



Regeling van de Minister van Economische Zaken van 30 oktober 2009, nr. WJZ/9166533, tot wijziging van de Subsidieregeling sterktes in innovatie

De Minister van Economische Zaken,

Gelet op de artikelen 4, 5, tweede lid, 15, 17, eerste en derde lid, 18, eerste lid, 25, 34, eerste lid, 44, tweede lid, en 48, eerste en tweede lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies;

Besluit:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling sterktes in innovatie wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 6.1 wordt in de alfabetische volgorde ingevoegd:

- *HTAS-EVT-project*: een innovatieproject bestaande uit experimentele ontwikkeling of een combinatie van experimentele ontwikkeling en industrieel onderzoek, dat bijdraagt aan en past binnen de strategische hoofddoelen van het HTAS-programma zoals genoemd in bijlage 6.1 en het thema, de specifieke doelen en de aandachtsgebieden zoals genoemd in bijlage 6.3;
- *HTAS-EVT-samenwerkingsverband*: een geen rechtspersoonlijkheid bezittend verband, bestaande uit twee of meer niet in een groep verbonden deelnemers, waarvan tenminste één MKB-ondernemer en een andere partij ofwel een ondernemer ofwel een onderzoeksorganisatie is dat een HTAS-EVT-project uitvoert;

B

Na artikel 6.17 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 4. HTAS-projecten elektrische voertuigtechnologie

Artikel 6.18

De minister verstrekt op aanvraag subsidie aan een deelnemer in een HTAS-EVT-samenwerkingsverband dat een HTAS-EVT-project uitvoert.

Artikel 6.19

De penvoerder is een ondernemer in het HTAS-EVT-samenwerkingsverband.

Artikel 6.20

1. In afwijking van de Regeling steunintensiteit bedraagt de subsidie:
 - a. 50 procent van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op industrieel onderzoek;
 - b. 35 procent van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op industrieel onderzoek en worden gemaakt door een ondernemer;
 - c. 25 procent van de subsidiabele kosten, voor zover deze betrekking hebben op experimentele ontwikkeling.
2. De percentages, genoemd in het eerste lid, onderdeel b en c, worden verhoogd met 10 procentpunten indien subsidie wordt verstrekt aan een MKB-ondernemer.
3. Indien het subsidiebedrag voor een HTAS-EVT-project de € 5.000.000 overschrijdt, wordt het meerdere in mindering gebracht op de subsidiabele kosten, zoals deze worden gebruikt voor de berekening op grond van het eerste en tweede lid naar rato van het onderlinge gewicht van de subsidiepercentages voor die kosten.



Artikel 6.21

De minister verdeelt het subsidieplafond op volgorde van rangschikking van de aanvragen.

Artikel 6.22

De adviescommissie, genoemd in artikel 6.6 heeft eveneens tot taak de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent de afwijzingsgronden, bedoeld in de artikelen 22 en 23, onderdelen e tot en met i, van het Kaderbesluit EZ-subsidies en in artikel 6.24 en de rangschikkingscriteria, bedoeld in artikel 6.25.

Artikel 6.23

De termijn, bedoeld in artikel 23, onderdeel c, van het Kaderbesluit EZ-subsidies eindigt op 31 december 2011.

Artikel 6.24

De minister beslist afwijzend op een aanvraag indien:

- a. hij de subsidiabele kosten van een HTAS-EVT-project raamt op minder dan € 1.000.000;
- b. van het HTAS-EVT-project project onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn;
- c. het project onvoldoende bijdraagt aan de strategische hoofddoelen genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage 6.1;
- d. het project onvoldoende bijdraagt aan het thema en daarbij behorende specifieke doelstellingen en aandachtsgebieden genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage 6.3.

Artikel 6.25

1. De minister rangschikt de aanvragen waarop niet afwijzend is beslist, hoger naarmate een HTAS-EVT-project meer voldoet aan de volgende criteria:
 - a. technologische vernieuwing of wezenlijke nieuwe toepassingen van een bestaande technologie;
 - b. de kwaliteit van de samenwerking tenminste blijkend uit de complementariteit van de deelnemers, de mate van betrokkenheid van MKB-ondernemingen en de nieuwheid van een samenwerkingsverband;
 - c. duurzaam economisch perspectief van projectresultaten, uitgebreidheid van de toepassingsmogelijkheden van de projectresultaten;
 - d. het in bijlage 6.3 opgenomen thema en de daarbij behorende specifieke doelen en aandachtsgebieden.
2. Voor de rangschikking wegen de in het eerste lid genoemde criteria even zwaar.

