

Subsidieregeling Innovatieve Zeescheepsbouw

Regeling van de Minister van Economische Zaken van 19 april 2007, nr. WJZ 7043864, houdende regels inzake subsidieverstrekking voor innovatieve zeescheepsbouw (Subsidieregeling Innovatieve Zeescheepsbouw)

De Minister van Economische Zaken, Gelet op artikel 3 van de Kaderwet EZ-subsidies;

Besluit:

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. EU-steunkaderregeling: de kaderregeling nr. 2003/C 317/06 van 30 december 2003 inzake staatssteun aan de scheepsbouw (PbEG 2003, C 317);
- b. zeeschip: zelfvoorstuwende commerciële zeeschepen zoals bedoeld in artikel 10, onderdeel d, onder i tot en met iii van de EU-steunkaderregeling;
- c. EZ-kaderregeling: de Experimentele kaderregeling subsidies innovatieprojecten;
- d. opdrachtgever: natuurlijke persoon of rechtspersoon die opdracht heeft gegeven tot de bouw of verbouw van een zeeschip.

2. Voor de definitie van minister en groep is artikel 1, onderdeel a en f van de EZ-kaderregeling van toepassing.

Artikel 2

Indien wordt voldaan aan de overige bepalingen van deze regeling kan de minister subsidie voor innovatie verstrekken aan scheepswerven, zijnde bedrijven die in Nederland zeeschepen ontwikkelen, ontwerpen, bouwen, verbouwen en uitrusten.

Artikel 3

1. Subsidie voor innovatie kan worden verleend voor een scheepsbouwinnovatieproject, zijnde de industriële toepassing bij de bouw of verbouw van een zeeschip van technologisch nieuwe of aanmerkelijk verbeterde producten en processen in vergelijking met die welke in de scheepsbouwsector gewoonlijk binnen de Europese Gemeenschap worden gebruikt of beschikbaar zijn, en waarvan de implementatie of toepassing een risico voor technologische of industriële mislukking inhoudt.

2. De voor subsidie in aanmerking komende producten en processen die aan de in het eerste lid genoemde vereisten voldoen zijn:

- a. de ontwikkeling en het ontwerp van een nieuwe scheepsklasse zijnde het eerste schip van een potentiële serie zeeschepen;
- b. innovatieve onderdelen van een zeeschip die als afzonderlijk element van het schip kunnen worden onderscheiden;
- c. ontwikkeling en implementatie van innovatieve processen met betrekking tot productie, planning, logistiek of ontwerp van zeeschepen.

Artikel 4

1. De subsidie is beperkt tot de kosten voor investeringen, ontwerp, technische en testactiviteiten die rechtstreeks en uitsluitend in verband staan met het innovatieve onderdeel van het scheepsbouwinnovatieproject en die hebben plaatsgevonden na de datum waarop de subsidie is aangevraagd, uitgezonderd de kosten zoals bedoeld in het vijfde lid, onderdeel d.

2. De in het eerste lid genoemde kosten omvatten mede de kosten voor de levering van goederen en diensten van derden voor zover deze direct en uitsluitend in verband houden met de innovatieve delen van het scheepsbouwinnovatieproject.

3. Voor de bouw van een nieuwe scheepsklasse zoals bedoeld in artikel 3, tweede lid, onderdeel a, waarvoor subsidie als bedoeld in artikel 3 kan worden verleend komen de volgende ontwerp-kosten in aanmerking:

- 1°. de conceptontwikkeling;
- 2°. het conceptontwerp;
- 3°. het functionele ontwerp;
- 4°. het detailontwerp;
- 5°. de kosten voor studies, testen, proefmodellen en soortgelijke kosten voor de ontwikkeling en het ontwerp van het zeeschip;
- 6°. de kosten voor de planning van de implementatie van het ontwerp;
- 7°. de kosten voor het testen en het proefdraaien van het product; met uitzondering van de kosten voor het standaard technisch ontwerp die ook gemaakt zouden zijn als het een bestaande scheepsklasse betrof.

4. Voor innovatieve onderdelen van een zeeschip waarvoor subsidie als bedoeld in artikel 3 kan worden verleend komen de volgende kosten in aanmerking:

- a. de kosten voor het ontwerp en de ontwikkeling;
- b. de kosten voor het testen van het innovatieve onderdeel en proefmodellen;
- c. de kosten voor materialen en uitrusting;
- d. de kosten voor de bouw en de installatie van een nieuw onderdeel dat noodzakelijk is om in uitzonderlijke gevallen de innovatie te valideren, voorzover deze kosten beperkt zijn tot het minimum noodzakelijke bedrag.

5. Voor innovatieve processen waarvoor subsidie als bedoeld in artikel 3 kan worden verleend komen de volgende kosten in aanmerking:

- a. de kosten voor het ontwerp en de ontwikkeling;
- b. de kosten voor materialen en uitrusting;
- c. de kosten voor het testen van het nieuwe proces indien van toepassing of
- d. de kosten voor haalbaarheidsonderzoeken die binnen twaalf maanden voor de aanvraag zijn uitgevoerd.

Artikel 5

1. De subsidie bedraagt 20 procent van de in aanmerking komende kosten zoals genoemd in artikel 4.

2. De subsidie bedraagt niet meer dan:

- a. € 150 per cgt voor zover het de bouw van een nieuw zeeschip betreft;
- b. € 5.000.000 voor zover het nieuwe processen betreft.

Artikel 6

Geen subsidie wordt verstrekt:

- a. voor zover aan het scheepsbouwinnovatieproject andere vormen van staatssteun in de zin van artikel 87, eerste lid, van het EG-verdrag worden verstrekt of op andere wijze communautaire financiering wordt verstrekt waarbij de cumulatie van dergelijke steun tot gevolg heeft dat de steunintensiteit het niveau zoals bedoeld in artikel 15, aanhef en onderdeel a, van de EU-steunkaderregeling, overschrijdt;
- b. indien tussen de scheepswerf en de opdrachtgever voor de bouw of verbouw van een zeeschip waarbij technologische nieuwe of aanmerkelijk verbeterde producten en processen worden gebruikt als bedoeld in artikel 3, eerste lid, reeds ten tijde van de aanvraag een schriftelijk, bindend en volledig contract is afgesloten;
- c. indien de aanvrager reeds is begonnen met de implementatie van een nieuw proces bij de bouw of verbouw van een zeeschip;
- d. indien door verlening van de subsidie het totaal van de op grond van deze regeling verleende subsidie ten behoeve van de scheepswerf of van de groep, waartoe deze scheepswerf behoort, meer zou bedragen dan 30 procent van het voor deze regeling toepasselijke subsidieplafond;
- e. indien de subsidieontvanger failliet is verklaard of aan hem surséance van beta-

ling is verleend of ten aanzien van hem de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is verklaard, dan wel een verzoek daartoe bij de rechtbank is ingediend.

Artikel 7

1. Er is een Adviescommissie Innovatieve Zeescheepsbouw die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent aanvragen om subsidie op grond van deze regeling.
2. De commissie bestaat uit een voorzitter en ten minste twee andere leden. De leden zijn deskundig op het terrein waarop de commissie een taak heeft en zijn geen ambtenaren werkzaam bij het Ministerie van Economische Zaken.
3. Voor de samenstelling en werkzaamheden van de commissie is artikel 6, derde tot en met elfde lid, van de EZ-kaderregeling van toepassing.

Artikel 8

Het subsidieplafond voor het in 2007 verlenen van subsidies op grond van deze regeling bedraagt € 19.500.000.

§ 2. Subsidieaanvraag, subsidievoorwaarden en -verplichtingen en voorschotten

Artikel 9

Voor het verstrekken van subsidies op grond van deze regeling zijn de artikelen 5, 7, eerste en tweede lid, 11, 15, aanhef en onderdeel a, b, en e tot en met g, 18, 19, 20, 29, 31, 32, 33 en 37 van de EZ-kaderregeling van toepassing.

Artikel 10

1. De minister verdeelt het beschikbare bedrag in de volgorde van ontvangst van de aanvragen met inachtneming van het tweede en derde lid, met dien verstande dat indien een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de verdeling als datum van ontvangst geldt.
2. In geval de minister op de dag van inwerkingtreding van deze regeling de aanvragen van verschillende aanvragers gelijktijdig heeft ontvangen, stelt hij de onderlinge rangschikking tussen de aanvragen vast door middel van loting.
3. Ingeval de minister op de dag van de inwerkingtreding van deze regeling meer aanvragen van één aanvrager, dan wel aanvragers behorend tot één groep heeft ontvangen, verdeelt hij die dag het beschikbare budget door te beginnen met de als hoogst gerangschikte aanvraag van elke aanvrager, dan wel groep, daarna de als tweede gerangschikte aanvraag van elke aanvrager dan wel groep, en zo verder.

