatief advies van de adviescommissie leiden. Na deze toetsing, worden de projecten die op de genoemde aspecten positief zijn beoordeeld, getoetst aan de hand van de vier criteria, bedoeld in het tweede lid van artikel 15. Daarna worden de subsidieaanvragen in rangorde geplaatst. Daarbij geldt dat de criteria in zwaarte afnemen: het criteri-

um, bedoeld in onderdeel a, weegt dus zwaarder dan het criterium, bedoeld in onderdeel b en dat criterium weegt zwaarder dan het criterium in onderdeel c. Het opstellen van een rangorde is nodig omdat toewijzing van subsidie aan alle positief beoordeelde projecten wellicht niet mogelijk is binnen het – voor het desbetreffende jaar – vastgestelde subsidieplafond. Ten aanzien van de criteria, bedoeld in het tweede lid, wordt nog het volgende opgemerkt:

a. Innovatief karakter of een wezenlijke nieuwe toepassing van een bestaande technologie: De regeling is bedoeld voor projecten die iets nieuws toevoegen aan bestaande systemen, toepassingen, werkwijzen en organisatievormen binnen de zeescheepvaartsector, rekening houdend met de diversiteit van de sector. Zo kan subsidie worden verleend aan demonstratieprojecten voor een bepaald scheepstype waarbij kennis wordt benut uit onderzoek dat eerder op een ander scheepstype is uitgevoerd.

b. Verspreiding van de verworven kennis in de zeescheepvaartsector. Bedrijven die een risico nemen bij het investeren in innovatie zullen doorgaans zoveel mogelijk zelf de commerciële vruchten willen plukken van de voor-sprong die met een innovatie kan worden opgebouwd. Dit laat echter onverlet dat het uit maatschappelijk oogpunt voor de verdere ontwikkeling van innovatie van het grootste belang is dat opgedane kennis zo veel mogelijk beschikbaar wordt gesteld en wordt verspreid opdat deze benut kan worden voor verdere ontwikkeling en nieuwe toepassingen. Daarom is ook in artikel 24 bepaald dat subsidieontvangers verplicht zijn op hoofdlijnen over de projectresultaten te publiceren. Naarmate deze kennis gedetailleerder openbaar beschikbaar wordt gesteld des te meer de innovatie maatschappelijk van betekenis kan zijn.

c. Toepassingsgerichte vertaling van kennis naar nieuwe toepassingen en de toepassingsmogelijkheden van de projectresultaten in de zeescheepvaartsector. Het probleem is dat veel nieuwe ideeën niet in de praktijk gerealiseerd worden. Daarom zullen projecten waarvan wordt ingeschat dat deze tot een concrete succesvolle toepassing leiden, hoger worden gewaardeerd dan projecten waarvan een succesvolle implementatie verder van de horizon verwijderd lijkt te zijn.

d. Maatschappelijk voordeel dat met de kennis kan worden behaald. Omdat er voor de regeling publieke middelen worden aangewend zullen projecten die beogen een maatschappelijk voordeel op te leveren hoger in de rangorde geplaatst worden dan projecten die meer de economische belangen van participerende bedrijven dienen.

Artikel 16

Aanvragen voor subsidie voor kleine projecten worden getoetst aan een beperkter aantal criteria dan subsidieaanvragen voor grote projecten. Naast het innovatief karakter is voor met name MKB-zeescheepvaartondernemingen van belang dat een nieuwe vinding binnen een redelijke termijn tot concrete economische of technische voordelen leidt. Daarnaast is het van belang dat met het project kennis wordt verworven die zich leent voor toepassing door anderen in de zeescheepvaartsector.

Artikel 17

Bij aanvragen voor kleine projecten is het principe 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt' van toepassing. Dit betekent dat de Minister, beginnend met de eerste aanvraag, subsidies verleent totdat het subsidieplafond voor het desbetreffende jaar is bereikt en dat hij aanvragen afwijst voor zover het plafond door het totaal van verleende subsidies zou worden overschreden. Daarbij is het moment van indiening van de volledige aanvraag bepalend.

