



Regeling van de Minister van Economische Zaken van 14 december 2009, nr. WJZ/9223975, houdende wijzigingen van de regeling Sterktes in innovatie en de toevoeging van vier extra hoofdstukken

De Minister van Economische Zaken,

Gelet op de artikelen 4, 5, 17, eerste tot en met derde lid, 18, 44 en 48, eerste lid van het Kaderbesluit EZ-subsidies;

Besluit:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling sterktes in innovaties wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1 worden in de alfabetische volgorde de volgende definities ingevoegd, luidende:

- *experimentele ontwikkeling*: experimentele ontwikkeling als bedoeld in paragraaf 2.2, onder g, van de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie nr. 2006/C 323/01 (PbEU C 323);
- *fundamenteel onderzoek*: fundamenteel onderzoek als bedoeld in paragraaf 2.2, onder e, van de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie nr. 2006/C 323/01 (PbEU C 323);

B

In artikel 2.4, eerste lid, 3.5, eerste lid, 4.4, eerste lid, 4.13, eerste lid, 4.22, eerste lid, 5.3, eerste lid, 5.11, eerste lid, 5.21, eerste lid, 6.4, eerste lid, 6.11, eerste lid, 7.4, eerste lid, 7.12, eerste lid, 7.21, eerste lid, 8.4, eerste lid, 8.10, eerste lid, 9.3, eerste lid, 9.9, eerste lid, 9.18, eerste lid, 9.27, eerste lid, 10.3, eerste lid, 10.10, eerste lid, 10.17, eerste lid, 10a.4 eerste lid, en 10b.4 eerste lid, wordt 'artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies' vervangen door: de Regeling steunintensiteit.

C

Artikel 2.4 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het derde lid komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een internationaal innovatiesamenwerkingsverband dat een opkomende markten innovatie project uitvoert meer bedraagt dan € 500.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

b. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een internationaal innovatiesamenwerkingsverband dat een EUREKA-innovatieproject of een geïndustrialiseerde landen innovatieproject uitvoert meer bedraagt dan € 750.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

D

Artikel 4.1, derde liggend streepje, onderdeel b, komt te luiden:

- b. waarin de inbreng van één land of samenwerkingspartner niet hoger is dan 70 procent van de subsidiabele kosten van het LSH-project met uitzondering van een internationaal MKB-samenwerkingsverband met India en.



E

Artikel 4.4, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een ETB-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 750.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

F

Artikel 4.13, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een internationaal MKB-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 750.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

G

Artikel 4.22, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een EuroNanoNed-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 750.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

H

Artikel 5.3, tweede lid, komt te luiden:

2. Het maximum subsidiebedrag bedraagt € 50.000 per subsidie-ontvanger.

I

Artikel 5.11, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het subsidiebedrag voor de deelnemers van een FND-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 1.000.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

J

Artikel 5.21, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een FND-MKB-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 400.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

K

Artikel 6.4, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een HTAS-doorbraaksamenwerkingsverband meer bedraagt dan € 2.000.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

L

Artikel 6.11, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een HTAS-internationaal innovatiesamenwerkingsverband meer bedraagt dan € 1.000.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

M

Artikel 7.1 wordt als volgt gewijzigd:



a. Het tweede liggende streepje komt te luiden:

- internationaal innoWATOR-project: een innovatieproject, bestaande uit industrieel onderzoek, experimentele ontwikkeling of een combinatie daarvan dat, hetzij is voorzien van een EUREKA-label hetzij een samenwerkingsverband betreft met een van de geïndustrialiseerde landen of India, dat is gericht op de ontwikkeling van een project, proces of dienst en dat past binnen bijlage 7.1 van deze regeling;.

b. Het vierde liggende streepje komt te luiden:

- internationaal innoWATOR-samenwerkingsverband: een innovatie samenwerkingsverband dat is opgericht ten behoeve van de uitvoering van een internationaal innoWATOR-project en waaraan ten minste één in Nederland gevestigde ondernemer deelneemt en één andere partij deelneemt die is gevestigd in een staat die deelneemt aan het Eureka-programma of die is gevestigd in een geïndustrialiseerd land of die is gevestigd in India.

N

Artikel 7.4 wordt gewijzigd als volgt:

a. Het tweede lid komt te luiden:

2. De percentages, genoemd in het eerste lid, onderdelen b en c, worden verhoogd met 10 procentpunten indien subsidie wordt verstrekt aan een MKB-ondernemer.

b. Het derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een innoWATOR-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 500.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

O

Artikel 7.12 wordt gewijzigd als volgt:

a. Het tweede lid komt te luiden:

2. De percentages, genoemd in het eerste lid, onderdelen b en c, worden verhoogd met 10 procentpunten indien subsidie wordt verstrekt aan een MKB-ondernemer.

b. Het derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een internationaal innoWATOR-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 500.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

P

Artikel 7.21, tweede lid, komt te luiden:

2. Het maximum subsidiebedrag bedraagt € 500.000 per subsidie-ontvanger.

Q

Artikel 8.4, tweede lid, komt te luiden:

2. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een MKB-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 100.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

R

Artikel 8.10 wordt gewijzigd als volgt:

a. Het derde lid komt te luiden:



3. Het maximum subsidiebedrag bedraagt € 1.000.000 per subsidie-ontvanger indien subsidie wordt verstrekt aan een MKB-ondernemer.

b. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een maritiem innovatiesamenwerkingsverband meer bedraagt dan € 1.000.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

S

Artikel 9.3, tweede lid, komt te luiden:

2. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een Point One MKB-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 100.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

T

Artikel 9.9, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een Point One R&D-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 1.500.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

U

Artikel 9.13, onderdeel a, komt te luiden:

- a. hij de subsidiabele kosten raamt op minder dan € 500.000,;

V

Artikel 9.14, tweede lid, komt te luiden:

2. Voor de rangschikking wegen de in het eerste lid genoemde criteria even zwaar.

W

Artikel 9.18, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een Internationaal Point One R&D-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 7.500.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

X

Artikel 9.23, tweede lid, komt te luiden:

2. Voor de rangschikking wegen de in het eerste lid genoemde criteria even zwaar.

Y

Artikel 9.27, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een Point One University-Industry Interaction samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 500.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

Z

Artikel 10.3, tweede lid, komt te luiden:

2. Het maximum subsidiebedrag bedraagt € 50.000 per subsidie-ontvanger.



AA

Artikel 10.10, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een polymeren MKB- samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 300.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

AB

Artikel 10.17, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een polymeren samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 300.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

AC

Artikel 10a.4, derde lid, komt te luiden:

3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een HighTech Topproject-samenwerkingsverband meer bedraagt dan € 25.000.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

AD

Artikel 10b.4, derde lid, komt te luiden:

3. Het maximum subsidiebedrag bedraagt € 10.000.000 per subsidie-ontvanger.

AE

Na artikel 10b.13 worden vier hoofdstukken ingevoegd, luidende:

HOOFDSTUK 10C. CIVIELE VliegTUGONTWIKKELING

Artikel 10c.1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- *civiele vliegtuigontwikkeling*: het geheel van activiteiten gericht op het vergroten van de mogelijkheden voor het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinfrastructuur om te participeren in de ontwikkelingsfase en de productie van civiele vliegtuigen;
- *civiel vliegtuigontwikkelingsproject*: een voor Nederland nieuwe, planmatige activiteit, bestaande uit industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 10c.2.

Artikel 10c.2

1. De minister verstrekt op aanvraag subsidie aan een ondernemer, een onderzoeksorganisatie of een deelnemer in een samenwerkingsverband die een civiel vliegtuigontwikkelingsproject uitvoert in het kader van een internationaal programma voor civiele vliegtuigontwikkeling.
2. Indien het civiel vliegtuigontwikkelingsproject bestaat uit experimentele ontwikkeling wordt de subsidie in de vorm van een subsidie met terugbetalingsverplichting verstrekt.
3. Als internationale programma's voor civiele vliegtuigontwikkeling worden aangewezen de programma's van Airbus, Bombardier, Cessna, Dassault, Embraer, Gulfstream en Rekkof indien zij betrekking hebben op:
 - a. structurele vliegtuigcomponenten;
 - b. ontwikkeling van materialen;
 - c. mechanische, elektrische of elektronische systemen;
 - d. software;
 - e. motorcomponenten;
 - f. trainings- en simulatiesystemen;
 - g. verbetering van ontwikkelings-, ontwerp- of productietechnologieën.

Artikel 10c.3

1. In afwijking van de Regeling steunintensiteit bedraagt de subsidie:
 - a. 50 procent van de subsidiabele kosten van een civiel vliegtuigontwikkelingsproject voor zover deze betrekking hebben op industrieel onderzoek;
 - b. 40 procent van de subsidiabele kosten van een civiel vliegtuigontwikkelingsproject voor zover deze betrekking hebben op experimentele ontwikkeling en het project wordt uitgevoerd ten behoeve van vliegtuigen, bestemd voor minder dan 100 passagiers of een daarmee overeenkomende vrachtcapaciteit, of indien het project betrekking heeft op motoren of onderdelen daarvan;
 - c. 33 procent van de subsidiabele kosten van een civiel vliegtuigontwikkelingsproject voor zover deze betrekking hebben op experimentele ontwikkeling en het project wordt uitgevoerd ten behoeve van vliegtuigen, anders dan bedoeld in onderdeel b.
2. Het percentage, genoemd in het eerste lid, in onderdeel b, wordt verhoogd met 10 procentpunten indien subsidie wordt verstrekt aan een MKB-ondernemer.
3. Het maximum subsidiebedrag bedraagt voor een civiel vliegtuigproject als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, € 10.000.000 per subsidie-ontvanger indien subsidie wordt verstrekt aan een ondernemer of een onderzoeksorganisatie.
4. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een samenwerkingsverband dat een civiel vliegtuigproject uitvoert als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, meer bedraagt dan € 10.000.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.
5. Het maximum subsidiebedrag bedraagt voor een civiel vliegtuigproject als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, € 20.000.000 per subsidie-ontvanger indien subsidie wordt verstrekt aan een ondernemer of een onderzoeksorganisatie.
6. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers van een samenwerkingsverband dat een civiel vliegtuigproject uitvoert als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, meer bedraagt dan € 20.000.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

Artikel 10c.4

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

Artikel 10c.5

De afwijzingsgrond, genoemd in artikel 23, onderdeel c, van het Kaderbesluit EZ-subsidies is niet van toepassing.

Artikel 10c.6

De minister beslist afwijzend op een aanvraag indien:

- a. van het project onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn;
- b. hij de subsidiabele kosten raamt op minder dan € 25.000.

Artikel 10c.7

De subsidie-ontvanger zal, behoudens voorafgaande schriftelijke ontheffing van de minister, niet:

- a. indien hij een rechtspersoon is, de rechtspersoon ontbinden of geheel of gedeeltelijk vervreemden noch zijn statutaire zetel verplaatsen buiten Nederland;
- b. indien hij deelneemt in een vennootschap onder firma of maatschap, meewerken aan de ontbinding ervan of aan het uittreden van een of meer deelnemers ervan.