Artikel 11

1. Een subsidie wordt verleend onder de opschortende voorwaarde dat de subsidieontvanger uiterlijk dertien weken na de subsidieverlening heeft aangetoond:
 - a. dat de opdrachtgever en de subsidieontvanger het in artikel 14, derde lid, onderdeel a, bedoelde schriftelijk contract, bindend en volledig zijn aangegaan door ondertekening en
 - b. dat de opdrachtgever terzake van de bouw of verbouw van een zeeschip waarbij technologische nieuwe of aanmerkelijk verbeterde producten en processen worden gebruikt als bedoeld in artikel 3, eerste lid, een of meer betalingen heeft gedaan.
 - c. een verklaring van de scheepswerf dat het contract, bedoeld in onderdeel a, de volledige weergave vormt van de tussen de scheepswerf en opdrachtgever gemaakte afspraken.
2. Binnen zes weken na ontvangst van de stukken, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a en b, deelt de minister aan de subsidieontvanger mee dat aan de voorwaarde is voldaan.

Artikel 12

1. De subsidieontvanger voert het scheepsbouwinnovatieproject uit overeenkomstig het projectplan waarop de beschikking tot subsidieverlening betrekking heeft en voltooit het uiterlijk op het bij de subsidieverlening bepaalde tijdstip.
2. De subsidieontvanger doet onverwijld mededeling aan de minister:
 - a. van het vertragen, het essentieel wijzigen of het stopzetten van het scheepsbouwinnovatieproject;
 - b. het wijzigen of beëindigen van het contract tussen de subsidieontvanger en de opdrachtgever.
3. De verplichtingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, gelden tot aan de dag waarop de subsidie wordt vastgesteld.
4. De minister kan op voorafgaand schriftelijk verzoek van de subsidieontvanger schriftelijk ontheffing verlenen van de verplichtingen, bedoeld in het eerste en tweede lid. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 13

1. Op een subsidie waarvoor een beschikking tot subsidieverlening geldt, kunnen op aanvraag van de subsidieontvanger door de minister voorschotten worden verstrekt na overlegging van het schriftelijke contract als bedoeld in artikel 11, eerste lid, onderdeel a.
2. Een aanvraag om een voorschot wordt ingediend gelijktijdig met het uitbrengen van een tussenrapportage.
3. De aanvraag wordt ingediend met gebruikmaking van een formulier overeenkomstig artikel 14, eerste lid, onderdeel b.
4. Een voorschot wordt berekend naar rato van de gemaakte en betaalde subsidieerbare kosten, voor zover deze nog niet

eerder bij de verstrekking van een voorschot in aanmerking genomen. In totaal is het bedrag aan voorschotten niet groter dan 80 procent van het bij de subsidieverlening vermelde maximale subsidiebedrag.

Artikel 14

1. Het formulier voor het indienen van een aanvraag voor:
 - a. een subsidie is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 1;
 - b. een voorschot is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 2;
 - c. een subsidievaststelling is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 3.
2. De formulieren, bedoeld in het eerste lid, gaan vergezeld van de in die formulieren genoemde stukken.
3. Bij het formulier, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, dient in ieder geval te worden meegezonden:
 - a. een schriftelijke letter of intent, dan wel een schriftelijke letter of award, dan wel een ander schriftelijk stuk waaruit blijkt dat een schriftelijk contract tussen de scheepswerf en de opdrachtgever met betrekking tot de bouw of verbouw van een zeeschip waarbij technologische nieuwe of aanmerkelijk verbeterde producten en processen worden gebruikt als bedoeld in artikel 3, eerste lid, zal worden gesloten, onvoorwaardelijk zal worden dan wel nader zal worden uitgewerkt;
 - b. het contract als bedoeld in onderdeel a, waaruit in ieder geval blijkt wanneer met de uitvoering van de bouw of verbouw van het zeeschip wordt begonnen;
4. Indien door één aanvrager of aanvragers die tot één groep behoren op de dag van inwerkingtreding van deze regeling meer aanvragen gelijktijdig worden ingediend, geven zij op het aanvraagformulier, als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, de onderlinge rangorde aan die dient te worden gehanteerd bij de toepassing van artikel 10, derde lid.
5. Bij het formulier, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, dienen in ieder geval de volgende documenten te worden meegezonden:
 - a. het overdrachtsprotocol of een gelijkwaardig document;
 - b. gegevens waaruit blijkt dat het zeeschip in Nederland is gebouwd of verbouwd;
 - c. een accountantsverklaring die is opgesteld op de in het formulier aangegeven wijze.

Artikel 15

Aanvragen om subsidie worden uiterlijk 30 september 2008 dan wel uiterlijk op een door de minister nader te bepalen latere datum, ingediend.

§ 3. Slotbepalingen

Artikel 16

Deze regeling treedt in werking met ingang van 14 mei 2007, 12.00 uur.

Artikel 17

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling Innovatieve Zeescheepsbouw.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlagen, die ter inzage worden gelegd bij de EVD, Juliana van Stolberglaan 148, 's-Gravenhage.

Den Haag, 19 april 2007.

De Minister van Economische Zaken,
M. J. A. van der Hoeven.

Toelichting

Algemeen

1. Doel en aanleiding

a. De Europese context

De Europese scheepsbouwindustrie, vertegenwoordigd in de Committee of European Shipbuilders Association (hierna: CESA), heeft in het rapport 'Leadership 2015 - Defining the future of the European Shipbuilding and Repair Industry -' een strategie uitgestippeld voor de sector die moet resulteren in een eenvormige Europese beleidsaanpak. Een belangrijk thema van 'Leadership 2015' is innovatie. De Europese scheepsbouwindustrie moet inzetten op Research, Development en Innovatie (RD&I).

Mede naar aanleiding van dit rapport heeft de Europese Commissie in 2004 het initiatief genomen om de kaderregeling nr. 2003/C 317/06 van 30 december 2003 inzake staatssteun aan de scheepsbouw (PbEU 2003, C 317), (hierna: EU-steunkaderregeling), aan te passen met het oog op het stimuleren van RD&I. Daarbij is expliciet rekening gehouden met de karakteristieken van deze sector. De EU-steunkaderregeling is van toepassing van 1 januari 2004 tot 31 december 2006 en is door de Europese Commissie ongewijzigd verlengd tot 31 december 2008 (PbEU 2006, C 260).

Eén van de doelstellingen van de EU-steunkaderregeling is het stimuleren van een hogere efficiëntie en betere concurrentiepositie van scheepswerven van de Europese Gemeenschap, vooral door het bevorderen van innovatie. De Europese Commissie stelt daarbij voorop dat de scheepsbouwsector bepaalde unieke kenmerken heeft waardoor deze sector zich onderscheidt van andere bedrijfstakken, zoals korte productseries, de omvang, waarde en complexiteit van de producten, evenals het feit dat prototypes in het algemeen commercieel wor-

den gebruikt. Generieke RD&I-ondersteuningscriteria bieden geen uitkomst omdat er bij de scheepsbouw veelal sprake is van ordergebonden RD&I-inspanningen. Gelet op deze omstandigheden komt de scheepsbouwsector in aanmerking voor specifieke innovatiesteun. De EU-steunkaderregeling maakt het mogelijk dat Europese lidstaten uitgaven voor RD&I tot een niveau van 20 procent mogen ondersteunen. Daarnaast blijft het overigens mogelijk om onderzoeken en ontwikkelingsprojecten te ondersteunen mits dit verenigbaar is met de regels van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek en ontwikkeling (PbEG 1996, C 45).

Op basis van de EU-steunkaderregeling heeft de CESA in samenwerking met de Europese Commissie een conceptregeling opgesteld voor de lidstaten die kan worden gebruikt bij de nationale implementatie van de EU-steunkaderregeling. Deze regeling "Draft aid scheme for the granting of innovation aid to shipbuilding industry" (hierna: CESA-regeling) is in goed overleg met de Europese Commissie tot stand gekomen.

Inmiddels heeft een aantal lidstaten op basis van de CESA-regeling nationale regelgeving opgesteld. De daaruit voortvloeiende financiële ondersteuning heeft direct gevolgen voor de concurrentiepositie van scheepswerven die in deze lidstaten zijn gevestigd doordat de RD&I-steun rechtstreeks doorwerkt in de contractprijzen.

b. De Nederlandse scheepsbouw

De Nederlandse scheepsbouw richt zich op het bouwen van complexe schepen zoals onder andere baggerschepen, multipurpose schepen, megajachten, passagiersschepen, vissersschepen, werkschepen en product- en chemicaliëntankers met een hoge toegevoegde waarde. Een deel van dit type schepen betreft vaak zogenaamde 'one offs'. Nederland loopt hiermee voorop in Europa. Om deze positie in de toekomst te kunnen handhaven, zal in toenemende mate geïnvesteerd moeten worden in RD&I. Ook de Nederlandse overheid vindt het van groot belang dat er in RD&I geïnvesteerd blijft worden.

