



Besluit houdende vaststelling Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst (Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst)

21 september 2010

Nr. CEND/HDJZ-2010/1393 sector S&W

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, aanhef en eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;

Besluit:

Artikel 1

Als subsidieprogramma als bedoeld in artikel 2, aanhef en eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat, wordt vastgesteld het Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst, dat is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

Op een subsidie die is aangevraagd of verleend voor 1 juli 2013 blijft dit besluit met het daarbij vastgestelde subsidieprogramma, zoals dat luidde op het tijdstip onmiddellijk voorafgaand aan 1 juli 2013, van toepassing.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 juli 2013.

Artikel 4

Dit besluit wordt aangehaald als: Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



BIJLAGE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1

Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst¹

§ 1. Begripsomschrijvingen

In dit subsidieprogramma wordt verstaan onder:

- a. *kaderregeling*: Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;
- b. *vrachtauto*: voertuig van de voertuigcategorie N₂ of N₃ als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;
- c. *hybride vrachtauto*: vrachtauto die twee brandstof- of energieopslagsystemen heeft en minimaal twee aandrijfsystemen, waarvan met één van de aandrijfsystemen remenergie wordt terug gewonnen;
- d. *alternatieve brandstoffen*:
 - 1° duurzame brandstoffen, met uitzondering van biodiesel en puur plantaardige olie, die:
 - a. gebruikt kunnen worden als alternatief voor de brandstof diesel, en
 - b. die voldoen aan de duurzaamheidscriteria als bedoeld in artikel 17, derde, vierde en vijfde lid van de Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (Pb EU 2009, L140/16); of
 - 2° gecompriemd en vloeibaar aardgas;
- e. *Dual Fuel*: toevoegen van gasvormige alternatieve brandstof aan het brandbare mengsel in een percentage van 0 tot 90% van de totaal benodigde hoeveelheid brandstof, bij een motor die werkt volgens het zelfontstekingsprincipe;
- f. *systemen voor hulpvermogen aan boord van een vrachtauto*: cryogene koelsystemen, hybride koelsystemen, koelsystemen met behulp van zonnepanelen of systemen waarbij hydraulische aandrijving van pompen of aggregaten wordt vervangen door elektrische aandrijving;
- g. *project*: project hybride vrachtauto's, project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen en project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's;
- h. *project hybride vrachtauto's*: milieu-investeringsproject gericht op milieubescherming als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel m, sub 1°, van de kaderregeling, gericht op het door een aanvrager aanschaffen en in gebruik nemen van hybride vrachtauto's met als resultaat dat de vrachtauto's worden toegepast in een operationele praktijkomgeving;
- i. *project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen*: milieu-investeringsproject gericht op milieubescherming als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel m, sub 1°, van de kaderregeling, gericht op het door een aanvrager aanschaffen en in gebruik nemen van vrachtauto's die gebruik maken van alternatieve brandstoffen of Dual Fuel met als resultaat dat de vrachtauto's worden toegepast in een operationele praktijkomgeving;
- j. *project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's*: milieu-investeringsproject gericht op milieubescherming als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel m, sub 1° van de kaderregeling, gericht op het door een aanvrager aanschaffen en in gebruik nemen van systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's en met als resultaat dat de vrachtauto's worden toegepast in een operationele praktijkomgeving;
- k. *adviescommissie*: de adviescommissie duurzame mobiliteit als bedoeld in artikel 30 van de kaderregeling;
- l. *aanvrager*: onderneming;
- m. *samenwerkingsverband*: verband zonder rechtspersoonlijkheid van twee of meer aanvragers;
- n. *subsidieontvanger*: aanvrager die een subsidie op grond van dit subsidieprogramma ontvangt.

Toelichting

Het onderhavige subsidieprogramma is onderdeel van het Plan van Aanpak Truck van de Toekomst. Dit subsidieprogramma beoogt brandstofbesparing en CO₂-reductie bij vrachtauto's te stimuleren en de acceptatiegraad daarvan te bevorderen.

Voor de omschrijving van vrachtauto is gekozen voor aansluiting bij de begripsbepaling van de Regeling voertuigen. De voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg vallen onder de reikwijdte van dit subsidieprogramma, de zogenaamde zwaardere vrachtauto's.

Voor de definitie van hybride vrachtauto's is aangesloten bij de definitie die de Verenigde Naties gebruikt. Daaraan is toegevoegd de eis dat het aandrijfsysteem in staat moet zijn om een deel van de remenergie van het voertuig terug te winnen, omdat alleen dan de gewenste voordelen op het gebied van vermindering van energiegebruik door het voertuig gerealiseerd kunnen worden. Er wordt geen eis gesteld aan de minimale hoeveelheid remenergie die teruggewonnen moet kunnen worden, omdat

¹ Voor thema en doel van dit subsidieprogramma en voor de gekozen vorm van subsidie wordt verwezen naar de toelichting op het Besluit houdende vaststelling subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst.

het voor de aanvrager een te grote inspanning zal betekenen om dat aan te tonen.

Het subsidieprogramma richt zich op alternatieven voor diesel. Biodiesel en puur plantaardige olie vallen niet onder de reikwijdte van het subsidieprogramma, omdat met vrachtwagens in de praktijk hiermee al ervaring is opgedaan, waardoor een proeftuin op dit moment niet nodig is. Het subsidieprogramma staat open voor de in de begripsbepaling opgenomen alternatieve brandstoffen. Dit zijn twee categorieën. In de eerste plaats de duurzame brandstoffen die gebruikt kunnen worden als alternatief voor diesel en die voldoen aan de duurzaamheidscriteria opgenomen in artikel 17, derde, vierde en vijfde lid van de Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging (Pb EU 2009, L140/16). Deze duurzaamheidscriteria hebben betrekking op de wijze van productie van de brandstoffen. Het is niet de bedoeling dat projecten ondersteund worden met brandstoffen die niet duurzaam zijn. Deze duurzaamheids eis geldt niet voor de tweede categorie brandstoffen, gecompri-meerd en vloeibaar aardgas, omdat het op dit moment nog niet reëel is te eisen dat methaan van biotische oorsprong gebruikt wordt. Om toch vorderingen te kunnen maken op het gebied van toepassing van methaan als motorbrandstof voor vrachtauto's wordt het gebruik van fossiel aardgas toegestaan. Het gebruik van gas wordt daarbij beschouwd als een noodzakelijke stap in de richting van het gebruik van biogas en groen gas.