Artikel 10c.8

1. De subsidie-ontvanger betaalt de verstrekte subsidie met terugbetalingsverplichting volgens een in de beschikking tot subsidieverlening vastgelegd schema terug aan de minister, tenzij:
 - a. het project technisch is mislukt en onze Minister op grond daarvan met toepassing van artikel 37, eerste lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies, ontheffing heeft gegeven voor het stopzetten van het project en de aanvrager aannemelijk maakt, dat met uit het project

- voortvloeiende of ervan afgeleide productie of dienstverlening geen omzet zal worden gerealiseerd, of
- b. sedert de vaststelling van het bedrag van het krediet in een aaneengesloten periode van vijf jaren met uit het project voortvloeiende of ervan afgeleide productie of dienstverlening geen omzet is gerealiseerd en de aanvrager aannemelijk maakt, dat zulks in de komende vijf jaren ook niet kan worden verwacht.
2. De subsidie-ontvanger betaalt over het uitstaande saldo aan de minister jaarlijks een bij de beschikking tot subsidieverlening vastgesteld rentepercentage, dat op een civiel vliegtuigontwikkelingsproject van toepassing blijft tot aan de betalingsverplichtingen geheel is voldaan.
 3. De rente wordt aan het eind van elk kalenderjaar rentedragend bij het uitstaande saldo bijgeschreven.
 4. De subsidie-ontvanger betaalt het uitstaande saldo, behoudens indien een ontheffing als bedoeld in artikel 42, derde of vijfde lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies is verleend, binnen 17 jaar na vaststelling van de subsidie aan de minister.

HOOFDSTUK 10D. TECHNOLOGISCHE TOPINSTITUTEN

Artikel 10d.1

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
 - *derden*: partijen, niet zijnde deelnemers die krachtens een partnerovereenkomst met het TTI participeren in een strategisch onderzoeksprogramma;
 - *maatschappelijke organisatie*: een rechtspersoon zonder winstoogmerk;
 - *publiek gefinancierde onderzoeksorganisatie*:
 - a. een universiteit,
 - b. een andere meerjarig en voor tenminste een derde door de rijksoverheid gefinancierde onderzoeksinstelling zonder winstoogmerk die activiteiten verricht met als doel de algemene wetenschappelijke en technische kennis uit te breiden,
 - c. een openbare instelling voor hoger onderwijs en een daaraan verbonden ziekenhuis gelijkwaardig aan een universiteit, welke meerjarig en voor tenminste een derde wordt gefinancierd door een ander land of
 - d. een onderzoeksinstelling zonder winstoogmerk die activiteiten verricht met als doel de algemene wetenschappelijke en technische kennis uit te breiden, welke meerjarig en voor tenminste een derde wordt gefinancierd door een ander land;
 - *strategisch onderzoeksprogramma*: een op innovatie gericht onderzoeksprogramma, bestaande uit fundamenteel onderzoek, industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling of een combinatie daarvan, waarin ten minste drie Nederlandse ondernemers of maatschappelijke organisaties en ten minste drie Nederlandse publiek gefinancierde onderzoeksorganisaties deelnemen;
 - *TTI*: een Technologisch Topinstituut zijnde een rechtspersoon bestemd voor de uitvoering van een strategisch onderzoeksprogramma waarin ondernemers, maatschappelijke organisaties, publiekrechtelijke rechtspersonen of publiek gefinancierde onderzoeksorganisaties krachtens een partnerovereenkomst participeren.

Artikel 10d.2

De minister verstrekt op aanvraag een subsidie aan een TTI dat een strategisch onderzoeksprogramma uitvoert.

Artikel 10d.3

1. In afwijking van de Regeling steunintensiteit bedraagt de subsidie:
 - a. 75 procent van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op fundamenteel onderzoek;
 - b. 50 procent van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op industrieel onderzoek;
 - c. 25 procent van de subsidiabele kosten voor zover deze betrekking hebben op experimentele ontwikkeling.
2. Bij de beschikking tot subsidieverlening wordt op grond van de aanvraag het gewogen gemiddelde van de percentages, bedoeld in het eerste lid, vastgesteld met daarbij een vermelding van het minimale aandeel van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, in het geheel van activiteiten.

3. Indien aan een TTI eerder subsidie is verstrekt voor de uitvoering van een strategisch onderzoeksprogramma op hetzelfde gebied door de minister, kan de minister bij de beschikking tot subsidieverlening de percentages, bedoeld in het eerste lid, lager vaststellen.
4. De kosten voor het verwerven en uitvoeren van contractresearch zijn geen subsidiabele kosten.

Artikel 10d.4

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

Artikel 10d.5

De termijn, bedoeld in artikel 23, onderdeel c, van het Kaderbesluit EZ-subsidies is vier jaar.

Artikel 10d.6

De minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie voor zover:

- a. het TTI geen partnerovereenkomsten met de aan het strategisch onderzoeksprogramma deelnemende bedrijven en publiek gefinancierde onderzoeksorganisaties afsluit;
- b. er onvoldoende mogelijkheden zijn voor derden om krachtens een partnerovereenkomst met het TTI deel te nemen aan het strategisch onderzoeksprogramma;
- c. het TTI zich niet richt op een coherent onderzoeksterrein;
- d. de rechten van intellectuele eigendom in de partnerovereenkomsten niet in overeenstemming zijn met het Europese steunkader voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie en met artikel 10d.9;
- e. de totale bijdrage van de deelnemende ondernemers aan het strategisch onderzoeksprogramma niet ten minste bedraagt:
 - 1°. 15 procent van de kosten voor fundamenteel onderzoek,
 - 2°. 25 procent van de kosten voor industrieel onderzoek en
 - 3°. 50 procent van de kosten voor experimentele ontwikkeling;
- f. van het onderzoek onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn;
- g. er een aanzienlijke kans is dat de uitvoering of het resultaat van het onderzoek zal leiden tot een ernstige aantasting van milieu of leefomgeving;
- h. ten aanzien van het voorgestelde strategisch onderzoeksprogramma onvoldoende sprake is van:
 - 1°. focus en samenhang van het onderzoek,
 - 2°. kwaliteit van het onderzoek,
 - 3°. uitzicht op waardecreatie voor de Nederlandse economie,
 - 4°. meerwaarde ten opzichte van de bestaande publiek gefinancierde kennisinfrastructuur,
 - 5°. inhoudelijke, financiële en bestuurlijke betrokkenheid van de ondernemers en de publiek gefinancierde onderzoeksorganisaties,
 - 6°. kracht en effectiviteit van de programmaleiding of uitvoerend management,
 - 7°. internationale dimensie van het onderzoeksgebied,
 - 8°. openbaarheid van de ontwikkelde kennis,
 - 9°. aandacht voor en opzet van de verslaglegging over duurzaamheid op projectniveau;
- i. er door een TTI op hetzelfde gebied een strategisch onderzoeksprogramma wordt uitgevoerd.

Artikel 10d.7

1. De minister rangschikt aanvragen waarop niet afwijzend is beslist, hoger naarmate er beter invulling wordt gegeven aan de aspecten, bedoeld in artikel 10d.6, onderdeel h, onder 1° tot en met 9°.
2. Voor de rangschikking wegen de criteria, bedoeld in het eerste lid, even zwaar.

Artikel 10d.8

De beschikking tot subsidieverlening bevat de opschortende voorwaarde dat de subsidieontvanger uiterlijk dertien weken na de subsidieverlening, behoudens voorafgaande schriftelijke verlenging door de minister, heeft aangetoond te beschikken over rechtspersoonlijkheid.

Artikel 10d.9

1. De subsidie-ontvanger draagt, behoudens voorafgaande schriftelijke ontheffing van de minister, met betrekking tot de resultaten van het onderzoek, zorg voor:

- a. de verwerving en de tenaamstelling op eigen naam van rechten van intellectuele eigendom op de resultaten die daarvoor in aanmerking komen;
 - b. de instandhouding en exploitatie van die rechten;
 - c. de instandhouding en exploitatie van overige daarvoor in aanmerking komende kennis die uit het onderzoek wordt gegenereerd.
2. Indien de subsidie-ontvanger niet zelf de rechten benut, draagt hij deze over aan één of meer deelnemers aan het strategisch onderzoeksprogramma.
3. Indien de deelnemers geen interesse hebben in de rechten kan de subsidie-ontvanger alleen na voorafgaande schriftelijke ontheffing van de minister, en behoudens de verplichtingen die bij de beschikking tot subsidieverlening zijn opgelegd met betrekking tot het geven van bekendheid aan het onderzoek en de resultaten ervan, ter beschikking stellen aan derden:
 - a. rechten van intellectuele eigendom op de resultaten van het onderzoek;
 - b. aanspraken op een intellectueel eigendomsrecht op de resultaten van het onderzoek;
 - c. rechten die voortvloeien uit een aanvraag om een intellectueel eigendomsrecht op de resultaten van het onderzoek.
4. De subsidie-ontvanger belast, behoudens voorafgaande schriftelijke ontheffing van de minister, de in het derde lid bedoelde rechten en aanspraken niet met een zekerheidsrecht ten behoeve van een derde.
5. De minister kan aan een ontheffing als bedoeld in het eerste, derde of vierde lid voorschriften verbinden.
6. Bij verwerving of overdracht van de rechten wordt een prijs tot stand gebracht die, rekening houdend met de inbreng van de deelnemers in het strategisch onderzoeksprogramma, gelijk is aan een marktconforme vergoeding en waarvan de relatieve eigen inbreng van de deelnemer wordt afgetrokken.
7. De verplichtingen, bedoeld in dit artikel, gelden gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 10d.10

De rapportage, genoemd in artikel 39, eerste lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies, bevat in ieder geval:

- a. een overzicht van de mate waarin de doelen van het lopende jaar zijn gerealiseerd;
- b. een opgave van de afwijkingen van het strategisch onderzoeksprogramma;
- c. een overzicht van de activiteiten in en doelen voor het eerstvolgende jaar.

Artikel 10d.11

In afwijking van artikel 46, vierde lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies bedraagt het voorschot 100% van het bedrag dat in het desbetreffende kwartaal maximaal voor subsidie in aanmerking komt.

HOOFDSTUK 10E. INNOVATIEVE ZEESCHEEPSBOUW

Artikel 10e.1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- *EU-steunkaderregeling scheepsbouw*: de kaderregeling nr. 2003/C 317/06 van 30 december 2003 inzake staatssteun aan de scheepsbouw (PbEU 2003, C 317);
- *opdrachtgever*: natuurlijke persoon of rechtspersoon die opdracht heeft gegeven tot de bouw of verbouw van een zeeschip;
- *scheepsbouwinnovatieproject*: 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. Onder producten en processen wordt in deze bepaling verstaan:
 - a. de ontwikkeling en het ontwerp van een nieuwe scheepsklasse zijnde het eerste schip van een potentiële serie zeeschepen,
 - b. de ontwikkeling van een innovatief onderdeel van een zeeschip dat als afzonderlijk element van het schip kan worden onderscheiden,

- c. de ontwikkeling en implementatie van een innovatief proces met betrekking tot de productie, de planning, de logistiek of het ontwerp van zeeschepen;
 - *scheepswerf*: bedrijf dat in Nederland zeeschepen ontwikkelt, ontwerpt, bouwt, verbouwt en uitrust;
 - *zeeschip*: zelfvoortstuwende commerciële zeeschepen als bedoeld in artikel 10, onderdeel d, onder i tot en met iii, van de EU-steunkaderregeling.

Artikel 10e.2

De minister verstrekt op aanvraag subsidie voor innovatie aan een scheepswerf die deelneemt in een scheepsbouwinnovatieproject.

Artikel 10e.3

1. In afwijking van de Regeling steunintensiteit bedraagt de subsidie 20 procent van de subsidieabele kosten.
2. Het maximum subsidiebedrag bedraagt:
 - a. € 150 per compensated gross tonnage voor zover het de bouw van een nieuw zeeschip betreft;
 - b. € 5.000.000 voor zover het nieuwe processen betreft.