Enkele lidstaten in Europa zoals Duitsland, Frankrijk en Spanje, ondersteunen hun werven bij RD&I. Voor Nederlandse scheepswerven en de toeleverende industrie heeft dit zowel een potentieel verlies van (Europees) marktaandeel als van omzet en werkgelegenheid tot gevolg. Hierdoor dreigen zij hun moeizaam verworven voorsprong ten opzichte van werven in deze lidstaten te verliezen. In de brief aan de Tweede Kamer van 2 november 2005 is een analyse opgenomen van de mogelijke

effecten van een verstoring van het level playing field (Kamerstukken II, 2005/06, 29826, nr. 19).

Tijdens de behandeling van de Industriebrief van 2 november 2005 (Kamerstukken II, 2005/06, 29 826, nr. 19) werd de motie Slob c.s. aangenomen (Kamerstukken II, 2005/06, 30 300 XIII, nr. 37). In deze werd sterk aangedrongen op het ondersteunen van de Nederlandse scheepsbouw bij hun RD&I-uitgaven. De motie werd breed gedragen in de Tweede Kamer. Daarom is besloten om de Nederlandse scheepswerven bij innovatie (tijdelijk) te ondersteunen.

c. Doel van de regeling

Net als andere Europese landen maakt de Nederlandse overheid gebruik van de mogelijkheid die de EU-steunkaderregeling biedt om de Nederlandse scheepswerven te ondersteunen bij innovatie. De regeling versterkt het concurrentievermogen van de Nederlandse scheepswerven en in het verlengde daarvan die van de maritieme sector. Tevens wordt de samenwerking tussen maritieme bedrijven onderling, andere bedrijven en kennisinstellingen gestimuleerd en verbeterd. Hierdoor zal de Nederlandse scheepsbouw haar innovatieve voorsprong kunnen handhaven en vergroten en een betere positie hebben voor het verwerven van orders.

De doelgroep van de regeling zijn de Nederlandse scheepswerven en in het verlengde daarvan de maritieme toeleveranciers, kennisinstellingen en andere bedrijven die actief zijn in de Nederlandse zeescheepsbouwsector.

De RD&I-steun heeft betrekking op het innovatieve deel van het nieuw te bouwen of te verbouwen zeeschip. Er moet sprake zijn van een technologisch nieuw product of sterk verbeterde producten of processen vergeleken met de stand van de techniek in de zeescheepsbouw in de Europese Gemeenschap, waarbij bovendien sprake is van een risico van technologische of industriële mislukking. De steun bedraagt maximaal 20 procent van de in aanmerking komende kosten. Het subsidieplafond bedraagt € 20.000.000 (inclusief uitvoeringskosten) voor 2007.

d. Uitgangspunten regeling

De kern van de regeling wordt gevormd door een drietal bepalingen die zoveel mogelijk aansluiten bij de belangrijkste onderdelen van de EU-steunkaderregeling en de CESA-regeling. Dit betekent dat deze bepalingen qua vorm afwijken van wat gebruikelijk is in de subsidieregelingen die door het Ministerie van Economische Zaken worden uitgevoerd. In artikel 2 van de regeling is de subsidiegrondslag opgenomen waarbij artikel 14 van de EU-steunkaderregeling en bepaling 2.1 van de CESA-regeling is

gevolgd. Daarnaast worden in artikel 2 de aanvragers die voor subsidie in aanmerking kunnen komen aangeduid. Artikel 3 geeft de criteria voor het verstrekken van subsidie en komt overeen met artikel 15 van de EU-steunkaderregeling en bepaling 4 van de CESA-regeling. De subsidiabele kosten zoals opgenomen in artikel 4 zijn een uitwerking van artikel 15, aanhef en onderdeel b, van de EU-steunkaderregeling en de bepalingen 4.2 tot en met 4.4 van de CESA-regeling. Belangrijk in dit verband is ook de rol van de Adviescommissie Innovatieve Zeescheepsbouw die de taken uitvoert zoals bedoeld in bepalingen 6.5 en 6.6 van de CESA-regeling. De commissie bestaat uit ten minste drie leden die deskundig zijn op het gebied van scheepsbouw. Zij zullen de innovativiteit van de scheepsbouwinnovatieprojecten beoordelen in vergelijking met de stand van techniek in andere lidstaten van de Europese Unie. Verder zullen zij beoordelen of de in het aanvraagformulier vermelde subsidiabele kosten rechtstreeks verband houden met het innovatieve deel van het scheepsbouwinnovatieproject.

In deze regeling is tevens rekening gehouden met de vernieuwing van het gehele financiële instrumentarium van het Ministerie van Economische Zaken zoals uiteengezet in de brief van 30 mei 2005 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2004/05, 29 800 XIII, nr. 73). Hoewel deze regeling niet voortvloeit uit een innovatieprogramma, zijn met het oog op eenheid van regelgeving waar mogelijk bepalingen van de Experimentele kaderregeling subsidies innovatieprojecten (Stcrt. 2006, 23), (hierna: de EZ-kaderregeling), van overeenkomstige toepassing verklaard. Tot slot is de regeling gebaseerd op de Kaderwet EZ-subsidies. De regeling wordt binnen het Ministerie van Economische Zaken uitgevoerd door de EVD: het EZ-agentschap voor internationaal ondernemen en samenwerken. Daar zijn ook de formulieren verkrijgbaar die volgens de regeling moeten worden gebruikt bij het aanvragen van de subsidie of een voorschot en voor de subsidievaststelling. Het adres van de EVD is postbus 20105, 2500 EC Den Haag. De formulieren zijn ook via de website www.evd.nl/siz te downloaden.

2. Melding en rapportage aan de Europese Commissie

Het ontwerp van de regeling is, gelet op artikel 29 EU-steunkaderregeling, junc-to artikel 88, derde lid van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, op 3 november 2006 gemeld bij de Europese Commissie van de Europese Gemeenschappen. De Europese Commissie heeft bij brief van 1 februari 2007 kenbaar gemaakt dat zij geen bezwaren heeft tegen het ten uitvoer brengen van deze regeling. De goedkeu-

ring voor de regeling strekt tot 31 december 2009. Nu de EU-steunkaderregeling geldig is tot 31 december 2008 betekent dit dat subsidie kan worden verleend tot en met 31 december 2008.

Op grond van artikel 28 van de EU-steunkaderregeling vindt eens per jaar rapportage plaats aan de Europese Commissie over de verstrekte subsidies plaats overeenkomstig de regels die zijn neergelegd in Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-verdrag (PbEG 1999, L 172), en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

3. Administratieve lasten

Bij het opstellen van de regeling is rekening gehouden met de administratieve lasten die de regeling voor de aanvragers met zich meebrengt. Een aantal mogelijkheden is overwogen om de lasten te beperken. Het bedrag aan kennisnamekosten voor de regeling is verwaarloosbaar klein.

Voor het indienen van de aanvragen is gekozen voor het doorlopend kunnen indienen van aanvragen ('die het eerst komt, die het eerst maalt'). Hierdoor hoeven aanvragers niet lang te wachten op de beslissing op de aanvraag en wordt het onderhandelingstraject met de opdrachtgever nietodeloos vertraagd. Een alternatief hiervoor is de tendersystematiek, waarbij een paar keer per jaar aanvragen ingediend kunnen worden. Aanvragers moeten bij deze systematiek gemiddeld langer wachten op een beslissing op hun aanvraag en worden daardoor belemmerd in het ondernemen. Daarom is, in overleg met de sector, hier niet voor gekozen.

Voorts is het aantal voorschotten dat verkregen kan worden beperkt tot twee in plaats van drie (zoals in de CESA-regeling staat vermeld). De mogelijkheid om een voorschot aan te vragen is gekoppeld aan de verplichting om een tussenrapportage op te stellen. In de subsidieverleningsbeschikking worden twee tijdstippen vermeld waarop een beknopte voortgangsrapportage gevraagd wordt. Daarbij kan gelijktijdig een verzoek om een voorschot worden ingediend door de subsidieaanvrager. Op deze wijze wordt het aantal malen dat aan de subsidieverstrekker gerapporteerd moet worden beperkt.

De formulieren kunnen worden opgevraagd bij de EVD postbus 20105, 2500 EC Den Haag of via de website van de EVD, www.evd.nl/siz worden gedownload.

De te verwachten administratieve lasten voor het bedrijfsleven zijn gekwantificeerd op 4,5 procent. Dit percentage is mede bepaald op basis van een aantal cases voor verschillende scheepsbouwinnovatieprojecten die door werven zijn

uitgewerkt. Bij de bepaling van het percentage zijn ook de administratieve lasten meegenomen van aanvragen die niet leiden tot een subsidie. Tevens is bij de hoogte van de administratieve lasten rekening gehouden met de mogelijkheid dat er in een enkel geval een bezwaarprocedure gestart wordt.