De verwachting is dat bij de uitvoering van een project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen gebruik zal worden gemaakt van de onder de definitie van alternatieve brandstoffen vallende brandstoffen zoals duurzaam geproduceerde methanol, ethanol en andere alcoholen en gecompri-meerd en vloeibaar aardgas, biogas of groen gas.

De kaderregeling kent een ruime begripsomschrijving van een milieu-investeringsproject die is ontleend aan de Communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming (PB EU 2008, C 82). Artikel 2, derde lid, onderdeel b, van de kaderregeling maakt het mogelijk om in een subsidieprogramma onderdelen van projecten op te nemen die voor subsidie in aanmerking kunnen komen. Dit subsidieprogramma staat open voor projecten die gericht zijn op milieubescherming en moeten als resultaat hebben dat de desbetreffende vrachtauto's of systemen worden toegepast in een operationele praktijkomgeving.

Fabrikanten ontwikkelen al enige tijd hybride vrachtauto's en voorzien een marktintroductie in 2011. De betrouwbaarheid en de bedrijfseconomische voordelen van hybride vrachtauto's kunnen door de projecten hybride vrachtauto's op enige schaal in de praktijk worden aangetoond. Transportbedrijven hechten waarde aan betrouwbare en bewezen technieken die zo weinig mogelijk uitval kent en staan daarom huiverig ten opzichte van nog niet op grote schaal bewezen alternatieven. Na een succesvol verloop van deze projecten is de verwachting dat een transportbedrijf sneller over zal stappen naar een hybride vrachtauto.

Voor wat betreft het belang van een project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's geldt dat het stationair draaien van vrachtauto's zorgt voor veel onnodig brandstofverbruik. Stationair draaien gebeurt onbedoeld bij oponthoud, maar ook opzettelijk voor warmte en elektriciteit in de cabine of voor het aandrijven van pompen of aggregaten. Met innovatieve systemen voor hulpvermogen kan het hieraan gerelateerde brandstofverbruik worden teruggebracht. Bij geconditioneerd transport is brandstofbesparing mogelijk door zuiniger aangedreven koel- en vriesvoorzieningen.

Ten overvloede wordt er nog op gewezen dat alleen projecten die gericht zijn op demonstratie van nieuwe technieken in de praktijk voor een bijdrage in aanmerking komen en niet projecten gericht op het ontwikkelen van nieuwe technieken en oplossingen.

Ook samenwerkingsverbanden kunnen een aanvraag indienen. Bij samenwerkingsverbanden kan een deel of de gehele keten bij het project betrokken raken (zie ook paragraaf 8). Dat zal de meeste leereffecten opleveren.

§ 2. Subsidieontvangers en subsidiabele projecten

1. De minister kan op aanvraag subsidie verlenen aan een onderneming die voldoet aan de criteria van ondernemingen die onder de code 4941 of code 381 van de Standaard Bedrijfsindeling 2008 worden geregistreerd bij de Kamer van Koophandel.
2. Een project komt voor subsidie in aanmerking indien:
 - a. het project betrekking heeft op ten minste drie vrachtauto's;
 - b. de vrachtauto's minimaal een jaar door de aanvrager in gebruik worden genomen.
3. Voor zover het betreft een project hybride vrachtauto's of een project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen dienen de vrachtauto's tevens:
 - a. te zijn aangeschaft na de datum van indiening van de aanvraag, en
 - b. rechtstreeks, al dan niet via een vrachtauto-importeur of vrachtauto-dealer, afkomstig te zijn van de fabrikant.
4. Voor zover het betreft een project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's dient tevens uit een verklaring van de vrachtautofabrikant te blijken dat de inbouw van het systeem de garantie niet aantast.

Toelichting

Het programma is bestemd voor ondernemingen, doch niet voor alle ondernemingen. Het begrip onderneming is in artikel 1 van de kaderregeling omschreven en heeft een zeer ruime betekenis: iedere eenheid, ongeacht haar rechtsvorm en ongeacht de wijze waarop zij wordt gefinancierd, die een economische activiteit uitoefent. Voor de ondernemingen die in aanmerking kunnen komen is aangesloten bij de door de Kamer van Koophandel gehanteerde Standaard Bedrijfsindeling 2008. Twee codes worden genoemd. De code 4941 betreft ondernemingen die goederen over de weg transporteren. De code 381 betreft het inzamelen van afval. Indien de onderneming voldoet aan de criteria om onder deze codes te worden opgenomen of is opgenomen dan komt de onderneming voor een subsidie in aanmerking. Opgemerkt zij dat een gemeente die als onderneming handelt en afval inzamelt, en voldoet aan de criteria van code 381, ook een aanvraag kan indienen. Voor alle projecten geldt dat het project betrekking moet hebben op minimaal drie vrachtauto's. Dit wordt geacht de minimum projectomvang te zijn op basis waarvan het project zinvolle resultaten kan genereren, ook voor andere potentiële gebruikers van dergelijke vrachtauto's. Ook moet vaststaan dat de vrachtauto's minimaal een jaar in gebruik worden genomen omdat daarmee kan worden onderzocht of de desbetreffende systemen onder alle weeromstandigheden werken. Voor de hybride vrachtauto's en vrachtauto's met alternatieve brandstoffen is het van belang dat deze pas mogen worden aangeschaft na de datum van indiening van de aanvraag. De praktijkproeven bieden de meest bruikbare resultaten als met nieuw aangeschafte vrachtauto's gereden gaat worden. Vandaar dat het subsidieprogramma zich richt op nieuwe vrachtauto's, rechtstreeks afkomstig van de fabrikant danwel via de autodealer of de importeur. Voor een project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's is van belang dat de inbouw de fabrieksgarantie niet mag aantasten. Dit moet worden aangetoond door een verklaring van de vrachtautofabrikant. Dit biedt de zekerheid dat alle te gebruiken onderdelen voldoende getest en gecertificeerd zijn.