Artikel 6.26

1. De subsidie-ontvanger verleent medewerking aan een evaluatie van de effecten van het door hem uitgevoerde HTAS-EVT-project, voor zover deze medewerking redelijkerwijs van hem kan worden verlangd.
2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 6.27

1. Een deelnemer in een HTAS-EVT-samenwerkingsverband wordt aangewezen als organisatie als bedoeld in artikel 48, tweede lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies.
2. In afwijking van artikel 46, tweede lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies, worden de volgende voorschotten verstrekt op twee tijdstippen in 2010 die in de beschikking tot subsidieverlening worden opgenomen.
3. In afwijking van artikel 46, vierde lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies bedraagt het voorschot aan een deelnemer in een HTAS-EVT-samenwerkingsverband 100 procent van het bedrag dat in de perioden volgend op de tijdstippen, bedoeld in het tweede lid, maximaal voor subsidie in aanmerking komt.



ARTIKEL II

Als bijlage 6.3 van de Subsidierегeling sterktes in innovatie wordt vastgesteld de bij deze regeling behorende bijlage 1.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2010.

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

Den Haag, 30 oktober 2009

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



BIJLAGE 1

Bijlage 6.3, behorende bij de artikelen 6.1, 6.24 en 6.25

Achtergrond en thema HTAS-Electric Vehicle Technology

In het kabinetsstandpunt 'aanpak Elektrisch rijden' (Kamerstukken II 2008/09, 31305, nr. 145) wordt elektrisch rijden als een zeer kansrijke optie aangemerkt om toekomstige automobilititeit duurzaam te maken, de energiepositie te versterken en de economie een structurele impuls te geven. Centrale ambitie in deze aanpak is om Nederland in de periode 2009–2011 tot gidsland en internationale proeftuin voor elektrisch rijden te maken. Om daarna, op basis van de gecreëerde randvoorwaarden en de opgedane leerervaringen, op te schalen en door te groeien naar grootschalige marktintroductie. Het kabinet heeft met dit oogmerk meerdere maatregelen voor de periode 2009–2011 vastgesteld, waarvan er één zich richt op het financieel stimuleren (en daaraan gekoppelde innovatiebevordering) van onderzoek, ontwikkeling en productie van elektrische voertuigen en/of onderdelen daarvoor. Deze actielijn wil bestaande en nieuwe spelers ondersteunen bij het verzilveren van de nieuwe mogelijkheden, uit het oogpunt van het versterken van onze economie, het verbeteren van ons vestigingsklimaat, het vergroten van onze internationale concurrentiepositie en werkgelegenheid. Concreet wordt geconstateerd dat ondernemers en kennisinstellingen voor de productie van elektrische voertuigen en onderdelen nog tegen een aantal belemmeringen aanlopen. De door het kabinet onderkende technische belemmeringen en onzekerheden voor grootschalige marktintroductie zijn:

- De batterijen:
 - Beperkte actieradius, hoog gewicht en hoge kosten;
 - Functioneren bij zeer hoge/lage temperaturen;
 - Veiligheid (brand- kortsluiting- en explosieveiligheid, bots- en waterveiligheid, lekken van vloeistof, elektrocutie);
 - Levensduur.
- De veiligheid:
 - Ongevaloorzaken (uitvallen aandrijving slippen, snelheid, elektromagnetische susceptibiliteit, aanrijdingen, langere remweg door eigengewicht voertuig);
 - Gevolgschade (ramen niet te openen bij te water raken, snel zinkend voertuig door batterijgewicht).