Voor een deel komen de administratieve lasten voort uit de vereisten zoals die door de EU-steunkaderregeling en de CESA-regeling voortvloeien. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bij de aanvraag van de scheepswerven vereiste informatie over de innovativiteit van het scheepsbouwinnovatieproject en de begrote kosten van het scheepsbouwinnovatieproject.

Bij een aanvraag voor een voorschot en de vaststelling van de subsidie is de gevraagde verantwoordingsinformatie, bijvoorbeeld het overleggen van een accountantsverklaring, noodzakelijk om zekerheid te verkrijgen over de juiste besteding van de subsidiegelden. Op grond van artikel 9, waarbij artikel 29 van de EZ-kaderregeling van overeenkomstige toepassing is verklaard, is de subsidieontvanger verplicht een projectadministratie bij te houden. Gelet hierop zal het aanleveren van een kostenspecificatie bij de vaststelling van de subsidie minder moeite kosten.

De administratieve lasten bestaan uit de volgende.

Een scheepswerf kan voor een scheepsbouwinnovatieproject subsidie aanvragen met gebruikmaking van een aanvraagformulier. Bij dit formulier moeten de volgende documenten worden meegezonden:

1. een schriftelijke letter of intent, een schriftelijke letter of award, dan wel een ander schriftelijk stuk waaruit blijkt dat een schriftelijk contract tussen de scheepswerf en de opdrachtgever met betrekking tot de bouw of verbouw van een zeeschip waarbij technologische nieuwe of aanmerkelijk verbeterde producten en processen worden gebruikt, zal worden gesloten, onvoorwaardelijk zal worden dan wel nader uitgewerkt zal worden;
2. het contract bedoeld onder 1, waaruit in ieder geval blijkt wanneer met de uitvoering van de bouw of verbouw van het zeeschip wordt begonnen;
3. een organogram van de groep waartoe de onderneming behoort indien de scheepswerf deel uitmaakt van een groter geheel of concern;
4. een verklaring van de scheepswerf dat de bouw van het zeeschip in Nederland plaatsvindt;
5. een projectplan waarbij een omschrijving wordt gegeven van het scheepsbouwinnovatieproject;
6. een overzicht van de geraamde kosten, waarbij de geraamde kosten voor het innovatieve deel van het zeeschip (het scheepsbouwinnovatieproject)

gespecificeerd moeten worden weergegeven.

Indien de subsidieaanvraag wordt gehonoreerd moet de subsidieontvanger binnen 13 weken na de subsidieverlening aantonen dat hij met de opdrachtgever een definitief contract heeft gesloten en dat de opdrachtgever één of meer betalingen heeft gedaan. Daarbij dient tevens een verklaring van de scheepswerf worden gevoegd dat het hiervoor genoemde definitieve contract de volledige weergave vormt van de tussen de scheepswerf en opdrachtgever gemaakte afspraken

Een verzoek om een voorschot moet worden ingediend met gebruikmaking van een formulier. Daarbij dient het eerste verzoek om een voorschot vergezeld te gaan van documenten zoals in het formulier worden vermeld. Tevens wordt aan de scheepswerf een beknopte voortgangsrapportage van het scheepsbouwinnovatieproject gevraagd.

De aanvraag om vaststelling van de subsidie moet worden ingediend met gebruikmaking van een formulier waarbij tevens de volgende documenten moeten worden overgelegd:

1. het overdrachtsprotocol of een gelijkwaardig document waaruit de overdrachtsdatum blijkt;
2. gegevens waaruit blijkt dat het zeeschip in Nederland is gebouwd;
3. een kort verslag over het bereiken van de doelstelling van het scheepsbouwinnovatieproject;
4. een overzicht van de gemaakte kosten, waarbij de kosten die betrekking hebben op het innovatieve deel van het zeeschip (het scheepsbouwinnovatieproject) gespecificeerd moeten worden weergegeven;
5. een accountantsverklaring zoals aangegeven op het formulier voor vaststelling.

De onderhavige regeling en de te verwachten administratieve lasten voor het bedrijfsleven van 4,5 procent zijn aan Actal, het Adviescollege toetsing administratieve lasten, ter toetsing voorgelegd. Actal heeft met haar brief van 12 oktober 2006 aangegeven dat er zeer beperkte kennisnamekosten aan de regeling verbonden zijn en de regeling niet voor een nadere toetsing geselecteerd is.

Artikelsgewijs

Artikel 1

In dit artikel is een tweetal dynamische verwijzingen opgenomen. In de eerste plaats wordt in het eerste lid, onderdeel a verwezen naar de EU-steunkaderregeling. De belangrijkste uitgangspunten die hierin door de Europese Commissie zijn geformuleerd zijn terug te vinden in deze regeling zoals de in dit artikel opgenomen definitie van zeeschip in het eerste lid, onderdeel b.

De eis dat sprake moet zijn van een 'zichzelf voortstuwend schip' betekent dat het zeeschip een permanente voortstuwung moet hebben. Militaire zeeschepen worden in de EU-steunkaderregeling uitgesloten voor steun.

Voorts vallen de activiteiten en categorieën schepen onder artikel 10, onderdelen b en d, iv en v van de EU-steunkaderregeling niet onder deze regeling.

De tweede verwijzing betreft de EZ-kaderregeling die een aantal juridische faciliteiten voor subsidieverlening aan innovatieprojecten biedt die ook voor deze regeling bruikbaar zijn. Het gaat daarbij om basisbepalingen ten aanzien van het aanvragen van subsidie, het beslissen op subsidieaanvragen, het verdelen van het subsidieplafond, algemene afwijzingsgronden en verplichtingen voor de subsidieontvanger. Deze bepalingen worden in deze regeling opgenomen door middel van het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikelen uit de EZ-kaderregeling op deze regeling. Op deze wijze wordt aangesloten bij de vernieuwing van het gehele financieel instrumentarium van het Ministerie van Economische Zaken en gestreefd naar eenheid van regelgeving.

In het tweede lid wordt verwezen naar een aantal definities zoals opgenomen in de EZ-kaderregeling. Deze definities zijn ook bruikbaar voor de onderhavige regeling.

Artikel 2

Een scheepswerf kan subsidie aanvragen op grond van deze regeling. Bij de definitie van het begrip 'scheepswerf' is aangesloten bij de definitie die is gebruikt in het Besluit

borgstelling scheepsnieuwbouw (Stb. 2005, 608). Uit onder andere de doelomschrijving in de statuten, de zogenoemde SBI-code (de code die door het Centraal Bureau voor de Statistiek onder meer wordt gebruikt om bedrijfsseenheden te rubriceren naar hun hoofdactiviteit, de zogenaamde standaard bedrijfsindeling), het aantal werknemers, de inschrijving in het Handelsregister en een lidmaatschap van een branchevereniging als de Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) of de Nederlandse Vereniging van Ondernemingen in de Watersportindustrie (HISWA) kan blijken of sprake is van een ondernemer die zeeschepen ontwerpt, ontwikkelt, bouwt, verbouwt en uitrust. Verder geldt dat subsidie zal worden verstrekt voor de bouw of de verbouw (ook wel conversie genoemd) van zeeschepen in Nederland. Het gaat er immers om dat er een level playing field ontstaat bij het verkrijgen van orders door in Nederland gevestigde werven waarbij sprake is van scheepsbouwinnovatieprojecten. De door de Nederlandse

overheid verleende subsidie zal moeten bijdragen aan het versterken van de concurrentiepositie van de scheepsbouw in Nederland. In navolging van artikel 10, onderdeel c, van de EU-steunkaderregeling wordt onder de verbouw van een zeeschip verstaan het verbouwen van zeeschepen van 1000 bruto tonnage (bt) of meer, voor zover de verbouwing een ingrijpende wijziging van het laadplan, de romp, het voortstuwingsmechanisme of de passagiersverblijven met zich brengt.

Als aanvullende voorwaarde voor het verstrekken van subsidie geldt dan ook dat het moet gaan om het in Nederland bouwen of verbouwen van een zeeschip. Dit betekent dat de scheepsbouwactiviteiten in principe in Nederland dienen plaats te vinden. Daartoe zal de scheepswerf een vaste bouwlocatie in Nederland moeten hebben en het scheepsbouwinnovatieproject in Nederland dienen uit te voeren. Daarbij is wel oog voor het feit dat in sommige gevallen Nederlandse werven de bouw of verbouw van delen van het zeeschip, zoals het casco, in het buitenland uitbesteden. Om bouwen en verbouwen in Nederland aan te tonen, dient een verklaring van de betrokken scheepswerf als bijlage meegestuurd te worden bij het aanvraagformulier. Eenzelfde systematiek is terug te vinden in het Besluit borgstelling scheepsnieuwbouw (Stb. 2005, 608).

Artikel 3

Dit artikel bevat de criteria voor het verstrekken van subsidie.