§ 3. Weigeringsgronden

1. Geen subsidie wordt verleend aan een grote onderneming tenzij de betrokken onderneming bij de aanvraag schriftelijk aantoont dat zonder de subsidie niet voor het milieuvriendelijker alternatief zou zijn gekozen. Daartoe verstrekt de betrokken onderneming gegevens die aantonen dat:
 - a. de referentiesituatie geloofwaardig is;
 - b. de subsidiabele kosten zijn berekend overeenkomstig artikel 18, eerste, vierde en zesde lid, van de kaderregeling;
 - c. de investering in het project zonder subsidie niet voldoende rendabel is, rekening houdend met de eventuele voordelen die de investering zonder subsidie met zich brengt, met inbegrip van de waarde van verhandelbare vergunningen die voor de betrokken onderneming beschikbaar komen na de milieuvriendelijke investering.
2. Indien na de rangschikking op basis van paragraaf 6, 85 punten of minder worden gehaald wordt geen subsidie verleend.
3. Geen subsidie wordt verleend als bij project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen geen gebruik wordt gemaakt van duurzame brandstoffen die voldoen aan de duurzaamheidscriteria als bedoeld in artikel 17, derde, vierde en vijfde lid van de Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (Pb EU 2009, L140/16);
4. Als termijn waarbinnen het project moet worden voltooid als bedoeld in artikel 34, eerste lid, onderdeel c, van de kaderregeling wordt vastgesteld de periode tot 1 juli 2013.

Toelichting

Een aanvraag wordt op grond van artikel 34, eerste lid, onderdeel a, van de kaderregeling afgewezen als die niet voldoet aan het bepaalde in deze regeling en dit subsidieprogramma. In artikel 34 van de kaderregeling zijn nog meer weigeringsgronden opgenomen. Zo wordt een aanvraag ook afgewezen, indien de minister aanwijzingen heeft dat de aanvrager het project onvoldoende kan financieren. Voor de beoordeling van de haalbaarheid van de financiering wordt gekeken naar de eigen middelen die de aanvrager kan inzetten en naar de middelen waarvan de aanvrager aantoont dat derden die ter beschikking zullen stellen. Daarnaast wordt het bedrag van de aangevraagde subsidie meegenomen in de beoordeling. Voorts wordt de subsidie geweigerd indien de minister aanwijzingen heeft dat de technische, organisatorische of economische haalbaarheid van het project onvoldoende is. Voor wat betreft dit aspect zal aan de hierna te noemen adviescommissie advies worden gevraagd. Ook mogen de werkzaamheden voor het project niet zijn begonnen voor het indienen van de subsidieaanvraag en mogen voor die tijd nog geen verplichtingen ten behoeve van het project zijn aangegaan. Artikel 34, eerste lid, onderdeel d van de kaderregeling biedt ruimte om een uitzondering te maken voor verplichtingen die worden aangegaan onder de ontbindende voorwaarde dat de subsidie wordt

verleend. Deze voorwaarde moet zodanig zijn opgenomen, dat als de subsidie niet wordt verleend, partijen op geen enkele wijze, direct noch indirect, aan de betreffende overeengekomen verplichtingen zijn gebonden. Ook mag ten aanzien van de subsidieontvanger geen uitstaand bevel tot terugvoering van staatssteun bestaan op grond van een eerdere beschikking van de Europese Commissie. Daarnaast zijn ook de weigeringsgronden van artikel 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Zo wordt de subsidie in ieder geval geweigerd indien er gegronde verwachting bestaat dat de activiteiten niet zullen plaatsvinden, dat niet aan de aan de subsidieverlening verbonden verplichtingen zal worden voldaan, dat niet op behoorlijke wijze rekening en verantwoording zal worden afgelegd en bij onjuiste of onvolledige gegevensverstrekking, indien dat geleid zou hebben tot een onjuiste beschikking, en in het geval van faillissement, surseance van betaling, of indien daartoe een verzoek bij de rechtbank is ingediend.

De weigeringsgrond van het eerste lid van deze paragraaf houdt verband met eisen die in de Communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming aan grote ondernemingen voor milieusteun worden gesteld. Er moet een stimulerend effect zijn vastgesteld voordat milieusteun aan grote ondernemingen toelaatbaar is. Dit lid bepaalt hoe dit stimulerend effect kan worden vastgesteld.

Een aanvraag wordt eveneens afgewezen indien uit de rangschikking op basis van paragraaf 6 blijkt dat voor een project 85 of minder punten zijn gehaald. In het kader van de rangschikking komen alleen de meest kwalitatief hoogwaardige projecten voor een bijdrage in aanmerking.

Bij de aanvraag moet de aanvrager aantonen dat hij gebruik gemaakt van duurzame brandstoffen die voldoen aan de duurzaamheidscriteria als bedoeld in paragraaf 1.

Verder moet ten tijde van de aanvraag voldoende aannemelijk zijn dat het project voor 1 juli 2013 kan worden afgerond. In de beschikking tot subsidieverlening zal het tijdstip waarop het project moet zijn afgerond worden opgenomen (artikel 35 kaderregeling).

§ 4. Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond bedraagt € 4,3 miljoen en is als volgt onderverdeeld:
 - a. voor projecten hybride vrachtauto's € 1,5 miljoen;
 - b. voor projecten vrachtauto's met alternatieve brandstoffen € 2,5 miljoen;
 - c. voor projecten met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's € 0,3 miljoen.
2. Indien het subsidieplafond, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, b of c niet wordt uitgeput, kan de minister het resterende bedrag toevoegen aan het subsidieplafond van één of meer van de andere onderdelen.