Artikel 10e.4

1. In afwijking van artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies, komen uitsluitend de in het tweede tot en met vierde lid genoemde kosten voor subsidie in aanmerking.
2. De voor subsidie in aanmerking komende kosten zijn beperkt tot de kosten voor investeringen, ontwerp, technische- en testactiviteiten die rechtstreeks en uitsluitend in verband staan met het innovatieve onderdeel van een scheepsbouwinnovatieproject. Deze kosten omvatten mede de kosten voor de levering van goederen en diensten van derden voor zover deze direct en uitsluitend verband houden met de innovatieve delen van het scheepsbouwinnovatieproject;
3. Voor de bouw van een nieuwe scheepsklasse, zijnde het eerste schip van een potentiële serie zeeschepen, komen de volgende ontwerpkosten voor subsidie in aanmerking:
 - a. de conceptontwikkeling;
 - b. het conceptontwerp;
 - c. het functionele ontwerp;
 - d. het detailontwerp;
 - e. de kosten voor studies, testen, proefmodellen en soortgelijke kosten voor de ontwikkeling en het ontwerp van het zeeschip;
 - f. de kosten voor de planning van de implementatie van het ontwerp;
 - g. 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, komen de volgende kosten voor subsidie 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, voor zover deze kosten beperkt zijn tot het minimum noodzakelijke bedrag.
5. Voor innovatieve processen waarvoor subsidie kan worden verleend komen de volgende kosten voor subsidie 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, in afwijking van artikel 10, tweede lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies.

Artikel 10e.5

1. De minister verdeelt het subsidieplafond op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

2. Indien de minister op de dag dat het subsidieplafond is bereikt meer aanvragen van één aanvrager, 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 10e.6

1. Er is een Adviescommissie innovatieve zeescheepsbouw die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent de afwijzingsgronden, bedoeld in artikelen 22 en 23 van het Kaderbesluit EZ-subsidies en in artikel 10e.7.
2. De commissie bestaat uit ten minste drie en ten hoogste vijf leden.
3. De voorzitter en de andere leden worden benoemd voor een termijn van ten hoogste vijf jaar.

Artikel 10e.7

De minister beslist afwijzend op een aanvraag:

- 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 ten tijde van de aanvraag 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 van het scheepsbouwinnovatieproject onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn.

Artikel 10e.8

1. Een subsidie wordt verleend onder de opschortende voorwaarde dat de subsidieontvanger uiterlijk dertien weken na de beschikking tot subsidieverlening heeft aangetoond:
 - a. dat de opdrachtgever en de subsidieontvanger een schriftelijk contract, zijnde 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, zoals bedoeld in artikel 10e.1, definitie scheepsbouwinnovatieproject, onderdeel a, b en c, zal worden gesloten, onvoorwaardelijk zal worden dan wel nader zal worden uitgewerkt, bindend en volledig zijn aangegaan door ondertekening,
 - b. dat de opdrachtgever ter zake van de bouw of verbouw van een zeeschip waarbij technologische nieuwe of aanmerkelijk verbeterde producten en processen worden gebruikt, bedoeld in artikel 10e.1 onder scheepsbouwinnovatieproject, een of meer betalingen heeft gedaan en
 - c. dat er een verklaring van de scheepswerf is inhoudende 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 of aan de voorwaarde is voldaan.
3. De minister kan op voorafgaand schriftelijk en gemotiveerd verzoek van de subsidie-ontvanger de termijn genoemd in het eerste lid met maximaal dertien weken verlengen.

Artikel 10e.9

1. De subsidie-ontvanger verleent medewerking aan een evaluatie van de effecten van het door

hem uitgevoerde scheepsbouwinnovatieproject, voor zover deze medewerking redelijkerwijs van hem kan worden verlangd.

2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt gedurende vijf jaren na de dag waarop de subsidie wordt vastgesteld.

Artikel 10e.10

In aanvulling op artikel 39 van het Kaderbesluit EZ-subsidies maakt de subsidie-ontvanger een vergelijking van de uitvoering van het project met het projectplan en de bij de subsidieverlening vermelde raming van de projectkosten.

Artikel 10e.11

In afwijking van artikel 46, vierde lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies bedraagt het voorschot 80% van de maximale hoogte van de subsidie.

HOOFDSTUK 10F. PREKWALIFICATIE ESA-PROGRAMMA'S

Artikel 10f.1

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
 - *project*: een voor de ruimtevaart in Nederland nieuwe, planmatige activiteit met een looptijd van maximaal 36 maanden, bestaande uit industrieel technologisch onderzoek of experimentele ontwikkeling, gericht op het bijdragen aan de uitgangspositie van een ondernemer bij lopende of toekomstige ontwikkelingsprogramma's van het Europese Ruimte Agentschap (ESA);
2. Een project heeft betrekking op een van de volgende producten of productieprocessen:
 - a. antennes,
 - b. componenten en subsystemen voor koudgasvoortstuwing en warmteregeling van satellieten en instrumenten,
 - c. componenten voor standregeling van satellieten, met name zonnensensoren, magneet staven en reactiewielen,
 - d. elektronische systemen voor het testen en de verificatie van ruimtevaartproducten (EGSE en SCOE) voor ESA toepassingen en Verificatie, Validatie en Security in het kader voor het Galileo project,
 - e. ontstekers voor raketmotoren,
 - f. structuren voor niet herbruikbare raketten,
 - g. wetenschappelijke instrumenten, bestemd voor Nederlandse wetenschappers en die bijdragen aan behoud en uitbouw van expertise op voor Nederland prioritaire gebieden, zoals het monitoren en meten van stoffen of gassen in orbit die van invloed zijn op het leefklimaat of
 - h. zonnepanelen.

Artikel 10f.2

1. De minister verstrekt op aanvraag een subsidie aan:
 - a. een ondernemer die een project uitvoert,
 - b. een onderzoekinstelling die een project uitvoert of
 - c. een deelnemer in een samenwerkingsverband die een project uitvoert.

Artikel 10f.3

1. In afwijking van de Regeling steunintensiteit bedraagt de subsidie 70 procent van de subsidie-bele kosten.
2. Het maximum subsidiebedrag bedraagt € 350.000 per subsidie-ontvanger, als bedoeld in artikel 10f.2, onderdeel a en b.
3. Indien het totale subsidiebedrag voor de deelnemers aan een samenwerkingsverband, als bedoeld in artikel 10f.2, onderdeel c, meer bedraagt dan € 350.000, wordt het meerdere naar rato in mindering gebracht op de aan de betrokken aanvragers te verstrekken subsidie.

Artikel 10f.4

1. Er is een Adviescommissie Ruimtevaart Technologie Ontwikkeling die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent de afwijzingsgronden, bedoeld in de artikelen 22 en 23, onderdelen e tot en met h, van het Kaderbesluit EZ-subsidies en in artikel 10f.5 en de rangschikingscriteria, bedoeld in artikel 10f.6.
2. De commissie bestaat uit ten minste twee en ten hoogste zes leden.
3. De voorzitter en de leden worden benoemd voor een termijn van ten hoogste drie jaar.

Artikel 10f.5

De minister beslist afwijzend op een aanvraag indien:

- a. hij de projectkosten raamt op minder dan € 25 000;
- b. van het project onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn.

Artikel 10f.6

1. De minister rangschikt de aanvragen waarop niet afwijzend is beslist hoger naarmate een project meer voldoet aan de volgende criteria:
 - a. bijdraagt aan technologische en wetenschappelijke excellentie of institutioneel gebruik;
 - b. bijdraagt aan behoud van expertise of uitbouw van de concurrentiepositie of kansen op terugkerende producten op de ESA markt;
 - c. bijdraagt aan het lange termijn perspectief dat duidelijk is vastgelegd;
 - d. bijdraagt aan afspraken in het kader van ESA technologie Harmonisatie of andere afspraken met ESA of andere Europese ruimtevaartpartners over de industriële positie;
 - e. project betreft een belangrijke technologische innovatie;
 - f. brengt kennis en technologie in Nederland op efficiënte en niet-incidentele wijze samen, waarbij sprake is van voldoende toegevoegde waarde van de deelnemers;
 - g. bijdraagt aan de opbouw van kennis en technologie bij het midden- en kleinbedrijf;
 - h. het de kans beperkt dat het project leidt tot een vervolgaanvraag voor een project als bedoeld in artikel 10f.2.
2. Voor de rangschikking wegen de in het eerste lid genoemde criteria even zwaar.

AF

Hoofdstuk 11 komt als volgt te luiden:

HOOFDSTUK 11. FORMULIEREN

Artikel 11.1

Het formulier voor het indienen van een aanvraag voor:

- a. subsidie voor projecten op grond van deze regeling, met uitzondering van hoofdstuk 10e, is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 11.1;
- b. subsidie vaststelling voor projecten op grond van deze regeling, met uitzondering van hoofdstuk 10e, is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 11.2;
- c. een vooraanmelding als bedoeld in artikel 3.4 is opgenomen in bijlage 11.3;
- d. subsidie voor een Innovatieve zeescheepsbouw project is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 11.4;
- e. subsidie vaststelling voor een Innovatieve zeescheepsbouw project is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 11.5.

AG

In de bijlage 4.1 vervallen: China, Canada, Denemarken, Ierland, Japan, Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Zweden.

AH

In bijlage 6.2 wordt '2009' vervangen door '2010' en wordt na 'Efficient powertrain,' toegevoegd: Light constructions, .



ARTIKEL II

Toegevoegd worden:

- a. een bijlage 1.1 overeenkomstig bijlage I;
- b. een bijlage 11.4 overeenkomstig bijlage II;
- c. een bijlage 11.5 overeenkomstig bijlage III.

ARTIKEL III

Artikel I, onderdelen D, M, N, onder a, O, onder a, T, U, V, W, X, AG en AH zijn niet van toepassing op aanvragen om subsidie die vóór de inwerkingtreding van deze regeling zijn ingediend en op subsidies die vóór de inwerkingtreding van deze regeling zijn verstrekt.

ARTIKEL IV

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

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

Den Haag, 14 december 2009

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

BIJLAGE I

Bijlage 1.1

Behorend bij artikel 1.2, eerste lid, van de Subsidieregeling sterktes in innovatie.

Het rapport van feitelijke bevindingen wordt opgesteld overeenkomstig de Nadere voorschriften controle- en overige standaarden (ex artikel A-130.7 VGC) van het NIVRA. In het rapport van feitelijke bevindingen rapporteert de accountant over de hieronder genoemde aspecten en aandachtspunten van de integrale kostensystematiek.

1. Beschrijving integrale kostensystematiek	
Opzet systematiek	
1.1	Welke kostendragers gebruikt de organisatie in de integrale kostensystematiek?
1.2	Hoe worden de indirecte kosten toegerekend aan de kostendragers?
1.3	Worden de jaarlijkse tarieven op basis van de integrale kostensystematiek voorcalculatorisch vastgesteld? <i>Als de subsidie-ontvanger jaarlijks vooraf de tarieven vaststelt, is aan het begin van het jaar duidelijk wat de tarieven van dat jaar zijn. Deze tarieven worden gehanteerd bij begroting en ook bij de vaststelling van projecten. Als de subsidie-ontvanger niet met voorcalculatorische tarieven werkt dan toelichten.</i>
1.4	Hoe worden de uitgangscijfers bepaald die voor de jaarlijkse berekening van de tarieven gebruikt worden?
1.5	Sinds wanneer wordt deze integrale kostensystematiek door de organisatie toegepast?
1.6	Is er een wijziging van de integrale kostensystematiek gepland en zo ja wanneer?
Over personeelskosten	
1.7	Is het personeel ingedeeld in tariefgroepen? Zo ja, welke?
1.8	Wat is het aantal direct productieve uren per voltijd werknemer? Is dit aantal gelijk voor alle personen? Zo nee, licht toe.
1.9	Hoe wordt het aantal direct productieve uren per voltijd werknemer berekend?
Over machines en apparatuur	
1.10	Zijn de kosten voor machines en apparatuur onderdeel van de integrale kostensystematiek? Zo ja, geldt dat voor alle machines en apparatuur of zijn er ook machines en apparaten die in projecten als aparte post worden begroot?