In het eerste lid is als centraal element het begrip 'scheepsbouwinnovatieproject' gedefinieerd dat de belangrijkste voorwaarden voor subsidie omvat. Dit begrip sluit aan bij de uitgangspunten voor innovatiesteun zoals geformuleerd in artikel 15 van de EU-steunkaderregeling. Deze uitgangspunten zijn ook opgenomen in bepaling 3.1 van de CESA-regeling. Als algemene voorwaarde voor subsidie geldt dat het moet gaan om toepassing van technologische innovatie van producten en processen in de scheepsbouwsector. Deze toepassing moet vernieuwend zijn of een verbetering zijn voor de scheepsbouwsector in de Europese Gemeenschap en een risico inhouden voor technologische of industriële mislukking. Dit betekent dat sprake moet zijn van innovatie ten opzichte van de huidige stand van techniek in de Europese scheepsbouwsector. De innovatie kan betrekking hebben op het zeeschip zelf. Dat wil zeggen dat het ontwerp van het zeeschip vernieuwend is. Daarbij kan het gaan om een nog niet eerder uitgevoerd ontwerp van een zeeschip dat wordt uitgevoerd of om de uitvoering van een ontwerp bij het verbouwen van een bestaand zeeschip.

In het tweede lid worden de voor subsidie in aanmerking komende producten en processen nader gedefinieerd in navolging van de bepalingen 3.2 tot en met 3.4 van de CESA-regeling. De innovatie moet betrekking hebben op het ontwerp van een zeeschip of afzonderlijke onderdelen van een zeeschip. Daarbij kan gedacht worden aan het ontwerp van een nieuw type scheepsrump, nieuw systeem voor aandrijving of bijvoorbeeld de eerste toepassing op een zeeschip van een bestaande hijskraan. Innovatieve processen zijn onder meer een nieuwe wijze / techniek van bouwen van een zeeschip of nieuwe manier van organiseren van de bouw van het zeeschip door werf en toeleverancier.

Artikel 4

Dit artikel bevat een omschrijving van de verschillende subsidiabele kosten die voor subsidie in aanmerking komen en sluit nauw aan bij de bepalingen van de CESA-regeling die een nadere invulling geeft aan artikel 15 van de EU-steunkaderregeling. Belangrijkste voorwaarde is dat de projectkosten direct moeten samenhangen met de innovatieve delen van de scheepsnieuwbouw. Daarnaast zijn de kosten subsidiabel vanaf het moment van de subsidieaanvraag op grond van deze regeling. Deze uitgangspunten vloeien voort uit bepaling 4.1, eerste volzin, van de CESA-regeling.

In het tweede lid is in navolging van bepaling 4.1, tweede volzin, van de CESA-regeling de mogelijkheid opgenomen dat de kosten, die de scheepswerf heeft gemaakt voor de levering van goederen en diensten door derden, subsidiabel kunnen zijn. Het gaat hier vooral om kosten met betrekking tot maritieme toeleveranciers. Daarbij geldt overigens dat geen cumulatie mogelijk is van subsidies voor innovatie die door een leverancier van goederen aan de scheepswerf of aan een dienstverlener van de scheepswerf zijn ontvangen. Hiermee wordt aangesloten bij bepaling 5.3 van de CESA-regeling.

De verschillende kostenposten die aan de orde zijn bij het bouwen van een nieuwe scheepsklasse worden in het derde lid uiteengezet en zijn overgenomen uit bepaling 4.2, onderdeel a, van de CESA-regeling. Het betreft in dit geval vooral de ontwerpkosten met uitzondering van de kosten van standaardontwerpen die worden gebruikt. De standaardontwerpen zijn immers niet innovatief.

De in het vierde lid genoemde kosten met betrekking tot onderdelen sluiten aan bij bepaling 4.3 van de CESA-regeling.

Het vijfde lid somt de subsidiabele kosten op voor zover het innovatieve processen betreft in navolging van bepaling 4.4 van de CESA-regeling.

Voor kosten die in redelijkheid niet als noodzakelijk kunnen worden beschouwd, wordt geen subsidie verleend. Ingevolge artikel 4:46, derde lid, van de Awb blijven deze kosten bij de subsidievaststelling buiten beschouwing. Dit artikel kan bijvoorbeeld een rol spelen bij constructies waarbij de opdrachtgever voor de bouw of verbouw van een zeeschip en de scheepswerf die dit schip bouwt of verbouwt in het kader van een scheepsbouwinnovatieproject deel uitmaken van dezelfde groep.

Artikel 5

Bij de subsidieverlening wordt het bedrag van de subsidie niet vermeld maar wel de wijze waarop dit bedrag wordt bepaald. De hoogte van de subsidie wordt berekend als een percentage van de in aanmerking komende projectkosten. Hiervan wordt 20 procent gesubsidieerd. Dit percentage vloeit rechtstreeks voort uit artikel 15, aanhef, van de EU-steunkaderregeling.

In het tweede lid zijn twee verschillende maximum subsidiebedragen opgenomen die voortvloeien uit bepaling 6.1 van de CESA-regeling. De afkorting cgt staat voor compensated gross tonnage en is een maat voor de complexiteit van een schip. Het officiële tonnage van het schip (GT) wordt vermenigvuldigd met een factor (de cgt-factor). Voor de meeste scheepstypen worden de cgt-factoren internationaal vastgesteld. De scheepswerf dient bij de aanvraag een onderbouwing mee te leveren van de cgt-factor van het te bouwen nieuwe zeeschip. Het dient de voorkeur om hierbij gebruik te maken van de in OESO-verband vastgestelde factoren. Aanvullend op deze OESO-factoren zijn voor een aantal scheeptypen (baggerschepen en jachten) specifieke cgt-factoren bepaald. Een overzicht van de cgt-factoren is in het aanvraagformulier opgenomen. De wijze waarop een scheepswerf de cgt-waarde bij zijn subsidieaanvraag moet aangegeven, is op het aanvraagformulier vermeld.

Het tweede maximum subsidiebedrag (€ 5.000.000) heeft betrekking op innovatie van scheepsbouwprocessen. Het gaat hierbij om de ontwikkeling en implementatie van innovatieve processen met betrekking tot productie, planning, logistiek of ontwerp.

Artikel 6

Dit artikel bevat een aantal uitzonderingen op het verstrekken van subsidie op grond van deze regeling.

In onderdeel a is een anti-cumulatiebepaling opgenomen die overeenkomt met artikel 29 van de EU-steunkaderregeling.

In onderdeel b wordt bepaald dat geen subsidie wordt verstrekt als een scheepswerf reeds ten tijde van de aanvraag een volledig en bindend contract heeft gesloten met betrekking tot de

bouw of verbouw van een zeeschip dat innovatief is of waarbij innovatieve onderdelen worden gebruikt of innovatieve processen worden toegepast. Deze uitsluitingsgrond komt overeen met bepaling 6.2 van de CESA-regeling.

Onderdeel c sluit uit dat subsidie wordt verstrekt aan een scheepsbouwinnovatieproject dat al voor de aanvraag wordt uitgevoerd. Dit hangt samen met de voorwaarde zoals opgenomen in artikel 4, eerste lid, dat kosten voor een scheepsbouwinnovatieproject subsidiabel zijn vanaf het moment van de subsidieaanvraag voor dat project.

In onderdeel d wordt bepaald dat het totaal van de subsidie die de scheepswerf of de groep waartoe de werf behoort niet meer mag bedragen dan 30 procent van het beschikbare jaarlijkse subsidiebedrag. Hiermee wordt voorkomen dat een onderneming (of groep) een onevenredig deel van het budget van de regeling ontvangt. Hierop wordt alleen bij de subsidieverlening getoetst; mogelijke latere fusies hebben hierop geen invloed.

Artikel 7

De Adviescommissie Innovatieve Zeescheepsbouw adviseert de minister over de aanvragen waarop niet reeds met toepassing van artikel 2 en artikel 3, eerste lid, afwijzend is beslist. Op advies van de commissie kan de minister vervolgens aanvragen afwijzen op grond van algemene gronden zoals genoemd in artikel 15, a, b en e tot en met g, van de EZ-kaderregeling die in artikel 9 van overeenkomstige toepassing is verklaard.

De taak van de commissie is tweeledig. Zij beoordeelt of sprake is van scheepsbouwinnovatieproject zoals bedoeld in artikel 2. Daarnaast beoordeelt zij of de in het projectplan opgenomen kosten rechtstreeks en uitsluitend houden met het innovatieve deel van het scheepsbouwinnovatieproject. Op deze manier voert de commissie de taken uit als onafhankelijke en technisch competente autoriteit zoals bedoeld in de bepalingen 6.5 en 6.6 van de CESA-regeling.

In het derde lid zijn onderdelen van artikel 6 van de EZ-kaderregeling van toepassing verklaard die betrekking hebben op een aantal algemene zaken met betrekking tot een adviescommissie zoals de benoemingstermijn van vier jaar, de verplichting dat de commissie haar adviezen moet voorzien van een deugdelijke motivering alsmede jaarlijks een verslag opstelt van haar werkzaamheden.