§ 5. Subsidiemaxima, subsidiepercentages en subsidiabele kosten

1. De subsidie bedraagt maximaal € 500.000,- per project.
2. De subsidie voor een project bedraagt, onverminderd het bepaalde in het eerste lid, ten hoogste:
 - a. voor een kleine onderneming: 70 procent van de subsidiabele projectkosten;
 - b. voor een middelgrote onderneming: 60 procent van de subsidiabele projectkosten;
 - c. voor een grote onderneming: 50 procent van de subsidiabele projectkosten.
3. In geval van een samenwerkingsverband worden de percentages van de subsidiabele projectkosten, genoemd in het tweede lid, voor elk van de aanvragers van het samenwerkingsverband afzonderlijk in aanmerking genomen de projectkosten voor zover die door de betreffende aanvrager worden gemaakt.
4. Onder subsidiabele kosten kunnen, indien voor de toepassing van een project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen het noodzakelijk is dat een vulpunt op het terrein van de aanvrager wordt geplaatst, de extra investeringskosten voor de plaatsing van dat vulpunt, vallen.
5. Onder subsidiabele kosten kunnen, indien voor de toepassing van het project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's noodzakelijk is dat een opslagvoorziening voor cryogeen CO₂ wordt geplaatst bij de aanvrager, de extra investeringskosten voor de plaatsing van een opslagvoorziening, vallen.

Toelichting

In deze paragraaf worden de maximale bedragen en subsidiepercentages opgenomen. In de kaderregeling zijn verschillende subsidiepercentages opgenomen voor een milieu-investeringsproject gericht op milieubescherming. De subsidiepercentages verschillen al naar gelang de aanvrager een kleine, een middelgrote of een grote onderneming is. Zie voor het begrip onderneming de toelichting op paragraaf 1 en de kaderregeling en voor het onderscheid tussen kleine, grote en middelgrote onderneming de Verordening (EG) 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (Pb EU 2008, L214).

Voor een milieu-investeringsproject gelden als subsidiabele kosten de kosten als bepaald in artikel 18 van de kaderregeling. Het eerste lid van artikel 18 bepaalt, dat de subsidiabele kosten alleen de extra

investeringskosten zijn die noodzakelijk zijn om de met het project beoogde milieubescherming te behalen die de communautaire normen overtreffen, dan wel- indien er geen normen zijn- de investeringskosten die noodzakelijk zijn om een investeringsniveau te bereiken dat hoger is dan het niveau dat zonder enige subsidie zou zijn bereikt. Dit brengt met zich mee, tenzij deze extra investeringskosten gemakkelijk zijn aan te wijzen, dat de investeringskosten van het project vergeleken moeten worden met de investeringskosten van een referentiesituatie. De referentiesituatie is een technische vergelijkbare investering die een lager niveau van milieubescherming biedt, die overeenstemt met de voorgeschreven communautaire normen, waarvan aannemelijk is dat zij zonder subsidie zou worden uitgevoerd en die uit zakelijk oogpunt een geloofwaardig alternatief is voor de met het project beoogde investering.

Op grond van artikel 18, zesde lid, van de kaderregeling worden de extra exploitatieopbrengsten en -kosten berekend exclusief de exploitatiebaten en -kosten die betrekking hebben op de extra investering en die in de eerste vijf jaar van de levensduur van de investering zijn ontstaan.

Overigens mogen extra afschrijvingskosten en extra financieringskosten en rentevergoedingen niet worden meegenomen in de exploitatiekostenberekening. Financieringskosten en rentevergoedingen komen niet voor subsidie in aanmerking op grond van artikel 24, eerste lid, onderdeel b, van de kaderregeling. Door deze kosten wel in de exploitatiekostenberekening mee te nemen, zouden deze indirect alsnog subsidiabel worden gemaakt. Voor afschrijvingskosten geldt dat deze in feite investeringskosten zijn. Door de afschrijvingskosten in de exploitatiekostenberekening mee te nemen, zouden de investeringskosten voor dat deel indirect dubbel worden gesubsidieerd. Indien de extra investeringskosten niet gemakkelijk zijn te bepalen en deze ook niet aan de hand van een referentiesituatie kunnen worden bepaald, kunnen er geen subsidiabele kosten worden bepaald en kan er ook geen subsidie worden verstrekt. De aanvrager dient de referentiesituatie en het exploitatiesaldo aannemelijk te maken.

§ 6. Rangschikking en verdeling van de gelden

1. De verdeling van de beschikbare gelden vindt plaats op basis van rangschikking van de aanvragen die in behandeling zijn genomen en niet zijn afgewezen.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid vindt afzonderlijke rangschikking plaats van de projecten als genoemd in paragraaf 4, eerste lid.
3. De minister stuurt de aanvragen voor projecten als bedoeld in paragraaf 2, die in behandeling zijn genomen en niet zijn afgewezen voor advies door aan de adviescommissie.
4. De adviescommissie geeft een advies over een aanvraag over de technische, organisatorische of economische haalbaarheid van het project.
5. De adviescommissie geeft inzake de aanvragen voor projecten, na een positief advies over de aspecten als bedoeld in het vierde lid, een advies over de rangschikking voor projecten hybride vrachtauto's, voor projecten vrachtauto's met alternatieve brandstoffen en voor projecten met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's, aan de hand van de criteria, genoemd in het zesde lid.
6. Het advies over de rangschikking als bedoeld in het vijfde lid vindt plaats op basis van de volgende criteria, waarbij voor elk criterium maximaal het genoemde aantal punten kan worden behaald:
 - a. spin-off: de potentiële doorontwikkeling van het project voor de toepassing van de in dit subsidieprogramma bedoelde nieuwe technologie tot een maximum van 10 punten;
 - b. kennisontwikkeling: de mate waarin het project bijdraagt aan het opdoen van praktijkkennis en ervaring tot een maximum van 20 punten;
 - c. kennisdiffusie: de wijze waarop de kennisoverdracht uit het project zal plaatsvinden tot een maximum van 10 punten;
 - d. afzetmarkt: de mate waarin het project bijdraagt aan marktontwikkeling tot een maximum van 20 punten;
 - e. infrastructuur: de mate waarin het project bijdraagt aan het ontwikkelen van infrastructuur tot een maximum van 20 punten;
 - f. draagvlak: de mate waarin het project kan rekenen op draagvlak in de markt tot een maximum van 20 punten;
 - g. milieubescherming: de mate waarin het project bijdraagt aan de bescherming van het milieu tot een maximum van 20 punten.
7. Indien twee of meer aanvragen na de rangschikking op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen en deze plaats samenvalt met het bereiken van het subsidieplafond, wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.
8. De minister beschikt op de aanvragen, het advies van de adviescommissie in overweging nemende.