2. Basisvoorwaarden integrale kostensystematiek	
2.1	De toerekeningssystematiek en -principes (verdeelsleutels en -mechanismen van indirecte kosten; normen voor percentages, etc.) worden in de hele organisatie stelselmatig toegepast.
2.2	Kosten worden op een bedrijfseconomische aanvaardbare en stelselmatige wijze aan kostendragers toegerekend. Deze toerekening is transparant en controleerbaar.
2.3	Specifieke indirecte kosten van bepaalde activiteiten worden niet toegerekend aan andere activiteiten. <i>Bijvoorbeeld: specifieke indirecte kosten van onderwijsactiviteiten worden niet toegerekend aan onderzoeksactiviteiten en specifieke indirecte kosten van de marketingafdeling worden niet toegerekend aan R&D activiteiten.</i>
2.4	Toerekenbare indirecte kosten worden evenredig omgeslagen over de activiteiten.
2.5	Directe kosten worden niet nogmaals meegenomen in de indirecte kosten.
2.6	In de systematiek zijn geen winstopslagen opgenomen.
2.7	In de systematiek zijn geen toeslagen voor risico's opgenomen.

3. Niet in de integrale kostensystematiek op te nemen kostencomponenten	
3.1	Kosten van algemene research of algemene kennisopbouw ¹ .
3.2	Kosten die al door de overheid of derden zijn of worden gefinancierd. <i>Bijvoorbeeld afschrijvingskosten van reeds gefinancierde gebouwen, installaties en apparatuur.</i>
3.3	Kosten die het gevolg zijn van buitensporige of roekeloze uitgaven ² .
3.4	Kosten die door crediteuren in rekening worden gebracht bij te laat betalen.
3.5	Kosten van incurante voorraden.
3.6	Kosten van vaste activa als gevolg van leegstand.
3.7	Kosten van externe subsidie-adviseurs voor zover deze specifiek betrokken zijn bij de aanvraag van individuele projecten.
3.8	Voorzieningen voor mogelijke toekomstige verliezen en schulden (<i>bijvoorbeeld voor dubieuze debiteuren</i>) en voor reorganisatiekosten ³ .
3.9	Alle indirecte belastingen, waaronder BTW, voor zover die kunnen worden teruggevorderd of verrekend.
3.10	Bemiddelingskosten, transactiekosten en provisies bij het afsluiten van leningen.
3.11	Bemiddelingskosten, transactiekosten en provisies bij het beleggen van geld.
3.12	Rentekosten, met uitzondering van rente voor gebouwen en technische installaties, mits toerekenbaar aan de subsidiabele activiteiten.
3.13	Rekenrente op met eigen vermogen gefinancierde activa ⁴ .



3. Niet in de integrale kostensystematiek op te nemen kostencomponenten

3.14 Wisselkoersverliezen.

- ¹ Onder algemene research en kennisopbouw valt basisonderzoek, waaronder het eerste geldstroom onderzoek van universiteiten. De kosten verbonden aan dit onderzoek worden vaak al uit andere bronnen gefinancierd en mogen niet via de integrale kostensystematiek worden toegerekend aan subsidieprojecten.
- ² Van *buitensporige uitgaven* is sprake als subsidie-ontvanger beduidend meer betaalt voor producten, diensten of personeel dan tegen de gangbare markttarieven, waardoor een vermijdbaar verlies wordt geleden of een vermijdbare hoge prijs wordt betaald. *Roekeloze uitgaven* betreft het onzorgvuldig omgaan met het selecteren van producten, diensten of personeel waardoor eveneens een vermijdbaar verlies wordt geleden of een vermijdbare hoge prijs wordt betaald.
- ³ Reorganisatiekosten die verband houden met de normale periodieke reorganisaties die nodig zijn om de afdelingen die de subsidieerbare activiteiten uitvoeren goed te laten functioneren zijn nodig voor de goede uitvoering van deze activiteiten. Daarom kunnen deze reorganisatiekosten zelf wel onderdeel uitmaken van de kostenberekening.
- ⁴ Voor universiteiten geldt hier een uitzondering, voor zover activa van universiteiten beslag leggen op eigen vermogen en voor zover die activa toerekenbaar zijn aan de subsidieerbare activiteiten. Als rekenrente moet dan de 10-jaars rente van de Bank Nederlandse Gemeenten per primo van een betreffend jaar gehanteerd worden.



BIJLAGE II



EVD
internationaal
ondernemen en samenwerken



Ministerie van Economische Zaken

Aanvraagformulier voor subsidie innovatieve zeescheepsbouw

Bijlage 11.4 behorende bij artikel 11, onderdeel d, van de Subsidieregeling sterktes in innovatie.

Stuur het ingevulde formulier met bijlagen naar:

EVD
Unit Internationale Financiering
Postbus 20105
2500 EC Den Haag

1. Aanvrager

1.1

Scheepswerf			
Postadres			
Postcode		Plaats	
Bezoekadres			
Postcode		Plaats	
Bankrekeningnummer			
Registratienr. K.v.K.			
Rechtsvorm			

Contactpersoon	☐ Dhr ☐ Mw	Titel(s)		Initialen	
Functie					
Telefoon		Mobiel			
E-mail					

1.2

Is uw onderneming een scheepswerf in de zin van artikel 10e.1 van de Subsidieregeling sterktes in innovatie?	☐ Ja ☐ Nee
Eventuele toelichting	

1.3

Heeft uw onderneming een vaste bouwlocatie in Nederland?	☐ Ja ☐ Nee
Zo ja, op navolgend adres	

**1.4**

Is uw onderneming lid van de VNSI of de HISWA?	☐ Ja ☐ Nee
--	--

1.5

Hoeveel werknemers heeft uw onderneming in dienst?	
--	--

1.6

Hoe is het doel van uw onderneming in de statuten omschreven?	
---	--

1.7

Wat is de SBI-code van uw onderneming?	
--	--

1.8

Maakt uw onderneming deel uit van een groep als bedoeld in artikel 1 van het Kaderbesluit EZ-subsidies?	☐ Ja ☐ Nee
Zo ja, als bijlage meesturen een organogram van de groep waarin de bezits- en/of zeggenschapsverhoudingen tussen de onderdelen van de groep inzichtelijk zijn gemaakt.	

2. Ordergegevens**2.1**

Omschrijving type schip	
-------------------------	--

2.2

Stuwt het schip zichzelf voort?	☐ Ja ☐ Nee
---------------------------------	--

2.3

Bruto tonnage (c.q. vermogen)	
-------------------------------	--

2.4

Opdrachtgever	
Adres	
Vestigingsplaats en land	

Bij een nieuw te bouwen schip**2.5**

Cgt-waarde	
------------	--

2.6

Bouwnummer	
------------	--



Bij een te verbouwen schip

2.7

Naam schip

2.8

Registratienummer

3. Beoogd contract

3.1

Aanbiedingsom (EUR)

3.2

Bouwfinanciering

☐ Eigen middelen EUR

☐ Bancair krediet EUR

☐ Aanbetalingen
opdrachtgever EUR

☐ Overig EUR

3.3

Geplande uitvoeringstermijn

4. Bouwen in Nederland

4.1

Heeft de aanvraag betrekking
op een in Nederland te
(ver)bouwen schip?

☐ Ja

☐ Nee

4.2

Vinden alle bouwfases in
Nederland plaats? Zo ja, door
naar vraag 5

☐ Ja

☐ Nee

4.3

Waar vinden de verschillende bouwfases plaats?

Fase	Locatie	% bouwkosten
1)		
2)		
3)		
4)		
5)		



Indien niet alle bouwfases in Nederland plaatsvinden: waarom is naar uw mening toch sprake van bouwen in Nederland (kies één van de drie onderstaande mogelijkheden)?

4.4

☐	Gemeten naar gefactureerde waarde wordt	%	van het schip in Nederland voortgebracht.
--------------------------	---	---	---

4.5

☐	Gemeten naar toegevoegde waarde wordt	%	van het schip in Nederland voortgebracht.
--------------------------	---------------------------------------	---	---

4.6

☐	Anders, te weten	
--------------------------	------------------	--

5. Innovatieproject

Algemeen

5.1

Naam innovatie (titel)

5.2

Beschrijving innovatie

5.3

Lijst met innovatieve elementen/componenten

5.4

Bij de uitvoering betrokken partijen

Innovatieve stap

5.5

Basis voor vergelijking

5.6

Beschrijving innovatieve stap versus basis

Risico

5.7

Beschrijving risico en eventuele gevolgen

6. Kostenopbouw innovatieproject

6.1

Waarop heeft uw innovatieproject betrekking?

☐ A	Ontwikkeling en ontwerp van een nieuwe scheepsklasse zijnde het eerste schip van een potentiële serie schepen;
☐ 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.

6.2

Vul dat deel van het model kostenverantwoording in, dat correspondeert met de zojuist aangekruiste situatie. Het model kostenverantwoording is te vinden op www.evd.nl/siz.

6.3

Totale kosten innovatieproject (EUR)

--

7. Cumulatie van subsidies

7.1

Zijn er aan dan wel door uw onderneming of uw toeleveranciers ten behoeve van dit innovatieproject ander subsidies verstrekt dan wel aangevraagd?

☐ Ja

☐ Nee

Zo ja, welke?

--



8. Overige gegevens

Zijn er andere gegevens die voor de beoordeling van uw aanvraag relevant geacht kunnen worden?	☐ Ja	☐ Nee
Zo ja, welke?		

9. Ondertekening aanvrager

Aldus naar waarheid ingevuld,			
Naam ondergetekende			
Functie		Plaats	
Firmastempel:			
Datum		Handtekening	

Bijlagen

U dient de volgende bijlagen mee te sturen:

- ☐ 1. 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 zal worden gesloten, onvoorwaardelijk zal worden dan wel nader zal worden uitgewerkt, alsmede dat beoogde contract;
- ☐ 2. Indien de scheepswerf deel uitmaakt van een groter geheel of groep: organogram van de groep waartoe de werf behoort;
- ☐ 3. Indien niet alle bouwfases in Nederland plaatsvinden: specificatie kostenopbouw van de totale beoogde order;
- ☐ 4. Nadere uitwerking innovatieproject;
- ☐ 5. Kostenverantwoording volgens het model dat is te vinden op www.evd.nl/siz.

Toelichting bij de vragen

Algemeen

Aanvragen dienen plaats te vinden per individueel project.

Door een duidelijke beantwoording van de vragen kan worden vermeden dat de behandeling van een aanvraag dient te worden opgeschort voor het vragen van nadere informatie.

U dient er rekening mee te houden dat de beslissingsprocedure doorgaans tussen acht en dertien weken zal vergen, te rekenen vanaf het moment dat de ontvangst van de volledig ingevulde en gedocumenteerde aanvraag wordt bevestigd. Een aanvraag wordt eerst geacht volledig te zijn ingediend na ontvangst door de minister van een volledig ingevuld aanvraagformulier inclusief de daarin genoemde bijlagen.

Als u vragen heeft, kunt u zich wenden tot:
EVD, agentschap van het ministerie van Economische Zaken, unit internationale financiering
(070) 778 8085



Vraag 1.2

Een scheepswerf is een bedrijf dat in Nederland zeeschepen ontwikkelt, ontwerpt, (ver)bouwt en uitrust.

Vraag 1.3

U dient over een vaste bouwlocatie te beschikken om als scheepswerf in de zin van deze Regeling te kunnen worden aangemerkt.