Artikel 8

In dit artikel is het totale subsidieplafond voor de regeling in 2007 neergelegd.

Artikel 9

In dit artikel wordt een aantal bepalingen uit de EZ-kaderregeling van overeenkomstige toepassing verklaard. De EZ-kaderregeling is evenals deze regeling, een ministeriële regeling. Er is dus geen sprake van hiërarchie tussen beide regelingen. De EZ-kaderregeling bevat echter een aantal 'modelbepalingen', waar regelingen die betrekking hebben op innovatieprojecten gebruik van kunnen maken. Hoewel deze regeling niet voortvloeit uit een innovatieprogramma zijn met het oog op eenheid van regelgeving waar mogelijk bepalingen van de EZ-kaderregeling van overeenkomstige toepassing verklaard met als doel zoveel mogelijk te streven naar eenheid van regelgeving. In deze regeling zijn uit de EZ-kaderregeling bepalingen opgenomen over de wijze van aanvragen van subsidie, de methode voor het verdelen van het subsidieplafond, een aantal algemene afwijzingsgronden en algemene verplichtingen voor de subsidieontvanger.

a. Aanvraag en beslissing op de aanvraag

Met de overeenkomstige toepassing van het eerste lid van artikel 7 van de EZ-kaderregeling wordt bepaald dat de subsidie dient te worden aangevraagd door middel van een aanvraagformulier zoals vastgesteld in artikel 8, eerste lid, van deze regeling. Dit formulier is opgesteld conform de formulieren die bij de CESA-regeling zijn gevoegd. Belangrijke onderdelen zijn de beschrijving van de innovatieve elementen van het scheepsbouwinnovatieproject en een overzicht van de geraamde subsidiabele kosten. Bij het aanvraagformulier wordt een aantal documenten meegezonden zoals genoemd in artikel 10 van deze regeling.

Als beslistermijn een termijn van 13 weken op grond van artikel 11 van de EZ-kaderregeling dat van overeenkomstige toepassing is verklaard.

b. Afwijzingsgronden

Met de overeenkomstige toepassing van artikel 15, aanhef en onderdeel a, b, en e tot en met g, van de EZ-kaderregeling zijn een aantal algemene afwijzingsgronden opgenomen. Zo kan een aanvraag worden afgewezen, indien hij niet voldoet aan de vereisten die de onderhavige regeling stelt, waarvan de belangrijkste te vinden zijn in artikel 2 waarin is opgenomen welke subsidieontvangers in aanmerking komen voor subsidie, en artikel 3, eerste lid, waarin wordt bepaald voor welk soort projecten subsidie wordt verleend. Tevens kan afwijzend worden beslist als de (ver)bouw van het zeeschip waarop het scheepsbouwinnovatieproject betrekking heeft naar verwachting niet in voldoende mate kan worden gefinancierd. Voor de beoordeling van de haalbaarheid van de financiering hiervan wordt gekeken naar

de eigen middelen die de aanvrager kan inzetten en naar de middelen waarvan de aanvrager aantoonbaar dat derden die ter beschikking zullen stellen. Hierbij wordt ook de hoogte van de aangevraagde subsidie betrokken. Onvoldoende vertrouwen in de technische haalbaarheid en de praktische uitvoerbaarheid van het scheepsbouwinnovatieproject kan eveneens leiden tot een afwijzing van de subsidieaanvraag.

Daarnaast kan ook afwijzend worden beslist op grond van artikel 7 van de Kaderwet EZ-subsidies, indien subsidieverstreking in strijd zou zijn met ingevolge een verdrag voor de staat geldende verplichtingen, of op grond van artikel 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht. Afwijzing op grond van dit laatste artikel is mogelijk indien gegronde vrees bestaat dat de activiteiten niet zullen plaatsvinden, dat niet aan de aan de subsidieverlening verbonden verplichtingen 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.

c. Subsidievaststelling

Ten aanzien van de subsidievaststelling zijn de artikelen 19 en 20 van de EZ-kaderregeling van overeenkomstige toepassing verklaard. Artikel 19 van de EZ-kaderregeling verwijst naar de artikelen 4:42 tot en met 4:47 van de Algemene wet bestuursrecht. In artikel 4:46 van de Algemene wet bestuursrecht is de hoofdregel opgenomen dat vaststelling plaats vindt overeenkomstig de verlening. Daarbij moeten, nu bij de verlening niet het bedrag van de subsidie wordt vermeld, de wel in de verleningsbeschikking vermelde wijze waarop dit bedrag wordt bepaald en het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld in aanmerking worden genomen.

Ingevolge artikel 4:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht kan het subsidiebedrag in vier gevallen lager worden vastgesteld:

- indien de activiteiten niet of niet geheel hebben plaatsgevonden;
- indien de subsidieontvanger niet heeft voldaan aan zijn verplichtingen;
- indien de subsidieontvanger onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt en dat geleid heeft tot een onjuiste verleningsbeschikking;
- indien de subsidieverlening anderszins onjuist was en de subsidieontvanger dit wist of behoorde te weten.

De in dit artikel opgenomen verplichtingen zijn noodzakelijk om tot een tijdige en deugdelijke vaststelling van het bedrag van de subsidie te kunnen komen.

Middels het formulier waarmee de aanvraag om subsidievaststelling moet worden ingediend, en de gegevens en

bescheiden die daarbij moeten worden overgelegd, kan de subsidieontvanger voldoen aan de ingevolge artikel 4:45 van de Algemene wet bestuursrecht op hem rustende verplichtingen om aan te tonen dat de gesubsidieerde activiteiten hebben plaatsgevonden. Voorts kan hij op deze wijze rekening en verantwoording afleggen omtrent de aan de activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten, voor zover deze voor de vaststelling van de subsidie van belang zijn.

Bij de aanvraag om subsidievaststelling dient een overdrachtsprotocol te worden overlegd alsmede gegevens waaruit blijkt dat het zeeschip in Nederland is gebouwd en een kort verslag van het scheepsbouwinnovatieproject. Verder dient een overzicht van de gemaakte kosten worden overlegd, waarbij de kosten die betrekking hebben op het innovatieve deel van het zeeschip (het scheepsbouwinnovatieproject) gespecificeerd worden weergegeven. De subsidieontvanger dient ook een accountantsverklaring over te leggen over de juistheid van de financiële gegevens in de subsidieverantwoording. De kosten verbonden aan het verkrijgen van de accountantsverklaring bij de vaststelling van de subsidie, komen niet voor subsidie in aanmerking.

De termijn waarbinnen het besluit tot vaststelling genomen wordt is, gelet op het van overeenkomstige toepassing verklaarde artikel 20 van de EZ-kaderregeling, dertien weken na ontvangst van de aanvraag daartoe. Als het besluit niet binnen de gestelde 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 artikel 4:14, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht. Ingevolge artikel 4:44, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht kan, indien de aanvraag om subsidievaststelling niet is ingediend binnen de vastgestelde termijn, de minister de subsidieontvanger een termijn stellen waarbinnen de aanvraag alsnog moet worden ingediend. In verband daarmee wordt in dit artikel niet verwezen naar de in artikel 19, eerste lid, bedoelde termijn, maar wordt gesproken over 'de voor het indienen ervan geldende termijn'.

d. Verplichtingen subsidieaanvrager

Een aantal algemene verplichtingen voor de subsidieaanvrager zoals opgenomen in de artikelen 29, behoudens het uurtarief, 31, 32, 33 en 37 van de EZ-kaderregeling zijn van overeenkomstige toepassing.

Administratie

De vereisten die gesteld worden ten aanzien van de administratie die de subsidieontvanger moet voeren worden bepaald overeenkomstig artikel 29 van de EZ-

kaderregeling. Deze vereisten komen voor zover mogelijk overeen met de eisen van de WBSO. Van dit fiscale instrument wordt veel gebruik gemaakt door ondernemers en, via contractresearch, door kennisinstellingen. In de eerste plaats dient de administratie alle gegevens te bevatten, waaruit op eenvoudige, duidelijke en controleerbare wijze de aard, inhoud en voortgang van de werkzaamheden afgeleid kunnen worden. In de administratie kunnen bijvoorbeeld vergaderstukken, rapportages, tekeningen, correspondentie, foto's van prototypes, testresultaten, meetverslagen, berekeningen etc. worden opgenomen. Gedateerde en van naam voorzien stukken maken dat uit de administratie eenvoudiger en duidelijker de aard, inhoud en voortgang zijn af te leiden. Uit de administratie moet het eindresultaat van de werkzaamheden blijken, maar ook moet op eenvoudige en duidelijke wijze zijn af te leiden hoe de voortgang van de werkzaamheden is geweest, oftewel langs welke weg het resultaat is bereikt, welke knelpunten zich daarbij hebben voorgedaan en op welke wijze deze zijn opgelost. Een registratie van de werkzaamheden per werknemer is niet vereist.