Toelichting

In dit subsidieprogramma is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de beslissing op de aanvragen te nemen op basis van rangschikking, zoals bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de kaderregeling.

Daartoe worden de aanvragen voor advies doorgestuurd aan de adviescommissie duurzame mobiliteit als bedoeld in artikel 30 van de kaderregeling. De adviescommissie stelt een advies op binnen acht weken na het verzoek om advies en geeft de rangorde van de projecten aan (zie artikel 31 van de kaderregeling). De minister kan ingevolge de artikelen 3:49 en 3:50 van de Algemene wet bestuursrecht in de beschikking tot subsidieverlening volstaan met een verwijzing naar het advies, indien het advies zelf de motivering bevat en van het advies kennis is of wordt gegeven, dan wel gemotiveerd afwijken van het advies van de commissie.

De adviescommissie zal een apart advies geven over de technische, organisatorische of economische haalbaarheid van het project.

De adviescommissie rangschikt op basis van de rangschikkingscriteria genoemd in het zesde lid. De rangschikking zal per projectcategorie worden gegeven.

In het zesde lid zijn criteria opgenomen op grond waarvan een eindoordeel kan worden geformuleerd. Om in de rangschikking te worden opgenomen dient het project meer dan 85 punten te hebben gehaald. Indien 85 of minder punten zijn gehaald wordt de aanvraag immers afgewezen (zie paragraaf 3).

De te subsidiëren projecten zullen als resultaat hebben dat de desbetreffende vrachtauto's of systemen worden toegepast in een operationele praktijkomgeving. Van belang is om te bezien hoe de projecten in de praktijk zullen gaan uitpakken. De genoemde criteria moeten voldoende inzicht geven in de wijze waarop de innovatieve projecten in de praktijk getest kunnen en of de projecten tot succes kunnen leiden. Voor wat betreft de criteria is aangesloten bij sleutelbegrippen die bij innovatie een rol spelen en voor een succesvol doordringen van de innovatie op de markt kunnen zorgdragen.

Gezien het doel van het subsidieprogramma, namelijk het mogelijk maken van de toepassing onder normale praktijkomstandigheden aantonen van de effectiviteit, betrouwbaarheid en bedrijfseconomische ratio wordt niet aan alle criteria evenveel waarde gehecht, hetgeen zich weerspiegelt in de te behalen puntenaantallen.

Toelichting per criterium

- a. spin-off: het project wordt beoordeeld op de kans dat de onderhavige technologie ook in andere-toepassingsgebieden, bijvoorbeeld LPG in de binnenvaart, zal worden gebruikt.
- b. kennisontwikkeling: beoordeeld wordt de mate waarin het project leidt tot ontwikkeling van kennis over het gebruik van de nieuwe technologie in de praktijk.
- c. kennisdiffusie: het project wordt beoordeeld op de breedte van het veld van kennisverspreiding en de kans dat deze kennis de beoogde ontvangers ook daadwerkelijk zal bereiken. Voldoen aan dit criterium levert in totaal minder punten op omdat het Plan van Aanpak Truck van de Toekomst zelf ook al voorziet in een kennisloket.
- d. afzetmarkt: het project wordt beoordeeld op de mate waarin het project aansluit op actuele ontwikkelingen in de markt en de kans dat het project een significante bijdrage zal leveren aan de verdere ontwikkeling van de afzetmarkt. Het gaat daarbij zowel om voertuigen als systemen als brandstoffen, al naar gelang de scope van het project.
- e. infrastructuur: het project wordt beoordeeld op de mate waarin het project bijdraagt aan bijvoorbeeld het ontwikkelen van tankinfrastructuur, infrastructuur voor het onderhoud van de nieuwe techniek, relevante opleidingen en dergelijke;
- f. draagvlak: het project wordt beoordeeld op de mate waarin de aanvrager, bij succes, anderen over de streep kan trekken om deze techniek ook toe te passen. Daarbij wordt gekeken naar de wijze waarop de lobby voor deze techniek georganiseerd is, de maatschappelijke acceptatie van de techniek, de positie van de aanvrager in het werkveld, en of de juiste stakeholders bij het project betrokken zijn. Projecten aangevraagd door een samenwerkingsverband zullen hoger scoren dan projecten met slechts één aanvrager.
- g. milieubescherming: het project wordt onder meer beoordeeld op de mate waarin de gekozen brandstof bijdraagt aan de bescherming van het milieu. De vervanging van diesel door groengas zal bijvoorbeeld hoger scoren dan vervanging van diesel door aardgas

§ 7. Aanwijzing uitvoeringsinstantie

Als uitvoeringsinstantie als bedoeld in artikel 2, derde lid, onderdeel I, van de kaderregeling wordt aangewezen Agentschap NL, onderdeel van het ministerie van Economische Zaken.