Artikel 18

De verlening van de subsidies voor grote projecten geschiedt op basis van de door de Minister bepaalde rangorde. Zolang het subsidieplafond niet is bereikt, wordt het op grond van de regeling bepaalde subsidiebedrag verleend, te beginnen met de aanvraag welke het hoogst in de rangorde staan. Aan aanvragen die gedeeltelijk gehonoreerd kunnen worden, wordt een subsidiebedrag verleend dat even groot is als het resterende budget. Aanvragen die wegens gebrek aan financiële ruimte niet of niet geheel gehonoreerd kunnen worden, kunnen in een volgende tenderperiode opnieuw meedingen, voor zover het project past binnen de thema's en onderwerpen die voor die periode zijn vastgesteld.

Artikel 19

Dit artikel bepaalt de termijn waarbinnen de Minister beslist op een aanvraag, te weten binnen dertien weken na afloop van de indieningsperiode voor grote projecten en na de ontvangst van de aanvraag voor kleine projecten. Als de beschikking tot subsidieverlening niet binnen die termijn kan worden genomen, stelt de Minister de aanvrager daarvan in kennis en noemt daarbij een zo kort mogelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegemoet kan worden gezien. Dit volgt uit artikel 4:14, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (verder: Awb).

Artikel 20

Om het bereiken van het doel van de regeling te verzekeren, moet de subsidieontvanger aan een aantal verplichtin-

gen voldoen. Die verplichtingen zijn opgenomen in de artikelen 21 tot en met 25.

Artikel 21

Dit artikel betreft de verplichting dat projecten daadwerkelijk moeten worden uitgevoerd binnen de in de beschikking tot subsidieverlening vermelde periode.

Artikel 22

Om de doelstellingen van deze regeling te kunnen bereiken, dient rekening gehouden te worden met het internationale karakter van de zeescheepvaart. Daarom is de subsidieaanvraag niet voorbehouden aan Nederlandse ondernemingen. Echter, omdat de subsidie-middelen ter beschikking worden gesteld door de Nederlandse overheid wordt het redelijk geacht de subsidie-aanvrager de verplichting op te leggen het project in Nederland uit te voeren. Op die manier kan bevorderd worden dat de Nederlandse economie als geheel kan profiteren van de extra onderzoeks-activiteiten. Alleen indien aangetoond kan worden dat (een deel van) de activiteiten alleen buiten Nederland uitgevoerd kan respectievelijk kunnen worden, kan de Minister de subsidieontvanger in de beschikking ontheffing verlenen van deze verplichting. Dit zou bijvoorbeeld aan de orde kunnen zijn indien een onderzoek plaatsvindt op een in de vaart zijnd schip. Daarnaast kunnen onderdelen van het project worden uitbesteed en buiten Nederland worden uitgevoerd.

Artikel 23

Teneinde te kunnen controleren of het project conform het projectplan wordt uitgevoerd, is een verplichting tot verslaglegging opgenomen. Bij projecten met een doorlooptijd langer dan twee jaar is het verplicht dat een jaar na de subsidietoekenning een voortgangsverslag aan de Minister wordt uitgebracht. Hiermee kan worden voorkomen dat in een te laat stadium wordt geconstateerd dat vertraging optreedt, of dat het project zelfs helemaal niet doorgaat.

Artikel 24

De subsidieontvangers dienen op een zodanige manier met de projectresultaten om te gaan dat enerzijds tegemoet wordt gekomen aan hun gerechtvaardigde commerciële belangen en dat anderzijds optimaal van deze kennis kan

worden geprofiteerd door de zeescheepvaartsector. Gebleken is dat juist door het delen van nieuwe kennis innovaties worden bevorderd.