In de tweede plaats dienen de uren die worden besteed aan het scheepsbouwinnovatieproject te worden geregistreerd. Per werknemer moet worden geregistreerd op welke dagen werkzaamheden ten behoeve van het scheepsbouwinnovatieproject zijn verricht en om hoeveel uren per dag het ging. Dit hoeft geen bedrijfsbrede (sluitende) urenregistratie te zijn, mits de voor het project gemaakte uren controleerbaar worden vastgelegd, bijv. in agenda's of labjournaals.

In de derde plaats zal een adequate administratie moeten worden gevoerd waaruit te allen tijde de aard en omvang van de projectkosten kunnen worden afgelezen. Omdat de WBSO zich beperkt tot loonkosten, wijkt de administratieplicht op dit punt af van de WBSO-administratieplicht. Met name zal uit de administratie (het kostentoerekeningsmodel) moeten blijken uit welke kostensoorten het integrale uurtarief bestaat en op welke wijze het integrale uurtarief is opgebouwd. Ook moeten de specifiek ten behoeve van het project gemaakte kosten zichtbaar zijn in de administratie en herleidbaar zijn tot brondocumenten.

De inrichting van de administratie is de verantwoordelijkheid van de subsidieontvanger. Er kan dus worden aangesloten bij de in de onderneming van de subsidieontvanger gehanteerde systematiek, zolang maar wordt voldaan aan de algemene eisen die zowel de EZ-kaderregeling als deze regeling aan de administratie stellen.

Met deze opzet van de administratieve verplichting wordt gestreefd naar een aanzienlijke beperking van de extra administratieve lasten.

Rapportage

Met de overeenkomstige toepassing van artikel 37 van de EZ-kaderregeling wordt de rapportagedruk bij subsidieontvangers geregeld. Teneinde het aantal rapportages terug te dringen en het moment van rapportage beter aan te laten sluiten bij de belangrijke momenten in het project (mijlpalen) wordt gekozen voor een systeem dat in de subsidieverleningsbeschikking twee momenten worden aangegeven waarop een beknopte tussenrapportage is vereist. Deze momenten zullen worden bepaald aan de hand van het projectplan zodat maatwerk mogelijk is. Op het moment dat een tussenrapportage wordt uitgebracht, kan ook een voorschot worden aangevraagd.

Melden schuldsanering, surséance van betaling of faillissement

De overeenkomstige toepassing van artikel 31 van de EZ-kaderregeling regelt dat de subsidieontvanger de minister onverwijld dient mede te delen als op hem een schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing wordt verklaard, surséance van betaling wordt verleend of als hij failliet wordt verklaard.

Evaluatie

Met de overeenkomstige toepassing van artikel 32 van de EZ-kaderregeling wordt gewaarborgd dat een subsidieontvanger meewerkt aan een evaluatie van de subsidie en de effecten daarvan. Niet alleen de voltooiing van gesubsidieerde projecten is van belang, het gaat immers ook om de bijdrage van deze projecten aan het versterken van de innovatiekracht van de Nederlandse economie. Om te zien of deze doelstelling is gehaald, is evaluatieonderzoek onmisbaar. Om die reden is een verplichting voor de subsidieontvanger opgenomen om mee te werken aan effectmetingen, voor zover dit redelijkerwijs van hem verlangd kan worden. Hierbij worden geen nadere administratieve eisen gesteld.

De verplichting is beperkt tot vijf jaar na subsidievaststelling. In het algemeen is na vijf jaar het effect van een innovatief project niet meer meetbaar.

Intellectuele eigendom

De overeenkomstige toepassing van artikel 33 van de EZ-kaderregeling beoogt ervoor te zorgen dat de subsidieontvanger de resultaten van het scheepsbouwinnovatieproject beschermt. Projectresultaten kunnen bestaan uit resultaten, die mogelijk beschermd kunnen worden op grond van intellectueel eigendomsrecht (bijvoorbeeld octrooien, merkenrecht of

auteursrecht), maar ook uit andere kennis, die is vergaard in een project. Het betreft niet alleen de beoogde resultaten, maar ook niet-beoogde resultaten van het project.

Voorschotten

Met de overeenkomstige toepassing van artikel 18 van de EZ-kaderregeling wordt geregeld dat een verzoek om een voorschot wordt afgewezen indien de subsidieontvanger niet voldoet aan voor hem geldende verplichtingen. In het algemeen zal bij het beslissen op een verzoek om een voorschot onvoldoende inzicht bestaan in de naleving door de betrokkenen van aan de subsidieverlening verbonden verplichtingen. Een beoordeling daarvan is dan ook niet uitdrukkelijk aan de orde, al was het maar omdat aan sommige verplichtingen nog niet hoeft te zijn voldaan. In het geval evenwel de uitvoeringsinstantie ervan op de hoogte is, dat de aanvrager zich niet houdt aan een verplichting, ligt het in de rede geen voorschotten te verstrekken. Aldus kan zoveel mogelijk voorkomen worden dat na vaststelling van het bedrag van de subsidie financiële middelen moeten worden teruggevorderd.

Artikel 10

In dit artikel wordt de verdeling van het subsidieplafond geregeld aan de hand van het principe 'die het eerst komt, die het eerst maalt'. Dit betekent dat de minister, beginnend met de eerste aanvraag, subsidies verleent totdat het subsidieplafond 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 een aanvraag, die aan wettelijke voorschriften voldoet bepalend. Dit zijn in elk geval de vereisten die voortvloeien uit artikel 4:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht en het vereiste op grond van artikel 14 van deze regeling om een subsidieaanvraag in te dienen met gebruikmaking van een aanvraagformulier. Het betreft hier niet een regel over de volgorde van het nemen van besluiten. Het is zeer wel mogelijk om op een latere aanvraag eerder te besluiten dan op een eerdere, als toewijzing van de aanvraag maar niet tot gevolg heeft, dat op de eerdere aanvraag afwijzend moet worden beschikt, omdat door subsidieverlening op latere aanvragen het subsidieplafond is bereikt. Dreigt dit te gebeuren, dan zal de behandeling van de latere aanvraag worden opgeschort, totdat op de eerdere aanvraag is beslist. Indien daardoor de beslistermijn van 13 weken dreigt te worden overschreden, zal de aanvrager daarvan in kennis worden gesteld.

De situatie is voorstelbaar dat er voor de laatste aanvraag die nog 'past' binnen het subsidieplafond geen geld meer is voor het volledig honoreren van een

aanvraag, maar slechts voor het gedeeltelijk honoreren. Een dergelijke situatie wordt praktisch opgelost door middel van informeel overleg tussen de uitvoerder en de aanvrager. Er wordt subsidie verleend voor zover het subsidieplafond hiertoe nog ruimte biedt, tenzij de aanvrager zelf te kennen geeft het scheepsbouwinnovatieproject met die subsidie niet uit te voeren en daarom zijn aanvraag intrekt. In dat geval kan de eerstvolgende aanvraag voor subsidieverlening in aanmerking komen.

Omdat bij het ontwerpen van deze regeling is voorzien dat het waarschijnlijk is dat meerdere aanvragen door meerdere aanvragers, op de eerste dag na inwerkingtreding van de regeling min of meer gelijktijdig zullen worden ingediend, zijn in het tweede en derde lid voorzieningen getroffen om de afwikkeling hiervan ordelijk te laten verlopen.

Voor de toepassing van de regeling is het tijdstip van ontvangst van de aanvragen van belang. Bij aflevering van de aanvraag geldt als tijdstip van ontvangst het moment waarop de aanvraag in handen is gesteld van de betrokken EVD-functionaris. Komen twee aanvragers er die dag niet uit van wie van hen als eerste de aanvraag in ontvangst kan worden genomen, dan wordt de onderlinge volgorde tussen die twee aanvragers bepaald bij wijze van loting volgens het tweede lid. Voor aanvragen waarvoor geen objectief tijdstip van ontvangst bepaalbaar is (bijvoorbeeld doordat ze in de brievenbus zijn gestopt) geldt hetzelfde regime als voor per post ingediende aanvragen. Per post binnen gekomen aanvragen worden geacht op de dag van ontvangst om 18.00 uur te zijn ontvangen. Ook in dat geval wordt de volgorde van binnenkomst bij de EVD bepaald door loting.

Na aldus de volgorde van ontvangst per aanvrager te hebben bepaald, wordt bezien of er meerdere aanvragen per aanvrager gelijktijdig zijn ontvangen (bijvoorbeeld doordat ze in één enveloppe zaten). Het derde lid geeft een regeling van de wijze waarop deze aanvragen onderling kunnen worden gerangschikt. Daarbij wordt de door de aanvrager aangegeven onderlinge rangschikking van zijn meerdere aanvragen als uitgangspunt genomen. Deze rangorde dient de aanvrager ingevolge artikel 14, vierde lid, in het aanvraagformulier aan te geven. Daarbij is relevant het aantal aanvragen, dat door aanvragers die tot eenzelfde groep behoren wordt ingediend.