Vraag 1.5

Het aantal werknemers dat gedurende het afgelopen boekjaar voltijds arbeid heeft verricht binnen uw onderneming (verrichte arbeid in deeltijd en seizoensarbeid meetellen naar evenredigheid).

Vraag 1.7

De SBI-code wordt door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) onder andere gebruikt om bedrijfseenheden te rubriceren naar hunhoofdactiviteit, de zogenaamde standaard bedrijfsindeling.

Vraag 1.8

Een groep is een economische eenheid, waarin organisatorisch zijn verbonden:

1. een natuurlijke rechtspersoon of privaatrechtelijke rechtspersoon, die direct of indirect:
 - meer dan de helft van het geplaatste kapitaal verschaft aan,
 - volledig aansprakelijk vennoot is van,
 - of overwegende zeggenschap heeft over een of meer rechtspersonen of vennootschappen, en
2. laatstbedoelde rechtspersonen of vennootschappen.

Vraag 2.1 t/m 2.3

Subsidie wordt uitsluitend verleend voor de bouw van de volgende zichzelf voorstuwende schepen in de handelsvaart:

- Schepen van 100bt of meer voor het vervoer van passagiers en/of goederen;
- Schepen van 100bt of meer voor het verrichten van een speciale dienst (bijvoorbeeld baggerschepen en ijsbrekers);
- Sleepboten van 365 kW of meer;

Voor verbouw wordt uitsluitend subsidie verleend indien het een zeeschip in de handelsvaart van 1000bt of meer betreft, en voor zover de uitgevoerde werken een ingrijpende wijziging van het laadplan, de romp, het voorstuwingsmechanisme of de passagiersverblijven met zich brengen.

Vraag 2.3

Bij sleepboten dient het vermogen in kW te worden vermeld.

Vraag 2.4

Ook (ver)bouwcontracten tussen verschillende rechtspersonen binnen een Groep kunnen voor subsidie in het kader van deze Regeling in aanmerking komen.

Vraag 2.5

De afkorting cgt staat voor compensated gross tonnage en is een maat voor de complexiteit van een schip. Voor de meeste schepen volgt de cgt-waarde uit de volgende internationaal vastgestelde formule¹, met vaste factoren per scheepstype (zie onderstaande tabel).

$$cgt = A * gt^B$$

hierbij staat:

- gt voor het gross tonnage van het schip;
- de factor A voor de invloed van het scheepstype;
- de factor B voor de invloed van de grootte van het schip.

¹ De formule is vastgesteld door de OECD: www.oecd.org/dataoecd/59/49/37655301.pdf



Scheepstype	A	B
Oil tankers (double hull)	48	0.57
Chemical tankers	84	0.55
Bulk carriers	29	0.61
Combined carriers	33	0.62
General cargo ships	27	0.64
Reefers	27	0.68
Full container	19	0.68
Ro ro Vessels	32	0.63
Car carriers	15	0.70
LPG carriers	62	0.57
LNG carriers	32	0.68
Ferries	20	0.71
Passenger ships	49	0.67

Aanvullend op deze OESE-factoren zijn voor onderstaande scheepstypen specifieke cgt-factoren bepaald.

Jachten: A= 75 B= 0,65

Sleephopperzuigers A= 25 B= 0,73

Snijkopzuigers: A= 26 B= 0,75

Non Cargo Carrying Vessels A= 71 B= 0,61

Voorbeeld: een 'chemical tanker' (dus factor A=84 en factor B=0.55) van 3.950 gt geeft als uitkomst een cgt waarde van 7.987.

Vraag 3

Geen subsidie wordt verstrekt indien ten tijde van de aanvraag al een contract is afgesloten. Dit geldt ook indien dit contract opschortende of ontbindende voorwaarden bevat.

Vraag 4.1

Subsidie is uitsluitend beschikbaar voor het in Nederland (ver)bouwen van een schip. Dit betekent dat de scheepsnieuwbouwactiviteiten in principe in Nederland dienen plaats te vinden. Daarbij is echter wel oog voor het feit dat in sommige gevallen Nederlandse werven de (ver)bouw van delen van het schip, zoals het casco, in het buitenland uitbesteden.

Vraag 4.2

Indien alle bouwfases in Nederland plaatsvinden is per definitie sprake van bouwen in Nederland.

Vraag 4.3

Geef per bouwfase een omschrijving daarvan, de locatie waar deze fase wordt uitgevoerd (plaats, evt. land) en het percentage van de bouwkosten dat daarop betrekking heeft. In geval van uitbesteding van werk dient tevens de onderaannemer te worden vermeld.

Indien alle bouwfases buiten Nederland plaatsvinden is in ieder geval *geen* sprake van bouwen in Nederland. De aanvraag komt dan niet in aanmerking voor subsidie.

Indien niet alle bouwfases in Nederland plaatsvinden, dient u op een andere wijze aan te tonen dat het schip in Nederland zal worden gebouwd/verbouwd. De wijze waarop u dat doet staat u vrij. Een tweetal in ieder geval aanvaardbare onderbouwingsvarianten zijn onder 4.4 en 4.5 geïndiceerd. Hierbij dient een kostenopbouw van de contractprijs bijgevoegd te worden op basis van de gekozen variant.

Vraag 4.4

Bij deze onderbouwingsvariant dient de toerekening van kosten aan de categorieën Eigen productie (I), Nederlandse toeleveringen (II) en Buitenlandse toeleveringen (III) plaats te vinden op basis van de vestigingsplaats van de toeleverancier die factureert en waaraan betaling verschuldigd is.



Vraag 4.5

Bij deze onderbouwingsvariant dient de toerekening van kosten aan de categorieën Eigen productie (I), Nederlandse toeleveringen (II) en Buitenlandse toeleveringen (III) plaats te vinden op basis van de mate waarin het toegeleverde product van Nederlandse origine is.

Vraag 5

U dient de kerngegevens van het innovatieproject in het aanvraagformulier te vermelden. In een bijlage dient u deze zodanig uit te werken dat kan worden beoordeeld of sprake is van een technologische innovatie die in Europees perspectief als vernieuwend kan worden aangemerkt. Tevens dient te kunnen worden vastgesteld dat het innovatieproject het risico van technologische of industriële mislukking in zich draagt.

Vraag 5.4

Het gaat hier om de namen van betrokken partijen, hun aandeel in het project en een omschrijving van de activiteit.

Vraag 5.5

U dient hier te beschrijven wat de thans gangbare toepassingspraktijk is bij het te vernieuwen product of proces.

Vraag 5.6

Waarom is de door u beoogde innovatieve stap in Europees perspectief als vernieuwend aan te merken?

Vraag 6

Subsidiabel zijn drie verschillende type innovatieprojecten (A, B of C).

Per type innovatieproject zijn diverse in het model kostenverantwoording aangegeven activiteiten, subsidiabel.

Per subsidiabele activiteit dient u de gemaakte en betaalde kosten naar de onderscheiden categorieën uit te splitsen. Het kan daarbij zowel gaan om de kosten van de werf (manuren) als om de kosten voor de levering van goederen en diensten door derden (voor zover deze rechtstreeks en uitsluitend verband houden met het innovatieproject).

U dient de begrote kosten voor de levering van goederen en diensten door derden onder de posten materiaal; uitbesteed werk; externe dienstverlening; gebruiksklare toeleveringen en overig, naar afzonderlijke kostenposten uit te splitsen in een bijlage. Posten kleiner dan EUR 25.000 hoeven niet nader gespecificeerd te worden en kunnen per kostensoort in een verzamelpost worden opgenomen.

Kosten zijn slechts subsidiabel voor zover deze plaatsvinden na de datum waarop de subsidie is aangevraagd (eventueel uitgezonderd de kosten voor haalbaarheidsonderzoeken die binnen twaalf maanden voor de aanvraag zijn uitgevoerd).

De subsidie bedraagt maximaal 20 procent van de voor subsidie in aanmerking komende kosten.

Vraag 7

Het gaat hierbij onder meer om de in artikel 10e.7 van de Subsidieregeling sterktes in innovatie genoemde aspecten, en een eventuele aanvraag voor faillissement c.q. surséance van betaling voor de aanvrager en eventuele andere vormen van aan het project verstrekte staatssteun.



BIJLAGE III



EVD
internationaal
ondernemen en samenwerken



Ministerie van Economische Zaken

Aanvraagformulier voor vaststelling subsidie innovatieve zeescheepsbouw

Bijlage 11.5 behorende bij artikel 11, onderdeel e, van de Subsidieregeling sterktes in innovatie.

Stuur het ingevulde formulier met bijlagen naar:

EVD
Unit Internationale Financiering
Postbus 20105
2500 EC Den Haag

1. Aanvrager

1.1

Scheepswerf			
Postadres			
Postcode		Plaats	
Bezoekadres			
Postcode		Plaats	
Bankrekeningnummer			

Contactpersoon	☐ Dhr ☐ Mw	Titel(s)		Initialen	
Functie					
Telefoon		Mobiel			
Mobiel					
E-mail					

2. Subsidieverlening

Uw verzoek om vaststelling van de subsidie heeft betrekking op
--

2.1

Projectcode EVD	
-----------------	--

2.2

Datum subsidieverlening		Kenmerk brief	
-------------------------	--	---------------	--

Waarmerk accountant	
---------------------	--



3. Ordergegevens

3.1

Omschrijving type schip	
-------------------------	--

3.2

Stuwt het schip zichzelf voort?	☐ Ja	☐ Nee
---------------------------------	-----------------------------	------------------------------

3.3

Bruto tonnage (c.q. vermogen)	
-------------------------------	--

3.4

Eindprijs (EUR)	
-----------------	--

3.5

Opdrachtgever		Te	
---------------	--	----	--

Bij een nieuw gebouwd schip

3.6

Bouwnummer	
------------	--

3.7

Cgt-waarde	
------------	--

Bij een verbouwd schip

3.8

Naam schip	
------------	--

3.9

Registratienummer	
-------------------	--

4. Uitvoeringstermijn

4.1

Datum contract	
----------------	--

4.2

Datum overdracht	
------------------	--

Waarmerk accountant



5. Bouwen in Nederland

5.1

Heeft de vaststelling betrekking op een in Nederland gebouwd/verbouwd schip?	☐ Ja	☐ Nee
--	-----------------------------	------------------------------

5.2

Vonden alle bouwfases in Nederland plaats? Zo ja, door naar vraag 6	☐ Ja	☐ Nee
---	-----------------------------	------------------------------

5.3

Waar hebben de verschillende bouwfases plaatsgevonden?		
Fase	Locatie	% bouwkosten
1)		
2)		
3)		
4)		
5)		

Indien niet alle bouwfases in Nederland hebben plaatsgevonden: waarom is naar uw mening toch sprake van bouwen in Nederland (kies één van de drie onderstaande mogelijkheden)?

5.4

☐	Gemeten naar gefactureerde waarde is	%	van de (ver)bouw van het schip in Nederland voortgebracht.
--------------------------	--------------------------------------	---	--

5.5

☐	Gemeten naar toegevoegde waarde is	%	van de (ver)bouw van het schip in Nederland voortgebracht.
--------------------------	------------------------------------	---	--

5.6

☐	Anders, te weten	
--------------------------	------------------	--

6. Eindrapportage innovatieproject

6.1

Realisatie

6.2

Realisatie versus planning

Waarmerk accountant



6.3

Zijn er verschillen tussen de gerealiseerde en begrote innovatieprojectkosten en zo ja, hoe verklaart u deze?

7. Kostenopbouw innovatieproject

7.1

Waarop heeft uw innovatieproject betrekking?