§ 8. Indiening aanvraag voor subsidie

1. Een aanvraag wordt gericht aan de minister en ingediend met gebruikmaking van een volledig ingevuld aanvraagformulier als bedoeld in bijlage A van dit subsidieprogramma. Alle aanvragen moeten uiterlijk dinsdag 11 januari 2011 om 12.00 uur door de aangewezen uitvoeringsinstantie zijn ontvangen.
2. Bij de aanvraag dient een document te worden gevoegd waaruit blijkt:
 - a. de technische haalbaarheid van het project;

- b. dat de te gebruiken duurzame brandstoffen voldoen aan de duurzaamheidscriteria als bedoeld in artikel 17, derde, vierde en vijfde lid van de Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (Pb EU 2009, L140/16);
3. Een aanvraag kan ook worden ingediend door twee of meer aanvragers gezamenlijk die aan de hand van een schriftelijke samenwerkingsovereenkomst een samenwerkingsverband vormen. De aanvraag wordt ingediend door een van de aanvragers uit het samenwerkingsverband die als penvoerder de overige aanvragers vertegenwoordigt. Alle correspondentie over de subsidie wordt door de aangewezen uitvoeringsinstantie gevoerd met de penvoerder. Ook de uitbetaling van de subsidie, waaronder begrepen de uitbetaling van de eventuele voorschotten, geschiedt via de penvoerder. De penvoerder wordt door de andere aanvragers van het samenwerkingsverband via de samenwerkingsovereenkomst gemachtigd om de subsidie aan te vragen, de correspondentie over de subsidie te voeren en de subsidie te ontvangen.

Toelichting

Een aanvraag moet uiterlijk op dinsdag 11 januari 2011 om 12.00 uur zijn ontvangen. Aanvragen die daarna worden ontvangen, worden niet in behandeling genomen. Een per telefax of e-mail ingediende aanvraag geldt altijd als een incomplete aanvraag, omdat een handtekening ontbreekt, ook al is de aanvraag voor het overige misschien compleet. Een aanvraag zal pas in behandeling worden genomen als deze voldoet aan alle formele vereisten en voldoende gegevens bevat om de aanvraag te kunnen beoordelen. Bij de aanvraag dient een activiteitenplan en een projectbegroting (artikel 7 kaderregeling) te worden bijgevoegd. De technische haalbaarheid moet aangetoond worden in een bij de aanvraag te voegen formulier. De duurzaamheid van de alternatieve brandstoffen, met uitzondering van gecomprimeerd en vloeibaar aardgas, moet ook in een bijlage worden vermeld.

Het postadres van de aangewezen uitvoeringsinstantie is:

Agentschap NL Utrecht
NL Milieu & Leefomgeving,
t.a.v. secretariaat Mobiliteit en Klimaat
o.v.v. Truck van de Toekomst
Postbus 8242
3503 RE Utrecht
Telefoon: (088) 602 2568

Informatie over het subsidieprogramma is te vinden op www.agentschapnl.nl/subsidietruckvandetoekomst waar ook het aanvraagformulier en de daarbij horende bijlagen kunnen worden gedownload. Nadere informatie over het subsidieprogramma en het aanvraagformulier zijn ook bij de aangewezen uitvoeringsinstantie te verkrijgen.

Aanvragen kunnen ook worden ingediend door een samenwerkingsverband. Een samenwerkingsverband kent een penvoerder die mede namens de andere deelnemers van het samenwerkingsverband optreedt en de subsidie ook mede voor de andere aanvragers ontvangt. De formele subsidierelatie ontstaat na subsidieverlening echter met alle leden van het samenwerkingsverband. In zoverre is elke deelnemer van het samenwerkingsverband een aanvrager en later een subsidieontvanger. De aanvragers van het samenwerkingsverband ontvangen elk subsidie voor de door hen gemaakte en betaalde kosten in verband met de uitvoering van het betreffende project.

§ 9. Voorschotten

Voorschotten worden verstrekt overeenkomstig artikel 44 van de kaderregeling.

Toelichting

Op grond van artikel 44 van de kaderregeling kunnen voorschotten worden verstrekt. Van deze mogelijkheid wordt voor dit subsidieprogramma gebruik gemaakt. Voorschotten worden op aanvraag verstrekt tot maximaal 80% van het verleende subsidiebedrag en de aanvraag moet worden vergezeld van een voortgangsrapportage. Voorschotten worden verstrekt over de tot de periode van de tussenrapportage gemaakte en, indien de aard van de kosten met zich meebrengt dat zij kunnen worden betaald, betaalde kosten. In die zin is er geen sprake van een voorschot in letterlijke zin, maar van een voorschot op de vaststelling van de subsidie. Een uitzondering wordt in artikel 44, vierde lid, van de kaderregeling gemaakt voor MKB-ondernemingen, die bij subsidieverlening een ambtshalve voorschot krijgen van maximaal 50% van het verleende subsidiebedrag tot een maximum van € 50.000,-. Dit ambtshalve voorschot wordt verstrekt over de projectkosten die tot de eerste tussenrapportage zijn begroot naar rato van de totale projectkosten. Het voorschotformulier kan worden gedownload van de website van de aangewezen uitvoeringsinstantie via www.agentschapnl.nl/subsidietruckvandetoekomst.



§ 10. Subsidievaststelling

De subsidieontvanger richt overeenkomstig artikel 45 van de kaderregeling een aanvraag tot subsidievaststelling aan de minister en dient deze in bij de aangewezen uitvoeringsinstantie met gebruikmaking van het formulier dat bij deze instantie verkrijgbaar is met gebruikmaking van het in artikel 45, derde lid, van de kaderregeling genoemde controleprotocol dat is opgenomen in bijlage B.

Toelichting

Wanneer het project is afgerond moet op grond van artikel 45 van de kaderregeling binnen dertien weken een aanvraag tot vaststelling van de subsidie worden ingediend. Dat moet middels een formulier dat bij de aangewezen uitvoeringsinstantie verkrijgbaar is of te downloaden is via www.agentschapnl.nl/subsidietruckvandetoekomst.

§ 11. Nadere verplichting

1. Op verzoek van de minister werkt de subsidieontvanger mee aan de monitoring van het project tijdens de uitvoering daarvan.
2. Op verzoek van de minister verstrekt de subsidieontvanger gedurende een periode van ten hoogste twee jaar na de beschikking tot subsidievaststelling informatie met betrekking tot de resultaten van het project.
3. De verplichting als bedoeld in het eerste en tweede lid zal in de beschikking tot subsidieverlening worden uitgewerkt en opgenomen.