Artikel 11

In de artikelen 38 en 59 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek is geregeld dat – ook – subsidies kunnen worden verleend onder opschortende of ontbindende voorwaarde, waarbij wel rekening moet worden gehouden met artikel 4:33 van de Algemene wet bestuursrecht. In dit

licht regelt dit artikel dat de subsidies op grond van deze regeling worden verleend onder de opschortende voorwaarde dat het schriftelijke, bindende en volledige contract tussen de scheepswerf en de opdrachtgever met betrekking tot de bouw of verbouw van een innovatief zeeschip als bedoeld in deze regeling wordt overlegd. Dit contract dient inhoudelijk grotendeels overeen te komen met het ingevolge artikel 14, derde lid bij het formulier voor de aanvraag overgelegde, schriftelijke contract behorende bij de ‘letter of intent’, de ‘letter of award’ of een ander schriftelijk stuk. Het schriftelijke, bindende en volledige contract dient uiterlijk dertien weken na datum van verzending van de subsidiebeschikking zijn ontvangen door de EVD. Deze voorwaarde zal ook worden opgenomen in de individuele beschikkingen tot subsidieverlening. Bij de overlegging van het schriftelijke, bindende en volledige contract dient de subsidieontvanger tevens een bewijs van een eerste aanbetaling van de opdrachtgever te voegen. Van belang is ook dat de aan het scheepsbouwinnovatieproject ten grondslag liggende contract tussen de scheepswerf en de opdrachtgever volledig is en alle afspraken bevat met betrekking tot de scheepsbouworder. Daarom dient de scheepswerf een verklaring te overleggen.

Omdat het van belang is dat rechtens vaststaat dat aan de voorwaarde is voldaan, is voorzien in een expliciete mededeling van de minister ter zake.

Indien het contract of het bewijs van eerste aanbetaling niet binnen de termijn van dertien weken na de subsidieverlening wordt ontvangen vervalt de subsidiebeschikking. Om voor dezelfde opdracht in aanmerking te komen voor subsidie, dient men opnieuw een aanvraag in te dienen. Deze zal dan worden geregistreerd op datum en tijdstip van binnenkomst.

Artikel 12

De scheepsbouwinnovatieprojecten moeten daadwerkelijk worden uitgevoerd binnen de in de beschikking tot subsidieverlening vermelde periode. In de subsidieverleningsbeschikking zal als standaardperiode worden opgenomen dat het zeeschip binnen 3 jaar moet worden gebouwd.

In geval van vertraging, essentiële wijziging, overdracht van het contract tussen opdrachtgever en subsidieontvanger aan derde partijen of stopzetting van het scheepsbouwinnovatieproject is een ontheffing van de minister nodig, zoals bepaald in het vierde lid van dit artikel. Daarbij zullen de belangen van verzoeker worden afgewogen tegen de doelstelling van deze regeling. Hierbij speelt mede een rol in hoeverre de feiten die de vertraging hebben veroorzaakt, zijn ontstaan door toedoen van de betrokkene zelf. Aan een ontheffing kunnen

voorschriften worden verbonden. De subsidieontvanger kan bij twijfel of sprake is van een essentiële wijziging van het scheepsbouwinnovatieproject contact opnemen met de EVD.

Artikel 13

Dit artikel voorziet in de behoefte aan voorschotten op de subsidie.

In het eerste lid is bepaald dat een voorschot wordt verstrekt op een subsidie ter zake waarvan een verleningsbeschikking geldt. Dat impliceert dat, zolang aan een verlening een opschortende voorwaarde verbonden is, geen voorschotten worden verstrekt.

Het tweede lid bepaalt dat het verlenen van een voorschot is gekoppeld aan het uitbrengen van tussenrapportages, waaruit blijkt hoe het project zich ontwikkelt. Er is dus sprake van ‘mijlpaal-financiering’, maar ook van maatwerk. Er zullen immers, gelet op de administratieve lastendruk, twee momenten van tussenrapportage in de beschikking tot subsidieverlening zijn vastgelegd. Dit zullen belangrijke ijkpunten zijn voor het verloop van het scheepsbouwinnovatieproject. Hiermee wordt overigens afgeweken van het systeem van de CESA-regeling waarbij drie voorschotten van gelijke grootte kunnen worden gegeven ten tijde van het ontwerp en constructiefase. Een dergelijk systeem biedt geen ruimte voor maatwerk. Voor de aanvraag van een voorschot dient een formulier te worden gebruikt.

Het derde lid bepaalt dat de aanvraag om een voorschot moet worden ingediend met gebruikmaking van het formulier dat bij deze regeling als bijlage is opgenomen.

In het vierde lid wordt bepaald dat de voorschotten worden verstrekt naar rato van de gemaakte en betaalde subsidiabele kosten, tot een maximum van 80 procent van het bij de verlening bepaalde maximale subsidiebedrag.

Indien de subsidieontvanger niet voldoet aan voor hem geldende verplichtingen zal zijn verzoek om een voorschot worden afgewezen.

Er is geen termijn geregeld voor de beslissing op een aanvraag om voorschot. Dit betekent dat de in artikel 4:13 van de Algemene wet bestuursrecht genoemde termijn geldt.

Artikel 14

In dit artikel worden de aanvraagformulieren vastgesteld waarmee de subsidie dient te worden aangevraagd en vastgesteld, alsmede een formulier voor het aanvragen van voorschotten.

In het tweede lid wordt geregeld dat een aantal documenten in elk geval bij het formulier voor de subsidieaanvraag moeten worden gevoegd. Middels of bij het formulier voor de aanvraag van subsidie dienen als gegevens of bescheiden onder meer te worden overlegd: het projectplan waarin het scheepsbouwinnova-

tieproject wordt omschreven, de vermelding van de partijen die betrokken zijn bij het scheepsbouwinnovatieproject zoals maritieme toeleveranciers en dienstverleners, gegevens waaruit blijkt dat het zeeschip in Nederland wordt gebouwd of verbouwd, de cgt-factor en een begroting van de kosten. Deze gegevens en bescheiden zijn van belang voor de inhoudelijke beoordeling van een subsidieaanvraag. Bij een aanvraag van het eerste voorschot is, behalve de tussenrapportage, een bewijs van kiellegging of een gelijkwaardig stadium van de bouw afgegeven door een erkend classificatiebureau van belang.

Gelet op bepaling 6.2 van de CESA-regeling is van belang dat er nog geen bindende overeenkomst is voordat de subsidie wordt aangevraagd met betrekking tot de bouw of verbouw van een innovatief zeeschip als bedoeld in deze regeling. In dit licht wordt geëist dat een schriftelijk contract tussen de scheepswerf en de opdrachtgever moet worden overlegd en een daarbij behorende schriftelijke 'letter of intent', dan wel een ander schriftelijk stuk. De 'let-

ter of intent', dan wel de 'letter of award' dan wel een ander schriftelijk stuk zullen moeten inhouden dat het schriftelijke contract tussen de scheepswerf en de opdrachtgever zal worden gesloten, onvoorwaardelijk zal worden dan wel nader zal worden uitgewerkt. Zo kan een 'letter of intent' inhouden dat de scheepswerf en de opdrachtgever het schriftelijke contract zullen aangaan onder de opschortende voorwaarde dat de minister subsidie zal verlenen op grond van deze regeling. Uit het volledig uitgewerkte, schriftelijke maar nog niet ondertekende contract dient in elk geval het moment van aanvang van de uitvoering van de opdracht tot de bouw of verbouw van een schip opgenomen te zijn.

In het kader van de toekenning van het beschikbare subsidieplafond van de regeling volgens het principe 'die het eerst komt, die het eerst maalt' zijn een aantal verfijningen ten behoeve van een ordelijke afwikkeling van de aanvragen die op de dag van inwerkingtreding van de regeling worden ingediend, aangebracht. Er wordt op die dag namelijk een grote toeloop op de regeling verwacht. Dit

systeem wordt in de toelichting bij artikel 10 uiteengezet. Van belang is daarbij dat de aanvrager bij het indienen van meer aanvragen tegelijk, een onderlinge rangorde dient aan te geven. In het vierde lid van dit artikel wordt dit vereiste geregeld.

De documenten die in elk geval bij het formulier voor de subsidievaststelling dienen te worden meegezonden worden genoemd in het vierde lid.

Artikel 15

Dit artikel onderstreept het verband tussen deze regeling en de EU-steunkaderregeling die tot en met 31 december 2008 geldt. Aanvragen om subsidie kunnen uiterlijk op 30 september 2008 worden ingediend zodat subsidie kan worden verleend vóór 31 december 2008.

Deze bijlage behoort bij artikel 14, eerste lid, onderdeel a, van de Subsidie-regeling Innovatieve Zeescheepsbouw WJZ 7043864.

*De Minister van Economische Zaken,
M.J.A. van der Hoeven.*