- | | |
|----------------------------|--|
| ☐ A | Ontwikkeling en ontwerp van een nieuwe scheepsklasse zijnde het eerste schip van een potentiële serie schepen; |
| ☐ 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. |

7.2

Vul dat deel van het model kostenverantwoording in, dat correspondeert met de zojuist aangekruiste situatie. Het model kostenverantwoording is te vinden op www.evd.nl/siz.

7.3

Totale kosten innovatieproject (EUR)

8. Cumulatie van subsidies

8.1

Zijn er aan dan wel door uw onderneming of uw toeleveranciers ten behoeve van dit innovatieproject andere subsidies verstrekt dan wel aangevraagd?

☐ Ja

☐ Nee

Zo ja, welke?

9. Overige gegevens

Zijn er andere gegevens die voor de beoordeling van uw aanvraag relevant geacht kunnen worden?

☐ Ja

☐ Nee

Zo ja, welke?

Waarmerk accountant



10. Managementverklaring

Het bestuur van de scheepswerf verklaart:
te hebben kennis genomen van de op deze subsidieaanvraag van toepassing zijnde wet- en regelgeving;
de verplichtingen welke zijn opgenomen in deze wet- en regelgeving en eventuele nadere aanwijzingen
door of namens de minister van Economische Zaken te zijn nagekomen.

Aldus naar waarheid ingevuld,			
Naam ondergetekende			
Functie		Plaats	
Firmastempel			
Datum		Handtekening	

Bijlagen

U dient de volgende bijlagen mee te sturen:

- ☐ 1. Overdrachtsprotocol of gelijkwaardig overdrachtsdocument waaruit de overdrachtsdatum blijkt;
- ☐ 2. Indien niet alle bouwfases in Nederland hebben plaatsgevonden: specificatie kostenopbouw eindprijs;
- ☐ 3. Kostenverantwoording volgens het model dat is te vinden op www.evd.nl/siz;
- ☐ 4. Een verklaring van een externe accountant conform model en protocol dat is te vinden op www.evd.nl/siz.

Waarmerk accountant	
---------------------	--

Toelichting bij de vragen

Algemeen

U dient er rekening mee te houden dat de beslistermijn op uw verzoek tot vaststelling van de subsidie 13 weken kan vergen, te rekenen vanaf ontvangst door de minister van een volledig ingevuld vaststellingsformulier inclusief de daarin genoemde bijlagen.

Door een duidelijke beantwoording van de vragen kan worden vermeden dat de behandeling van een



aanvraag dient te worden opgeschort voor het vragen van nadere informatie.

Als u vragen heeft, kunt u zich wenden tot:

EVD, agentschap van het ministerie van Economische Zaken, unit internationale financiering
(070) 778 8085

Vraag 3.3

Bij sleepboten dient het vermogen in kW te worden vermeld.

Vraag 3.7

De afkorting cgt staat voor compensated gross tonnage en is een maat voor de complexiteit van een schip. Voor de meeste schepen volgt de cgt-waarde uit de volgende internationaal vastgestelde formule¹, met vaste factoren per scheepstype (zie tabel).

$$cgt = A * gt^B$$

hierbij staat:

- gt voor het gross tonnage van het schip;
- de factor A voor de invloed van het scheepstype;
- de factor B voor de invloed van de grootte van het schip.

Scheepstype	A	B
Oil tankers (double hull)	48	0.57
Chemical tankers	84	0.55
Bulk carriers	29	0.61
Combined carriers	33	0.62
General cargo ships	27	0.64
Reefers	27	0.68
Full container	19	0.68
Ro ro Vessels	32	0.63
Car carriers	15	0.70
LPG carriers	62	0.57
LNG carriers	32	0.68
Ferries	20	0.71
Passenger ships	49	0.67

Aanvullend op deze OESE-factoren zijn voor onderstaande scheepstypen specifieke cgt-factoren bepaald:

Jachten: A= 75 B= 0,65

Sleephopperzuigers A= 25 B= 0,73

Snijkopzuigers: A= 26 B= 0,75

Non Cargo Carrying Vessels A= 71 B= 0,61

Voorbeeld: een 'chemical tanker' (dus factor A=84 en factor B=0.55) van 3.950 gt geeft als uitkomst een cgt waarde van 7.987.

Vraag 5

Subsidie wordt alleen verleend als sprake is van een in Nederland gebouwd of verbouwd schip. Ook indien de bouw van delen van het schip, zoals het casco, in het buitenland heeft plaatsgevonden, kan in de zin van de regeling sprake zijn van (ver)bouwen in Nederland.

Vraag 5.3

Geef per bouwphase een omschrijving daarvan, de locatie waar deze fase is uitgevoerd (plaats, eventueel land) en het percentage van de bouwkosten dat daarop betrekking heeft. In geval van uitbesteding van werk dient tevens de onderaannemer te worden vermeld.

¹ De formule is vastgesteld door de OECD: www.oecd.org/dataoecd/59/49/37655301.pdf



Indien alle bouwfasen buiten Nederland plaatsvinden is in ieder geval geen sprake van bouwen in Nederland. De aanvraag komt dan niet in aanmerking voor subsidie.

Indien niet alle bouwfasen in Nederland plaatsvinden, dient u op een andere wijze aan te tonen dat het schip in Nederland is gebouwd/verbouwd. De wijze waarop u dat doet staat u vrij. Een tweetal in ieder geval aanvaardbare onderbouwingsvarianten zijn onder 5.4 en 5.5 geïndiceerd.

Hierbij dient een kostenopbouw van de contractprijs bijgevoegd te worden op basis van de gekozen variant.

Vraag 5.4

Bij deze onderbouwingsvariant dient de toerekening van kosten aan de categorieën Eigen productie (I), Nederlandse toeleveringen (II) en Buitenlandse toeleveringen (III) plaats te vinden op basis van de vestigingsplaats van de toeleverancier die factureert en waaraan betaling verschuldigd is.

Vraag 5.5

Bij deze onderbouwingsvariant dient de toerekening van kosten aan de categorieën Eigen productie (I), Nederlandse toeleveringen (II) en Buitenlandse toeleveringen (III) plaats te vinden op basis van de mate waarin het toegeleverde product van Nederlandse origine is.

Vraag 6.1

U dient in het kort verslag uit te brengen over het al dan niet bereikt hebben van de doelstelling(en) van het innovatieproject.

Vraag 6.2 en 6.3

U dient de resultaten van het innovatieproject zowel vanuit innovatief (6.2) als budgettair (6.3) perspectief te relateren aan de geplande uitkomsten van het project.

Vraag 7

De subsidie is beperkt tot de kosten voor investeringen, ontwerp, technische en testactiviteiten (inclusief de kosten voor de levering van goederen en diensten door derden), die rechtstreeks en uitsluitend voortvloeien uit het innovatieproject en die hebben plaatsgevonden na de datum waarop de subsidie is aangevraagd (eventueel uitgezonderd de kosten voor haalbaarheidsonderzoeken die binnen twaalf maanden voor de aanvraag zijn uitgevoerd).

U dient de verantwoorde kosten onder materiaal; uitbesteed werk; externe dienstverlening; gebruiks-klare toeleveringen; alsmede onder de post overige uit te splitsen in een bijlage.

De subsidie bedraagt maximaal 20 procent van de in aanmerking komende kosten.

Vraag 8

Voor zover voor dit innovatieproject ook andere staatsteun is toegekend, wordt deze in mindering gebracht op de steun die onder deze regeling ten hoogste kan worden verstrekt. U dient opgave te doen van eventuele bedragen waarvoor staatsteun is verkregen dan wel aangevraagd door uw onderneming en uw toeleveranciers.

Vraag 9

Het gaat hierbij onder meer om de in artikel 10e.7 van de Subsidieregeling sterktes in innovatie genoemde aspecten. Ook dient u melding te maken van zowel het in faillissement c.q. surseance van betaling geraken van uw onderneming, als van wijzigingen in het projectplan, vertragingen in de bouw en wijziging of beëindiging van het contract tussen uw onderneming en opdrachtgever.

Vraag 10

Het verzoek tot vaststelling van deze subsidie dient door een daartoe bevoegde bestuurder van de onderneming te worden ondertekend. De gevraagde verklaring houdt o.m. in dat eventuele afwijkingen van het projectplan aan de minister van Economische Zaken zijn gemeld, conform artikel 37, eerste lid van het kaderbesluit EZ-subsidies.



Bijlage

Als bijlage bij dit formulier is een controleprotocol te vinden op www.evd.nl/siz waarin aan de accountant, die is belast met de controle op deze aanvraag tot subsidievestiging, aanwijzingen worden gegeven met betrekking tot de reikwijdte en de intensiteit van de te verrichten controle. In het protocol wordt ook het object van de controle nader aangegeven. Hierdoor wordt overigens niet beoogd een aanpak van de controle voor te schrijven: de onderzoeks aanpak is de verantwoordelijkheid van de accountant.

De controle kan worden uitgevoerd door een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. De gevraagde verklaring kan ook worden verstrekt door een niet als openbaar accountant optredend intern accountant, mits deze volstaat aan de bepalingen welke gesteld zijn in deel B2 van de Verordening Gedragscode van het Koninklijk NIVRA.



TOELICHTING

Algemeen

1. Algemeen

Na de Herijking Financieel Instrumentarium (Kamerstukken II 2004/05, 29 800 XIII, nr. 73) is een vereenvoudiging van de subsidieregelgeving bij het ministerie van Economische Zaken (EZ) doorgevoerd. In vervolg hierop is bij brief van de Minister van Economische Zaken van 28 februari 2008 (Kamerstukken 2007/08, 31 200 XIII, nr. 47) uiteen gezet op welke wijze het financiële instrumentarium van het ministerie van EZ verder zal worden gestroomlijnd. Belangrijkste doel van deze stroomlijning is het terugbrengen van het aantal regelingen en het vergroten van de onderlinge samenhang om te komen tot een helder en transparant instrumentarium.

Het Kaderbesluit EZ-subsidies (Kaderbesluit) is de basis voor dit eenvoudiger instrumentarium met lagere verkrijgingskosten. Het concrete subsidiebeleid is via ministeriële regelingen, gebaseerd op dit Kaderbesluit, vormgegeven. Overeenkomstig de brief van 28 februari 2008 zijn op 1 januari 2009 vier modules van het EZ-instrumentarium met een daarvoor geldende ministeriële regeling onder de werking van het Kaderbesluit gebracht. Per 1 januari 2010 worden drie andere modules onder de werking van het Kaderbesluit gebracht en worden enkele bestaande subsidie-instrumenten in de bestaande vier modules ingepast. Deze regeling past de instrumenten civiele vliegtuigontwikkeling, technologische topinstituten, innovatieve zeescheepsbouw en prekwificatie ESA-programma's in de Subsidieregeling sterktes in innovatie.

Het Kaderbesluit heeft als belangrijke doelstelling de eenheid van subsidieregelingen op het terrein van het ministerie van EZ. Dit wordt bereikt door in het Kaderbesluit bepalingen op te nemen die in (vrijwel) alle subsidieregelingen voorkomen, vaak op eenzelfde of bijna eenzelfde wijze. Waar nodig is uiteraard wel onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten instrumenten, maar in veel gevallen is dit niet nodig en geldt één bepaling voor alle subsidies. Door het Kaderbesluit zijn onnodige verschillen weggenomen en kent niet elke afzonderlijke subsidieregeling meer bepalingen over met name de procedurele stappen, beslistermijnen, voorschotten en subsidievaststelling.

De instrumenten zijn in deze regeling in lijn gebracht met de bepalingen van het Kaderbesluit. De zuiver technische aanpassingen aan het Kaderbesluit worden niet afzonderlijk toegelicht. De meer inhoudelijke wijzigingen in de bepalingen worden hieronder wel toegelicht.