Toelichting

Mede ter verspreiding van de kennis die tijdens de uitvoering van de projecten wordt opgedaan zal een monitoringsprogramma worden opgezet. Dit monitoringsprogramma zal naar verwachting worden uitgevoerd door een derde partij. Het is van belang dat subsidieontvangers meewerken aan dit monitoringsprogramma, en daarom is deze verplichting opgenomen. In de subsidiebeschikking zullen de verplichtingen nader worden uitgewerkt.

In het tweede lid van artikel 38 van de kaderregeling wordt bepaald dat de subsidieontvanger medewerking verleent aan een door of vanwege de minister ter zake van de toepassing en de effecten van een subsidieprogramma ingesteld evaluatieonderzoek. De in deze paragraaf geformuleerde verplichting is hiervan een uitwerking voor de subsidieontvanger.

Voorts zal naar verwachting gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid genoemd in het eerste lid van artikel 38 van de kaderregeling. Daarin wordt bepaald dat de subsidieontvanger op verzoek van de minister medewerking verleent aan de openbaarmaking van de gegevens en de resultaten van het project.



BIJLAGE A SUBSIDIEPROGRAMMA PROEFTUINEN DUURZAME MOBILITEIT: TRUCK VAN DE TOEKOMST

Aanvraagformulier Subsidieprogramma

Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst

Stuur het ingevulde formulier met bijlagen naar:

Agentschap NL

NL Milieu en Leefomgeving
t.a.v. secretariaat Mobiliteit en Klimaat
o.v.v. Truck van de Toekomst
Postbus 8242
3503 RE Utrecht

Meer informatie

Voor uitgebreide toelichting bij het aanvraagformulier:

- website www.agentschapnl.nl/subsidietruckvandetoekomst
- telefoon 088 602 2568 (op werkdagen van 8:30 - 17:30 uur)

1 Project

1 Een acroniem is voor internationale projecten verplicht.

2 Geef aan of het een project hybride vrachtauto's, een project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen of een project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's betreft.

3 Gegevens van de deelnemers vult in in op bijlage E

Naam van			
Eventueel acroniem ¹ (afkorting beginletters)			
Soort project ²			
Startdatum project	Verwachtte einddatum		
Totale projectkosten	Totaal gevraagde subsidie		
Is er voor dit project, of voor onderdelen ervan, al subsidie aangevraagd of gekregen?	☐ Ja, te weten €	☐ Nee	
Zijn voor dit project, of onderdelen ervan, al verplichtingen aangegaan vóór de datum van indienen van de aanvraag	☐ Ja	☐ Nee	
Vraagt u subsidie aan voor een samenwerkingsverband? ³	☐ Ja, aantal deelnemers	☐ Nee	



2 Aanvrager/Penvoerder

Naam			
Afdeling			
Postadres			
Postcode	Plaats		
Land			
Bezoekadres			
Postcode	Plaats		
Land			
IBAN-nummer ⁴	SBI-code ²		
Inschrijfsnummer KvK	Rechtsvorm		
Jaar van inschrijving			
Organisatie is ⁵	☐ BTW-plichtig	☐ BTW-vrijgesteld	
Uw organisatie is een: ⁶	☐ Kleine onderneming ☐ Middelgrote onderneming	☐ Grote onderneming ☐ anders, namelijk	
Is voor uw organisatie een verzoek tot surseance van betaling, tot faillissement, of tot het van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling ingediend?	☐ Ja ☐ Nee		
Verkeert uw organisatie in financiële moeilijkheden?	☐ Ja ☐ Nee		

4 Vult u hier uw International Bank Account Number (IBAN) en Bank Identifier Code (BIC) in. Via www.ibanbicservice.nl kunt u van een bestaand Nederlands rekeningnummer de juiste BIC-code en het juiste IBAN-nummer opvragen.

5 Als uw organisatie BTW-vrijgesteld is, kunt u de te betalen BTW zien als kosten, omdat deze BTW niet verrekend kan worden. De te betalen BTW is zodoende subsidiabel.

6 Met de MKB-toets kunt u bepalen of de penvoerder c.q. aanvrager voldoet aan de MKB-definitie zoals bedoeld in de regeling

Toelichting:



2.1 Contactpersoon aanvrager

Naam			☐ Dhr. ☐ Mw.
Titel(s)			
Functie			
Telefoon		Fax	
E-mail		Mobiel	

2.2 Contactpersoon intermediair ⁷

7 Alleen invullen als de correspondentie via een intermediair loopt. Voeg in dat geval wel een machtiging toe, waarin de intermediair door de aanvrager is gemachtigd tot het voeren van correspondentie.

Naam			
Postadres			
Postcode		Plaats	
Naam			☐ Dhr. ☐ Mw.
Titel(s)			
Functie			
Telefoon		Fax	
E-mail		Mobiel	

3 Ondertekening

Ondergetekende verklaart dat alle voor de aanvraag benodigde stukken zijn bijgevoegd en dat hij/zij bekend is met de voorwaarden en procedures van het Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst.

Aldus naar waarheid ingevuld:

8 Deze persoon dient namens de aanvrager tekenbevoegd te zijn.

Naam ⁸		
Functie		
Organisatie		
Datum		Plaats
Handtekening		



9 Uw aanvraag is pas compleet en kan in behandeling worden genomen als alle bijlagen bijgevoegd zijn.

10 Alleen bij een project vrachtauto's met alternatieve brandstoffen.

11 Alleen bij een project met systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's

12 Alleen bij samenwerkingsverband

13 Alleen bij samenwerkingsverband. Zie voor een toelichting www.agentschapnl.nl/subsidietruckvandetoekomst

4 Verplichte bijlagen ⁹

- | | |
|--|--|
| ☐ Bijlage 1 | Projectplan (een modelprojectplan is te vinden op de website van Agentschap NL). |
| ☐ Bijlage 2 | Projectbegroting (een modelbegroting is te vinden op de website van Agentschap NL). |
| ☐ Bijlage 3 | Openbare samenvatting (een modelsamenvatting is te vinden op de website van Agentschap NL). |
| ☐ Bijlage 4 | Document waarin de technische haalbaarheid aannemelijk wordt gemaakt wordt. |
| ☐ Bijlage 5 ¹⁰ | Document waaruit blijkt dat de brandstoffen voldoen aan de duurzaamheidscriteria. |
| ☐ Bijlage 6 ¹¹ | Document waaruit blijkt dat het ingebouwde systeem de garantie niet aantast. |
| ☐ Bijlage 7 ¹² | Gegevens van eventuele overige projectpartners. |
| ☐ Bijlage 8 ¹³ | Samenwerkingscontract. |