Dit type onderwerpen hebben niet alleen de aandacht van de overheid, maar ook van de Nederlandse automotive-industrie. Die deelt de opvatting dat elektrisch rijden perspectief biedt. Internationale ontwikkelingen op het gebied van elektrisch en hybride rijden bieden volgens haar marktkansen in Nederland. Specifiek met betrekking tot elektrische voertuigtechnologie wil de Nederlandse automotive-industrie aan het lopende innovatieprogramma HTAS (High Tech Automotive Systems) een thema toevoegen dat goed aansluit bij de door het kabinet onderkende technische belemmeringen: Electric Vehicle Technology (EVT). Doel daarvan is om de Nederlandse automotive-sector een voorsprong te verschaffen binnen de ontwikkeling van elektrische voertuigen, hun componenten en onderdelen. Het thema EVT richt zich op aspecten waarin de Nederlandse automotive-sector een goede uitgangspunt heeft om in de ontwikkeling van elektrische voertuigen, componenten en onderdelen een competitieve positie te kunnen innemen. De uitdagingen binnen het thema EVT zijn:

- De productiecapaciteit van voertuigen en componenten;
- De veiligheid, certificatie, testen en homologatie van voertuigen;
- Rijgedrag, comfort en toenemende actieradius ('range extenders') van voertuigen;
- Batterijmanagement en software ter verbetering van de energie-efficiëntie van voertuigen;
- De standaardisatie van voertuigen, componenten, batterijen, connecties e.d.

Belangrijke specifieke veiligheidsaspecten voor de elektrische auto's zowel voor de passagiers als het andere verkeer zijn onder meer het gewicht en plaats van de batterij in het geval van botsingen, de elektriciteit en het daarmee geassocieerde brandgevaar en het effect van het hoogvoltagere batterij bij botsingen en bij contact met water. Zie voor het volledige document www.htas.nl, dat de genoemde uitdagingen toespitst op de volgende aandachtsgebieden: chassis en body, powertrain, control, auxiliary equipment en integratie. Naast de technologische uitdagingen gaat het thema EVT ook in op de ondersteunende activiteiten die nodig zijn om dit voor Nederland te realiseren, zoals goede samenwerking met de overheid en met de energiesector. Er wordt voorts gestreefd naar extra omzetgroei en een toename van het aantal hightech werknemers op het gebied van elektrische voertuigen met 7.500 in 2020.

De technische belemmeringen die in het kabinetsstandpunt voor elektrisch rijden worden genoemd en de uitdagingen die de Nederlandse automotive-industrie binnen het voorgenomen thema EVT heeft vastgesteld, passen goed bij elkaar. Op basis hiervan zijn de doelstellingen en aandachtsgebieden geformuleerd.



Strategische hoofddoelen

De strategische hoofddoelen zijn de hoofddoelen die met het HTAS-innovatieprogramma worden nagestreefd (zie bijlage 6.1). Op het gebied van elektrische voertuigtechnologie in het kader van het thema EVT zal het daarbij in het bijzonder gaan om banengroei, omzetgroei, reductie van brandstofverbruik en verhoging van de verkeersveiligheid.

Specifieke doelen

Doel is het ondersteunen en versnellen van projecten die bijdragen aan:

- het krijgen en behouden van aansluiting bij internationale ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden ten behoeve van het verbeteren van de internationale concurrentiepositie;
- het versnellen van het realiseren van elektrisch rijden (in Nederland).

Doel is ten slotte dat de projecten leiden tot concepten die binnen enkele jaren in productie kunnen worden genomen. Daarom dient de nadruk van de projecten te liggen op experimentele ontwikkeling en op activiteiten dicht op de productiefase. Projecten die exclusief gericht zijn op industrieel onderzoek zijn uitgesloten.

Aandachtsgebieden

De projecten moeten passen binnen onderstaande aandachtsgebieden:

Chassis en body:

Ontwikkelingen op het gebied van chassis en body specifiek gericht op de eisen van elektrische voertuigen, rekening houdend met o.a. botsveiligheid, een lichter gewicht, en verbeterde stabiliteit in combinatie met minimale luchtweerstand. Belangrijke aandachtspunten zijn hierbij diverse veiligheidsaspecten ten aanzien van batterij pakketten. Uitgangspunt is een flexibel platform waarop meerdere carrosserievarianten gebouwd kunnen worden.

Electric Powertrain:

Innovatie op het gebied van key-componenten en samengestelde systemen in de gehele elektrische aandrijflijn, zoals batterijtechnologie, on-board snellaadsystemen, systemen voor terugwinning van remenergie, vermogenslektronica, transmissie technologie en tractie-motoren. Batterijontwikkeling richt zich vooral op nieuwe materialen (tbv hogere energiedichtheid,) en packaging en recycling. Daarnaast is er specifieke aandacht voor de ontwikkeling van range extenders.