2. Civiele vliegtuigontwikkeling

2.1 Algemeen

De doelstelling van dit hoofdstuk is subsidieverlening mogelijk te maken voor civiele vliegtuigontwikkelingsprojecten in het kader van een internationaal programma voor civiele vliegtuigontwikkeling.

2.2 Civiele vliegtuigontwikkeling

Het uitgangspunt van steun aan civiele vliegtuigontwikkeling is dat het goed is voor de Nederlandse industriële ontwikkeling dat partijen in de luchtvaartcluster de kans krijgen aan te haken bij de internationale luchtvaartprogramma's. Het luchtvaartcluster bestaat uit de maakindustrie, onderhouds-bedrijven en kennisinfrastructuur. Civiele vliegtuigontwikkeling is gericht op het vergroten van de mogelijkheden voor het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinfrastructuur om te participeren in de ontwikkelingsfase en de productie van civiele vliegtuigen. Ontwikkelingen in de luchtvaart vinden veelal via internationale programma's plaats. Voorwaarde is daarom dat het project wordt uitgevoerd in het kader van een internationaal programma voor civiele vliegtuigontwikkeling.

Onderzoek kan zich richten op industriële ontwikkeling of experimentele ontwikkeling. Dit zijn nadrukkelijk de ontwikkelingsfasen. Civiele vliegtuigontwikkelingsprojecten hebben dus geen betrekking op de uiteindelijke industriële productie van vliegtuigen. Indien het civiele vliegtuigontwikkelingsproject bestaat uit experimentele ontwikkeling wordt de subsidie in de vorm van een subsidie met terugbetalingsverplichting verstrekt. Op subsidie voor industrieel onderzoek is geen terugbetalingsverplichting van toepassing. In de lopende periode (2006-2010) van het beleid voor het Nederlandse luchtvaartcluster is alleen budget beschikbaar gesteld voor experimentele ontwikkeling.

3. Technologische Topinstituten (TTI's)

3.1 Algemeen

Het doel van de subsidie aan TTI's is het tot stand komen van langdurige strategische R&D-samenwerking tussen bedrijven en publiek gefinancierde kennisinstellingen op voor de Nederlandse economie belangrijke gebieden. De Technologische Topinstituten zijn de geëigende vorm voor

programmatische samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen op onderzoek en ontwikkeling en zijn bedoeld om een meerwaarde te creëren ten opzichte van de bestaande publiek gefinancierde kennisinfrastructuur. Om die reden zijn alle TTI's op EZ-terrein onderdeel van een Innovatieprogramma, gebaseerd op de 'Innovatie in Dialoog' aanpak, en werken ook de andere TTI's volgens een programmatische aanpak aan vraaggestuurd onderzoek. Dit betekent dat in een TTI samenwerkende kennisinstellingen een 'strategische research agenda' uitvoeren die is gebaseerd op de vraag naar kennis van bedrijven. Waar in de bestaande publiek gefinancierde kennisinfrastructuuronderzoek wordt verricht op grond van (zuiver) wetenschappelijke overwegingen, vindt in het TTI meer toegepast onderzoek plaats gericht op (verdere) ontwikkeling van nieuwe producten, processen of diensten op een binnen het programma gedefinieerd gebied. Voor een uitgebreidere toelichting op het beleid rond TTI's en de inhoud van de artikelen wordt verwezen naar de toelichting op de oorspronkelijke publicatie van de Subsidieregeling IOP-TTI-module van de experimentele Kaderregeling subsidies innovatieprojecten (Stcrt. 2005, 221).

3.2 Wijzigingen

Bij de totstandkoming van de Subsidieregeling sterktes in innovatie is de subsidie aan TTI's niet onder de werking van het Kaderbesluit gebracht. De reden hiervoor was dat subsidies aan TTI's per boekjaar verstrekte subsidies waren en per boekjaar verstrekte subsidies niet onder de werking van het Kaderbesluit vallen. Bij een evaluatie van de subsidie aan TTI's is echter gebleken dat een per boekjaar verstrekte subsidie niet goed past bij de uitvoering van een vierjarig strategisch onderzoeksprogramma van een TTI, zeker daar waar het gaat om TTI's die onderdeel uitmaken van een Innovatieprogramma, met een zelfde looptijd. Een TTI heeft dan slechts zekerheid over de subsidie van één boekjaar, terwijl er meerjarige verplichtingen moeten worden aangegaan. Daarom is gekozen om af te stappen van het per boekjaar verstrekken van subsidies en over te gaan op een programmatische subsidie voor vier jaar. Dat maakte de weg vrij om de subsidie aan TTI's alsnog onder de werking van het Kaderbesluit te brengen. Het afstappen van het per boekjaar verstrekken van subsidie is de belangrijkste inhoudelijke wijziging.

Een tweede wijziging is dat de aanvraagprocedure is ingericht als een tender. De verdeling van het subsidieplafond op volgorde van binnenkomst van de aanvraag past niet bij de wijze waarop een TTI tot stand dient te komen en de eisen die aan een door een TTI uit te voeren strategisch onderzoeksprogramma gesteld worden. Deze eisen zijn hoog. Vaak zal een onderzoeksprogramma gekoppeld zijn aan de opzet van een nieuw innovatieprogramma of beoordeeld worden in het kader van projecten die in aanmerking komen voor overheidssteun vanuit de Wet Fonds economische structuurversterking. Vanaf het moment dat de beleidsmatige beslissing is genomen om budget vrij te maken voor een TTI dat een bepaald strategisch onderzoeksprogramma uitvoert kan een formeel subsidietraject worden gestart. Het is niet passend om een systeem te hanteren van 'wie het eerst komt wie het eerst maalt' terwijl de doelstelling is om het strategisch onderzoeksprogramma te laten uitvoeren door een samenwerkingsverband van bedrijven en kennisinstellingen dat onder andere kan aantonen dat het internationaal excellent is en een samenhangend onderzoeksprogramma met voldoende focus en meerwaarde voor de Nederlandse economie kan uitvoeren. Daarom is gekozen voor een tender als aanvraagprocedure. Bij de bekendmaking van een tenderperiode zal ook het terrein waarop het strategisch onderzoeksprogramma gericht dient te zijn bekend worden gemaakt. Bij de rangschikking van aanvragen in de tender zal een advies van de Commissie van Wijzen (in het kader van procedure rond de Wet Fonds economische structuurversterking) of de Strategische adviescommissie (in het kader van de beoordeling van een voorstel voor een Innovatieprogramma) aan de Minister een belangrijke rol spelen.

Om te benadrukken dat er slechts één Technologisch Top Instituut op een onderzoeksterrein kan bestaan is aan de afwijzingsgronden een afwijzingsgrond (artikel 10d.6, onderdeel i) toegevoegd. Deze afwijzingsgrond houdt in dat een TTI alleen kan excelleren indien toonaangevende partijen deelnemen aan het strategische onderzoeksprogramma. Het is dan ook niet passend als de toonaangevende partijen hun expertise verdelen over verschillende TTI's. Daarom is aan de afwijzingsgronden een grond toegevoegd die bepaalt dat een aanvraag wordt afgewezen als er reeds een TTI bestaat op het betreffende gebied. Dit wil overigens niet zeggen dat een samenwerkingsverband waarvan de aanvraag wordt gehonoreerd exclusief is; de afwijzingsgrond in artikel 10d.6, onderdeel h, onder 5°, is er op gericht te verzekeren dat sprake is van een voor alle bedrijven en kennisinstellingen op het desbetreffende gebied openstaand samenwerkingsverband.

Voorts is het recht op gebruik van de naam 'Technologisch Topinstituut' niet meer opgenomen in deze regeling. De privaatrechtelijke toestemming tot het gebruik van de merknaam past niet in een bestuursrechtelijke ministeriële regeling over de subsidie aan TTI's. Dit betekent niet dat het huidige gebruik van de merknaam 'Technologisch Topinstituut' wordt aangepast. De Minister van Economische Zaken zal ontvangers van TTI-subsidie nog steeds toestaan om de merknaam te voeren.



4. Innovatieve zeescheepsbouw

4.1 Algemeen

Met ingang van 2010 maakt de Subsidieregeling Innovatieve Zeescheepsbouw (Stcrt. 2007, 83, hierna: SIZ) deel uit van de Subsidieregeling sterktes in innovatie. De inhoud van de SIZ is grotendeels identiek gebleven met het verschil dat het met deze regeling onder het Kaderbesluit EZ-subsidies komt te vallen dat op 1 januari 2009 in werking is getreden. Daarmee sluit de SIZ aan bij de stroomlijning van het EZ-instrumentarium.

4.2 Doel en aanleiding

4.2.1 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-kaderregeling) 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-kaderregeling is nog van toepassing tot 31 december 2011 (PbEU 2008, C173).

Eén van de doelstellingen van de EU-kaderregeling is het stimuleren van een hogere efficiëntie en een 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 worden 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-kaderregeling maakt het mogelijk dat Europese lidstaten uitgaven voor RD&I tot een niveau van 20% mogen ondersteunen. Daarnaast blijft het overigens mogelijk om onderzoek- 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-kaderregeling 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-kaderregeling. Deze conceptregeling 'Draft aid scheme for the granting of innovation aid to shipbuilding industry' (hierna: CESA-regeling) is in overleg met de Europese Commissie tot stand gekomen.

Een aantal lidstaten heeft op basis van de CESA-conceptregeling 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 contractprijs.

4.2.2 De Nederlandse scheepsbouw

De Nederlandse scheepsbouw richt zich op het bouwen van complexe schepen zoals onder andere baggerschepen, multipurpose schepen, megajachten, passagiersschepen, visserijschepen, 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.

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 motie wordt 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 (tijdelijk) te ondersteunen bij innovatie.

4.3 Doel van hoofdstuk 10e

Net als andere Europese landen maakt de Nederlandse overheid gebruik van de mogelijkheid die de EU-kaderregeling biedt om de Nederlandse scheepswerven te ondersteunen bij innovatie. Hoofdstuk 10e 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 hoofdstuk 10e zijn de Nederlandse scheepswerven en in het verlengde daarvan de maritieme toeleveranciers, kennisinstellingen en andere bedrijven die actief zijn in de Nederlandse scheepsbouwsector. 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% van de in aanmerking komende kosten. Het subsidieplafond bedraagt € 17.500.000 voor 2010.

4.4 Uitgangspunten regeling

De kern van hoofdstuk 10e wordt gevormd door een drietal bepalingen die zoveel mogelijk aansluiten bij de belangrijkste onderdelen van de EU-kaderregeling 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.

5. Prekwalificatie ESA-programma's

De regeling Prekwalificatie ESA-programma's (PEP) heeft als doelstelling Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, die actief zijn in de ruimtevaart, te stimuleren in de ontwikkeling van innovatieve technologische kennis die is gericht op de toepassing in (toekomstige) R&D-programma's van ESA via participatie van desbetreffende bedrijven en kennisinstellingen in deze programma's.

Voor Nederland is participatie in de ruimtevaart alleen in Europese context mogelijk. Dit geldt overigens voor de meeste Europese lidstaten omdat de dimensie van ruimtevaart het draagvlak van een enkel land overstijgt. De invulling van het Europese ruimtevaart krijgt voor wat betreft de exploratie van de ruimte en de daarvoor benodigde infrastructuur gestalte in het Europese Agentschap voor de Ruimtevaart (ESA). Hierin nemen achttien landen deel, waaronder Nederland. ESA voert ruimtevaartactiviteiten uit in de vorm van R&D-programma's, die gezamenlijk door de lidstaten worden gefinancierd. Deze programma's betreffen onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe innovatieve technologieën en toepassingen van ruimtevaart.