Dit artikel verplicht daarom de subsidieontvanger op hoofdlijnen de verkregen kennis door middel van een publicatie openbaar te maken. Op deze wijze kan worden gewaarborgd dat anderen in de zeescheepvaartsector hiervan kennis kunnen nemen. De subsidieontvanger is niet verplicht in deze publicatie detailinformatie met een potentiële commerciële waarde prijs te geven. Omdat de projectkennis mede dankzij een bijdrage uit publieke middelen is verworven, rust er krachtens het tweede lid op de subsidieontvanger de verplichting desgevraagd derden in kennis te stellen van de details van de onderzoeksresultaten. De subsidieontvanger vraagt hiervoor een marktconform bedrag.

Projectresultaten kunnen bestaan uit resultaten die beschermd kunnen worden op grond van intellectueel eigendomsrecht (bijvoorbeeld octrooien, merkenrecht of auteursrecht).

De subsidieontvanger dient erop bedacht te zijn dat de gewenste kennis-overdracht nadelig beïnvloed kan worden door bijvoorbeeld verpanding of verkoop van kennis. Daarom is in het derde lid bepaald dat de subsidieontvanger de eigendomsrechten gedurende twee jaar na afloop van het project niet mag overdragen, tenzij de Minister hierop ontheffing heeft verleend.

Artikel 25

Om inzicht te krijgen in de administratie die de subsidieontvanger dient te voeren in het kader van de regeling, alsmede in de financiële situatie van de subsidieontvanger, is in dit artikel de verplichting opgenomen dat een administratie wordt gevoerd waaruit op eenvoudige en duidelijke wijze alle projectkosten kunnen worden afgelezen.

Artikel 26

De vaststelling van het subsidiebedrag is geregeld in afdeling 4.2.5 van de Awb. Naast de verplichtingen, bedoeld in artikel 4:45 Awb, die vervuld moeten worden voor een tijdige en deugdelijke vaststelling van de subsidie, moet ook worden voldaan aan de volgende verplichting. De aanvraag tot het vaststellen van de subsidie gaat vergezeld van een afschrift van het artikel waarin op

hoofdlijnen de projectresultaten openbaar zijn gemaakt. Op deze wijze kan worden gecontroleerd of de subsidieontvanger heeft voldaan aan de verplichting die is opgelegd in het eerste lid van artikel 24. Met behulp van een vaststellingsformulier, te verkrijgen bij Senter-Novem, kan de subsidieontvanger aantonen dat de gesubsidieerde activiteiten hebben plaatsgevonden en kan hij rekening en verantwoording afleggen over de aan deze activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten, die van belang zijn voor de vaststelling van de subsidie. In het vaststellingsformulier is vermeld welke onderwerpen in een financieel eindverslag dienen te worden opgenomen. Voor de financiële verantwoording over projecten, waarvoor een subsidiebedrag van € 100.000 of meer wordt toegekend zal de eis van een goedkeurende verklaring worden gesteld.

Artikel 27

Na ontvangst van de aanvraag tot subsidie vaststelling heeft de Minister een periode van acht weken om tot een vaststellingsbesluit te komen. Het tweede lid geeft de mogelijkheid om die periode te verlengen.

Artikel 28

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om een of meer voorschotten te verlenen voor het moment waarop de subsidie wordt vastgesteld. Deze voorschotten kunnen in totaal niet meer bedragen dan 60% van het in de beschikking vermelde subsidiebedrag. Per jaar kan niet meer dan € 125.000 per project aan voorschotten worden verstrekt. Voor het bepalen van de hoogte van het voorschot is de liquiditeitsbehoefte van de subsidieontvanger leidend.

Artikel 29

In het kader van de in dit artikel bedoelde evaluatie zal worden onderzocht wat de regeling heeft opgeleverd in termen van ingediende en gehonoreerde subsidieaanvragen, geproduceerde onderzoeksrapporten en eventueel aangevraagde en verleende octrooien.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huizinga-Heringa.*

¹ De innovativiteit van de Nederlandse maritieme cluster; Delft University Press 2000.