Control:

Focus op beheersen en regelen van de integrale aandrijflijn ten behoeve van rijcomfort, veiligheid en optimale energie efficiency. Systeem architectuur en batterij monitoring zullen tevens de nodige ontwikkeling vergen. Daarnaast zal er aandacht zijn voor diverse standaardisatie en communicatie-protocollen met de infrastructuur cq. de buitenwereld.

Auxiliary equipment:

Elektrisch aangedreven auto's vragen om nieuwe energiezuinige auxiliary (ondersteunende) apparatuur, die opnieuw ontwikkeld dienen te worden. Hier is onder meer te denken aan nieuwe concepten voor voertuig temperatuurmanagement (verwarming & airco), luchtcirculatie, draadloos energie opladen, brandstofcel en solarcel toepassingen.

Integratie:

Elektrische aandrijving geeft nieuwe mogelijkheden voor auto-design, ontwikkeling en engineering. Dus ook een nieuwe geïntegreerde benadering van het gehele voertuig wordt belangrijk. De interfaces met zowel de gebruiker (HMI) maar ook met de infrastructuur (energielaadstations, smart billing, etc) zullen het nodige onderzoek vergen. Tenslotte aandacht voor diverse drivetrain en niet drivetrain accessoires/systemen ter verbetering van de energiehuishouding, comfort en veiligheid van de auto.



TOELICHTING

I. Algemeen

1. Doel en aanleiding

Deze regeling voegt aan hoofdstuk 6 van de Subsidieregeling sterktes in innovatie een paragraaf toe: HTAS-projecten elektrische voertuigtechnologie. Doel hiervan is om investeringen (en daaraan gekoppelde innovatiebevordering) in onderzoek, ontwikkeling en de productie van elektrische voertuigen en/of onderdelen te stimuleren. Aan dit doel ligt het kabinetsstandpunt 'aanpak Elektrisch rijden' (Kamerstukken II 2008/09, 31 305, nr. 145) ten grondslag. Daarin wordt elektrisch rijden als een zeer kansrijke optie aangemerkt om toekomstige automobiliteit duurzaam te maken, de energiepositie te versterken en de economie een structurele impuls te geven. Centrale ambitie in deze aanpak is om Nederland in de periode 2009–2011 tot gidsland en internationale proeftuin voor elektrisch rijden te maken. Het kabinetsstandpunt bevat een samenhangend pakket aan maatregelen dat de ondersteunende rol van de overheid hierin beschrijft. Een van deze maatregelen houdt in dat er een bedrag beschikbaar wordt gesteld voor investeringen (en daaraan gekoppelde innovatiebevordering) in onderzoek, ontwikkeling en de productie van elektrische voertuigen en/of onderdelen daarvoor te stimuleren. Dit bedrag bedraagt € 14,7 miljoen en dient tevens ter bestrijding van de financieel-economische crisis.

Niet alleen het kabinet maar ook de Nederlandse automotive-industrie deelt de opvatting dat elektrisch rijden perspectief voor de toekomst biedt. Vanuit de visie dat de internationale ontwikkelingen op het gebied van elektrisch en hybride rijden marktkansen bieden voor Nederland wil de Nederlandse automotive-industrie aan het lopende innovatieprogramma HTAS (High Tech Automotive Systems) een thema toevoegen dat zich hierop richt: Electric Vehicle Technology (EVT). Doel daarvan is om de Nederlandse automotive-sector een sterke positie te verschaffen en uit te bouwen binnen de ontwikkeling van elektrische voertuigen, hun componenten en onderdelen. De automotive-industrie is echter niet in staat om de introductie van elektrisch rijden, waar het thema EVT een bijdrage aan dient te leveren, zelfstandig te realiseren en tot een succes te maken.