Het belang van de PEP- stimulering is drieledig:

- Het stelt Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, die aan ruimtevaart doen, in staat te investeren in de ontwikkeling van innovatieve technologische kennis en kunde die hun positie op de Europese institutionele ruimtevaartmarkt (= ESA en EU) versterkt.
- Het draagt in Europees verband bij aan het verwerven van innovatieve technologische kennis, die nodig is om de Nederlandse en Europese ambities op het vlak van ruimtevaart, via de programma's van ESA en EU, te kunnen realiseren.
- Het draagt bij aan het maximeren van de return, in de vorm van industriële opdrachten van ESA, die is verbonden aan de Nederlandse overheidsinvestering in ESA-programma's.

6. Administratieve Lasten

Deze regeling brengt de instrumenten civiele vliegtuigontwikkeling, technologische topinstituten, innovatieve zeescheepsbouw en prekwalificatie ESA-programma's onder in de Subsidieregeling sterktes in innovatie. Daarmee is op het gebied van administratieve lasten sprake van een aantal effecten:

- de maatregelen van het Kaderbesluit EZ-subsidies gericht op reductie van administratieve lasten worden nu ook van kracht voor de bovengenoemde subsidies;
- opname van de vier hoofdstukken betekent een verdere standaardisatie van bepalingen van EZ-regelingen. Dit leidt ook tot effecten van gewinning en voorspelbaarheid voor de aanvragers.

Voor de Ministeriële Regeling Sterktes in Innovatie als geheel verandert het percentage administratieve lasten ten opzichte van het beschikbare budget, nauwelijks: dit blijft 2.04%. Voor de betreffende individuele subsidieinstrumenten is er echter sprake van een duidelijke reductie als gevolg van de aanpassing aan het Kaderbesluit.

De administratieve lasten van Civiele Vliegtuigontwikkeling (CVO) bedragen € 56.220. Bij een budget van € 14.000.000 geeft dat een AL-percentage van 0,40%. Dit geeft een reductie van 71% ten opzichte van 2007.

Voor de regeling Prekwalificatie ESA-programma's (PEP) dalen de lasten met 26% tot € 227.939. Bij een budget van € 5.900.000 geeft dat een AL-percentage van 3,86%.



De administratieve lasten van de TTI's dalen met 48% tot € 295.890. Bij een budget van € 40.000.000 geeft dit een AL-percentages van 0,74%. Omdat het bij dit instrument gaat om 1 tot 2 aanvragers per jaar met complexe plannen die per sector aanzienlijk kunnen verschillen is bij dit instrument een afwijking naar boven of beneden eerder te verwachten en zijn de AL cijfers meer een schatting.

De administratieve lasten van subsidies inzake innovatieve zeescheepsbouw dalen met 65% tot ongeveer € 303.380. Bij een budget van € 19.500.000 geeft dat een AL-percentages van 1,56%. De lasten voor het aanvragen van subsidie bij de subsidieregeling Sterktes in innovatie bestaan uit het invullen van het uniforme aanvraagformulier en het opstellen van een projectplan, volgens een vaste structuur. Dit faciliteert de aanvrager en voorkomt dat achteraf nog informatie moet worden nagestuurd. SenterNovem kan potentiële aanvragers helpen met advies en een projecttoets vooraf zodat zoveel mogelijk wordt voorkomen dat indieners aanvragen indienen die niet passen in de regeling. Het van toepassing zijn van het kaderbesluit EZ-subsidies betekent dat er geen voorschotverzoeken hoeven te worden ingediend, deze zullen automatisch bij committering en daarna per kwartaal worden uitbetaald. Voor tussentijdse rapportages wordt aangesloten bij de administratieve systematiek van de aanvrager zelf. Er zal op basis van artikel 39 van het Kaderbesluit EZ-subsidies in de beschikking tot subsidieverlening voor projecten met een looptijd van meer dan 12 maanden om een rapportage per jaar worden gevraagd. Een accountantsverklaring wordt gevraagd bij de afrekening van subsidies hoger dan € 125.000. Voor de accountantsverklaring zijn formulieren opgesteld. Voor de aanvraag tot subsidieverlening en vaststelling dient gebruik gemaakt te worden van het reeds bestaande aanvraagformulier respectievelijk vaststellingsformulier van de Subsidieregeling sterktes in innovatie.

Bij de subsidies voor technologische topinstituten is een specifieke wijziging waarbij afgestapt wordt van de subsidiëring per boekjaar. Dit betekent dat de jaarlijkse subsidieaanvraag vervalt. Met het oog op continuïteit zal met ingang van een nieuwe programmaperiode van het Innovatieprogramma waarbinnen het TTI functioneert, worden overgestapt op een subsidie voor de gehele looptijd van het gesubsidieerde programma (4 jaar). Een aantal gegevens die in de IOP-TTI-regeling onderdeel waren van de jaarlijkse aanvraag zullen nu meegenomen moeten worden in de jaarlijkse rapportage.

Ten slotte leidt de wijziging van het Kaderbesluit EZ-subsidies die per 1 januari 2010 in werking treedt tot het vervallen van de eis van een specifieke financiële administratie voor subsidie verleningen tot 125.000 euro. Dit geeft voor de subsidieregeling als geheel een vermindering van de administratieve last van tussen de 3.500 en 4.000 euro ten opzichte van 2009.

7. Staatssteun

7.1 staatssteun TTI's

Het Kaderbesluit EZ-subsidies voldoet aan de Europese regels ten aanzien van staatssteun. Om dit te bewerkstelligen heeft het Ministerie van Economische Zaken onder andere op basis van het staatssteunkader voor Onderzoek, Ontwikkeling en Innovatie (2006/C 323/01) een melding gedaan bij de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft bij beschikking van 22 mei 2007 (N56/2007) haar goedkeuring uitgesproken over het Kaderbesluit.

De subsidie verstrekking aan TTI's valt onder de reikwijdte van deze goedkeuring. Het staatssteunkader schrijft voor dat subsidies die een bepaald steunbedrag overschrijden ook in het geval van een goedkeuring nader beoordeeld moeten worden door de Europese Commissie. Indien de steun een project betreft dat overwegend fundamenteel onderzoek inhoudt, is deze waarde 20 miljoen euro, in het geval van industrieel onderzoek 10 miljoen euro en in overige gevallen 7,5 miljoen euro. Het is aannemelijk dat bij een subsidie aan een TTI deze procedure een nadere beoordeling van toepassing zal zijn.

7.2 Staatssteun innovatieve zeescheepsbouw

Op grond van het instrument innovatieve zeescheepsbouw kan aan Nederlandse scheepswerven, maritieme toeleveranciers, kennisinstellingen en andere bedrijven subsidie worden verstrekt voor de innovatieve nieuw- of verbouw van zeeschepen. Hoofdstuk 10e past binnen de mogelijkheden die de Europese Commissie biedt middels de EU-kaderregeling om onderzoek, ontwikkeling en innovatie in de Europese scheepsbouwindustrie financieel te ondersteunen. Deze EU-kaderregeling is in 2008 verlengd tot en met 31 december 2011 (PbEU 2008, C 173).

De beschikbare middelen voor de innovatieve zeescheepsbouw bieden vooralsnog voldoende ruimte om het level playing field voor de Nederlandse scheepsbouw de komende tijd te handhaven.

Artikelsgewijs

Artikel 10e.1

In dit artikel is een dynamische verwijzing opgenomen. Onder het eerste liggend streepje wordt met name verwezen naar de EU-kaderregeling. De belangrijkste uitgangspunten die hierin door de Europese Commissie zijn geformuleerd zijn terug te vinden in het nieuwe hoofdstuk 10e van de Subsidieregeling sterktes in innovatie, zoals de in dit artikel opgenomen definitie van zeeschip. De eis dat er sprake moet zijn van een 'zichzelf voortstuwend schip' betekent dat het zeeschip een permanente voortstuwing moet hebben. Militaire zeeschepen worden in de EU-kaderregeling uitgesloten van steun. Voorts vallen de activiteiten en categorieën schepen genoemd onder artikel 10, onderdelen b en d, sub IV en V, van de EU-kaderregeling niet onder hoofdstuk 10e.

Het begrip 'scheepsbouwinnovatieproject' is als centraal element in dit artikel genoemd en omvat de belangrijkste voorwaarden voor subsidie. Dit begrip sluit aan bij de uitgangspunten voor innovatiesteun zoals geformuleerd in artikel 15 van de EU-kaderregeling. 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 er sprake moet zijn van innovatie ten opzichte van de huidige stand van de 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.

Artikel 10e.2

Een scheepswerf kan subsidie aanvragen op grond van hoofdstuk 10e van de Subsidieregeling sterktes in innovatie. Voor de definitie van het begrip 'scheepswerf' is aangesloten bij de definitie die is gebruikt in artikel 1.1 van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen. 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 bedrijfseenheden 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-kaderregeling, 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. Voor het verstrekken van subsidie geldt dan ook dat het in principe moet gaan om het in Nederland bouwen of verbouwen van een zeeschip. Daartoe zal de scheepswerf een vaste bouwlocatie in Nederland moeten hebben. 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 hoofdstuk 8. Borgstelling scheepsnieuwbouw van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen.

Dit artikel bevat de voor subsidie in aanmerking komende producten en processen 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 scheepsromp, nieuw systeem voor aandrijving of bijvoorbeeld de eerste toepassing op een zeeschip van een bestaande hijskraan. Innovatieve processen behelzen onder meer een nieuwe wijze of techniek van bouwen van een zeeschip of nieuwe manier van organiseren van de bouw van het zeeschip door werf en toeleverancier.

Artikel 10e.3

Eerste lid

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-kaderregeling.

Tweede lid

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 verdient de voorkeur om hierbij gebruik te maken van de in OESO-verband vastgestelde factoren. Aanvullend op deze OESO-factoren zijn voor een aantal scheepstypen (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 10e.4

Eerste lid

Dit artikel bevat een drietal afwijkingen van artikel 10 van het Kaderbesluit EZ-subsidies. Dit sluit aan bij de bepalingen van de CESA-regeling die een nadere invulling geven aan artikel 15 van de EU-kaderregeling.

Tweede lid

Belangrijkste voorwaarde is dat de projectkosten direct moeten samenhangen met de innovatieve delen van de scheepsnieuwbouw. Dit uitgangspunt vloeit voort uit bepaling 4.1, eerste volzin, van de CESA-regeling. In hoofdstuk 10e staat niet meer dat de kosten subsidiabel zijn vanaf het moment van de subsidieaanvraag. Dit volgt thans immers uit artikel 10, tweede lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies.

In navolging van bepaling 4.1, tweede volzin, van de CESA-regeling is 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.

Derde lid

De verschillende kostenposten die aan de orde zijn bij het bouwen van een nieuwe scheepsklasse worden in dit artikel 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.

Vierde lid

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

Vijfde lid

Dit 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 lid 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 10e.6

De Adviescommissie Innovatieve Zeescheepsbouw adviseert de minister over de aanvragen waarop



niet reeds met toepassing van artikelen 22 en 23 van het Kaderbesluit EZ-subsidies afwijzend is beslist. De taak van de commissie is tweemaal. Zij beoordeelt of er sprake is van scheepsbouwinnovatieproject. Daarnaast beoordeelt zij of de in het projectplan opgenomen kosten rechtstreeks en uitsluitend verband 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.

Artikel 10e.7

Dit artikel bevat een aantal afwijzingsgronden:

In onderdeel a is een anticumulatiebepaling opgenomen die overeenkomt met artikel 29 van de EU-kaderregeling. 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 10, tweede lid, kaderbesluit EZ-subsidies dat kosten voor een scheepsbouwinnovatieproject pas 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 10e.8

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 hoofdstuk 10e van de Subsidieregeling sterktes in innovatie 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 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 te 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.

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