De technische belemmeringen die in het kabinetsstandpunt voor elektrisch rijden worden genoemd en de uitdagingen die de Nederlandse automotive-industrie binnen het voorgenomen thema EVT heeft vastgesteld, passen goed bij elkaar. Gelet daarop wordt voor de uitwerking van de kabinetsvoornemens omtrent innovatiebevordering bij elektrische voertuigtechnologie zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het voorgestelde thema EVT. Daarmee wordt bereikt dat nauw wordt aangesloten bij voorgenomen ambities en ontwikkelingen binnen de markt zelf, en wordt tegelijkertijd recht gedaan aan het kabinetsstandpunt. Aangezien het de bedoeling is dat het thema EVT onderdeel wordt van het HTAS-innovatieprogramma, ligt het voor de hand subsidiëring met betrekking tot elektrische voertuigtechnologie te baseren op het hoofdstuk in de regeling dat gewijd is aan HTAS-innovatieprojecten (hoofdstuk 6). Binnen dit hoofdstuk is het niet goed mogelijk de subsidiëring te baseren op één van de bestaande paragrafen. Het thans beschikbare bedrag van € 14,7 miljoen is uitsluitend bestemd voor elektrische voertuigtechnologie. De andere HTAS-innovatieprojecten bestrijken evenwel een ander, breder terrein. De daarvoor geldende subsidieregels, zijn derhalve niet geschikt om te waarborgen dat de middelen aan het juiste thema worden besteed. Evenmin houden die voldoende rekening met de specifieke doelen en aandachtsgebieden waarvoor de subsidie voor elektrische voertuigtechnologie bestemd dienen te zijn en de inzichten die daarbij gelden. Om op een juiste wijze aan de kabinetsvoornemens uitvoering te geven, is om die reden een paragraaf aan hoofdstuk 6 toegevoegd die HTAS-projecten elektrische voertuigtechnologie wordt genoemd. Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2010. Dit is tevens de datum waarop de tender voor HTAS-EVT-projecten waarop deze paragraaf van toepassing is, wordt opengesteld. Met de voorbereidingen voor het indienen van een aanvraag kan uiteraard al eerder worden gestart. Aanvragen kunnen tot en met 1 februari 2010 worden ingediend. De openstelling zal in een aparte ministeriële regeling over de openstelling en subsidieplafonds voor 2010 worden opgenomen. Het subsidieplafond zal naar verwachting € 14,7 miljoen bedragen.

2. Staatssteun en dienstenrichtlijn

De Subsidieregeling sterktes in innovatie is ontworpen binnen de staatssteunkaders die door de Europese Commissie zijn opgesteld, en de toegevoegde paragraaf past daarbinnen. De hoogte van de subsidiepercentages, het subsidieplafond en het maximale subsidiebedrag zijn daarop afgestemd. Notificatie in het kader van richtlijn 2006/123/EG van het Europees parlement en de raad van de Europese Unie van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PB L 376/36) is niet aan de orde. Steunmaatregelen zijn van de reikwijdte van deze richtlijn uitgesloten (zie artikel 1, derde lid, van de richtlijn).



3. Administratieve lasten

Toevoeging in hoofdstuk 6 van de regeling van een nieuwe paragraaf HTAS-projecten elektrische voertuigtechnologie heeft tot gevolg dat die paragraaf tevens onder het Kaderbesluit EZ-subsidies valt. De nieuwe paragraaf is qua administratieve lasten vergelijkbaar met beide andere paragrafen in hoofdstuk 6 of zullen nog wat lager zijn. De administratieve lasten voor het aanvragen van subsidie bestaan uit het invullen van het aanvraagformulier en het opstellen van een projectplan volgens een vaste structuur. Dit faciliteert de aanvrager en voorkomt dat achteraf nog informatie moet worden nagestuurd. Middels advies vooraf door de uitvoerder van de regeling en goede communicatie over precieze doelstellingen en gevraagde activiteiten wordt zoveel mogelijk voorkomen dat indieners voor niets aanvragen indienen. Tussentijdse verslaglegging zal een keer per jaar plaatsvinden aan de subsidieverlener. Voor de accountantsverklaring zijn uniforme formulieren opgesteld. Bij het ontwerpen van de aanvraag- en vaststellingsformulieren is zoveel mogelijk aangesloten bij reeds bestaande formulieren. Universiteiten kunnen gebruik maken van de SISA-methodiek voor de accountantsverantwoording. Enkel voor de deelnemende bedrijven die meer subsidie ontvangen dan € 125.000 zal een accountantsverklaring worden gevraagd. Verwacht wordt dat een derde van de deelnemers minder dan € 125.000 subsidie zullen ontvangen. Een beperkt aantal deelnemers zullen onderzoeksorganisaties zijn. De totale administratieve lasten voor het oriënteren op, het verkrijgen van en het verantwoorden van subsidie komen voor de projecten neer op 2,7 procent van het beschikbare subsidiebedrag van € 14,7 miljoen. Ingeschat wordt dat in totaal twaalf voorstellen zullen worden ingediend. Van deze projecten zullen er naar verwachting zeven worden gehonoreerd. Op basis van ervaring verwachten we voor deze tender er gemiddeld vijf deelnemers per project zullen zijn (bedrijven en/of onderzoeksorganisatie). Het minimum is twee. Al deze aspecten meegenomen, worden de totale administratieve lasten geraamd op € 395.835 op het totale budget van € 14,7 miljoen, oftewel 2,7 procent van het beschikbare subsidiebedrag. De administratieve lasten voor hoofdstuk 6 exclusief deze paragraaf zijn € 194.336 of 2,8 procent van het beschikbare subsidiebedrag van € 7.000.000. Voor de communicatie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande (HTAS) kanalen en de bestaande SenterNovem website.

II. Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

Er is geen sprake van een HTAS-EVT-project, indien een innovatieproject (mede) gericht is op fundamenteel onderzoek. Hetzelfde geldt voor een innovatieproject dat uitsluitend is gericht op industrieel onderzoek. HTAS-EVT-projecten dienen al een stap verder te zijn door zich te richten op experimentele ontwikkeling of experimentele ontwikkeling gecombineerd met industrieel onderzoek. Deze focus zal naar verwachting eerder leiden tot het op de markt brengen van producten, processen of diensten dan bij een andere, ruimere, definitie. Op die manier wordt rekening gehouden met de ambitie van het kabinet om in de periode van 2012 tot 2015 tot een opschaling van het elektrisch rijden te komen. Een HTAS-EVT-project dient verder bij te dragen aan en te passen binnen de strategische hoofddoelen van het innovatieprogramma High Tech Automotive Systems, die in bijlage 6.1 van de regeling staan opgesomd. Dit brengt tot uitdrukking op welke wijze een HTAS-EVT-project met dit programma verbonden dient te zijn. Tegelijkertijd dient een HTAS-EVT-project gericht te zijn op de specifieke doelen, het thema en de aandachtsgebieden die in bijlage 6.3 worden genoemd. Dat maakt een HTAS-EVT-project onderscheidend van andere HTAS-innovatieprojecten.

Uit de definitie van HTAS-EVT-samenwerkingsverband blijkt het belang dat wordt gehecht aan betrokkenheid van het bedrijfsleven, in ieder geval van MKB-ondernemingen, bij de uitvoering van een HTAS-EVT-project. Dit biedt ondersteuning aan de markt, creëert kansen voor innoverende ondernemers en levert een bijdrage aan de economische structuur en werkgelegenheid.

Artikel I, onderdeel B

Artikel 6.20

De in dit artikel genoemd afwijkende percentages zijn niet hoger dan die volgen uit bij of krachtens het Kaderbesluit EZ-subsidies, gestelde percentages. Daardoor wordt de toegestane steunintensiteit in het kader van onder meer onderzoek, ontwikkeling en innovatie op grond van de bestaande Europese staatsteunkaders gerespecteerd. Het artikel leidt onder meer tot een hogere eigen bijdrage van ondernemingen in een innovatieproject voor zover het gaat om industrieel onderzoek (eerste lid, onderdeel b). Die keuze leidt per saldo tot een vergroting van de kans om meer of grotere projecten of meer aanvragers te ondersteunen. Uit het derde lid volgt dat een correctie wordt toegepast op de berekening van het subsidiebedrag op basis van het eerste en tweede lid, indien het subsidiebedrag voor een HTAS-EVT-project anders de € 5 miljoen zou overschrijden. Daarmee wordt zeker gesteld dat



het maximale subsidiebedrag niet boven de € 5 miljoen uitkomt.

Artikel 6.23

Artikel 23, onderdeel c, van het Kaderbesluit EZ-subsidies bepaalt dat een aanvraag om subsidie wordt afgewezen indien het onaannemelijk is dat een project binnen een bepaalde termijn kan worden voltooid. In dit artikel is de einddatum daarvoor gesteld op 31 december 2011. De doorlooptijd van een project dient aan te sluiten bij de ambities van het kabinet voor de periode na 2011 op het gebied van elektrisch rijden. Gelet daarop is van belang dat een HTAS-EVT-project zich niet over een te lange periode uitstrekt, maar binnen afzienbare tijd tot een marktintroductie leidt.

Artikel 6.24

In dit artikel zijn in aanvulling op de artikelen 22 en 23 van het Kaderbesluit EZ-subsidies ook andere afwijzingsgronden opgenomen. Onderdeel a voorkomt dat al te kleine projecten worden gesubsidieerd. Onderdeel c heeft betrekking op de strategische hoofddoelen genoemd in bijlage 6.1. Gelet op aard en inhoud van HTAS-EVT-projecten zijn daarbij in het bijzonder van belang de strategische hoofddoelen gericht op reductie van brandstofverbruik, banengroei in de sector, omzetgroei en verkeersveiligheid. Een aanvraag wordt tevens afgewezen indien het project onvoldoende bijdraagt aan het thema EVT (Electric Vehicle Technology) en de daarbij behorende specifieke doelen en aandachtsgebieden zoals die nader zijn beschreven in bijlage 6.3 (onderdeel d). Die specifieke doelen zijn het ondersteunen en versnellen van projecten die bijdragen aan:

- het krijgen en behouden van aansluiting bij internationale ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden, ten behoeve van het verbeteren van de internationale concurrentiepositie;
- het versnellen van het realiseren van elektrisch rijden (in Nederland).

Doel is tevens dat de projecten leiden tot concepten die binnen enkele jaren in productie kunnen worden genomen. De projecten moeten verder passen binnen onderstaande aandachtsgebieden die in bijlage 6.3 zijn uitgewerkt: chassis en body, electric powertrain, control, auxiliary equipment, integratie.

Artikel 6.25

De minister verleent subsidie in de volgorde van rangschikking van de subsidieaanvragen. HTAS-EVT-projecten worden beoordeeld op vier gelijkwegende criteria. Bij onderdeel a staat vernieuwing centraal bij technologie of toepassingen van bestaande technologie. Daarmee wordt ook het innovatieve karakter van een HTAS-EVT-project benadrukt. De kwaliteit van de samenwerking is eveneens een belangrijke factor voor een succesvol project (onderdeel b). Bij de complementariteit van de deelnemers in een samenwerking kan gedacht worden aan de mate waarin de bijdrage van deelnemers in het project elkaar aanvullen. Bij het criterium, bedoeld in onderdeel c, spelen aspecten als de omvang van de potentiële markt, de (groei) kansen van de aanvragers daarin (waaronder ook voor (een) MKB-ondernemer(s) in het samenwerkingsverband), terugverdienmogelijkheden en omzet, te onderscheiden markttrends en de positie van de concurrentie in de markt. Ook kan bijvoorbeeld gedacht worden aan vervolgvacatures die nodig zijn om duurzaam perspectief te bieden. Naarmate aan het criterium onder c meer wordt voldaan, zal dat uiteindelijk tevens positieve effecten op de werkgelegenheid hebben. Het criterium, bedoeld in onderdeel d, heeft betrekking op het in bijlage 6.3 opgenomen thema en de daarbij behorende specifieke doelen en aandachtsgebieden. In bijlage 6.3 is dit achtereenvolgens nader uitgewerkt onder de kopjes Achtergrond en thema HTAS-Electric Vehicle Technology, Specifieke doelen, en Aandachtsgebieden.

Artikel 6.27

Het tweede lid wijkt af van de systematiek van artikel 46, tweede lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies. Op grond van het tweede lid zijn er maximaal twee tijdstippen in 2010 waarop vervolgvacatures plaats zal vinden, nadat de eerste ambtshalve bevoorschotting heeft plaatsgevonden op grond van artikel 46, eerste lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies. De twee bevoorschottingstijdstippen worden afgestemd met het HTAS-EVT-samenwerkingsverband. De afwijking is gebaseerd op artikel 48, tweede lid, van het Kaderbesluit. Het derde lid maakt 100 procent bevoorschotting mogelijk conform artikel 48, eerste lid van het Kaderbesluit EZ-subsidies zoals dat per 1 januari 2010 geldt. Het artikel maakt het mogelijk zo snel mogelijk gelden beschikbaar te stellen teneinde de liquiditeitspositie van bedrijven voor de subsidiabele activiteiten te ondersteunen gedurende de crisis.

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