BIJLAGE B SUBSIDIEPROGRAMMA PROEFTUINEN DUURZAME MOBILITEIT: TRUCK VAN DE TOEKOMST

CONTROLEPROTOCOL AANGAANDE HET GEVEN VAN AANWIJZINGEN OVER DE REIKWIJDTE EN INTENSITEIT VAN DE ACCOUNTANTSCONTROLE VAN SUBSIDIES WAAROP DE KADERREGELING SUBSIDIES DUURZAAMHEID VERKEER EN WATERSTAAT VAN TOEPASSING IS.

behorende bij

ACCOUNTANTSVERKLARING

Betreffende het verzoek tot vaststelling van een subsidie uit hoofde van het Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst.

1. Uitgangspunten

1.1. Doelstelling

Dit controleprotocol heeft als doel het geven van aanwijzingen omtrent de reikwijdte en de intensiteit van de controle aan de accountant, die is belast met de controle van de, door de subsidieontvanger, bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen VenW) in te dienen aanvraag om subsidievaststelling. De controle kan worden uitgevoerd door een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

1.2. Procedures

Reviewbeleid Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De Departementale Auditdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of een andere door deze dienst aangewezen accountant(sdienst) kan een review uitvoeren op de uitgevoerde accountantscontrole inzake deze subsidie. De accountant, die de controle uitvoert, verstrekt de Auditdienst desgevraagd alle inlichtingen en bescheiden². De eventuele extra kosten van deze accountant in verband met de review zijn niet voor rekening van het ministerie.

1.3. Wet- en regelgeving

Voor de controle van de rechtmatigheid volgens dit protocol is de volgende wet- en regelgeving (incl. eventuele wijzigingen) van toepassing:

- Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat en daarbinnen met name de artikelen 11 tot en met 24;
- Het subsidieprogramma op basis waarvan de subsidie verleend is;
- Eventuele specifieke subsidievoorwaarden volgens de beschikking tot subsidieverlening met directe financiële gevolgen voor de subsidieverantwoording.

2. Controleaanpak

2.1 Eisen voor de controleaanpak

De controle dient te voldoen aan de zogenaamde nadere voorschriften Controle- en overige standaarden (NV COS), die daarvoor door het Koninklijk Nederlands Instituut van Registeraccountants (NIVRA) zijn vastgesteld. Zonder de in voorgaande alinea geformuleerde voorschriften in te perken zijn voor de controle van specifieke financiële verantwoordingen ten behoeve van de vaststelling van bijdragen vanuit het Ministerie van VenW met name de volgende voorgeschreven controlewerkzaamheden van toepassing: De accountant stelt een risicoanalyse op inzake het risico dat de specifieke financiële verantwoording een materiële fout bevat. Deze risicoanalyse wordt specifiek gemaakt voor deze

² Krachtens de Comptabiliteitswet 2001 (artikelen 43, 43a) heeft de Minister bij – commanditaire vennootschappen, vennootschappen onder firma en natuurlijke personen die een beroep of bedrijf uitoefenen aan wie door de Staat of een derde voor rekening of risico van de Staat rechtstreeks of middellijk een subsidie, een lening of garantie wordt verstrekt – het recht nadere inlichtingen in te winnen n.a.v. terzake ontvangen bescheiden.

Ook zijn onze Ministers bevoegd inzage te vorderen in de controledossiers van de accountant die de betreffende bescheiden heeft gecontroleerd om te bepalen of bij de vaststelling kan worden gesteund op de door deze accountant uitgevoerde controle. Met betrekking tot het verlenen van inzage in het controledossier kan de accountant zich niet beroepen op de omstandigheid dat hij op grond van andere bij of krachtens de wet opgelegde verplichtingen tot geheimhouding is verplicht van in dit dossier opgenomen vertrouwelijke gegevens. Onze Ministers zijn bevoegd van stukken inzake de betreffende controle uit de controledossiers kopieën te maken.

controle; niet volstaan kan worden met een standaard analyse. In de risicoanalyse maakt de accountant zichtbaar welke (eventuele aanvullende) controles gericht op deze risico's zullen worden uitgevoerd. De accountant ontwikkelt op grond van de risicoanalyse een controleplan waarin zijn vastgelegd: de aard, de tijdsfasering en de omvang van de controlewerkzaamheden die door leden van het opdrachtteam moeten worden uitgevoerd om toereikende controle-informatie te verkrijgen om het controlerisico tot een aanvaardbaar laag niveau te reduceren. In het controleplan worden de feitelijk gebruikte controletolerantie (in relatie tot de financiële verantwoording) in euro's vastgelegd. Hierbij wordt de goedkeuringstolerantie (zie paragraaf 2.2) vertaald naar toegepaste controletolerantie, waarbij de goedkeuringstolerantie het maximum is. Bij de controle wordt vastgesteld of de in de financiële verantwoording opgenomen posten, met in achtneming van de gestelde marges (zie 2.2), rechtmatig (zie definitie 2.3) zijn besteed. De accountant controleert of de financiële verantwoording voldoet aan de daarvoor gestelde eisen in de onder 1.3 genoemde wet- en regelgeving. De accountant controleert de bij de aanvraag om subsidievaststelling verstrekte informatie op de volgende punten:

- De juiste en volledige weergave van de door andere bestuursorganen of door de Commissie van de Europese Gemeenschappen verstrekte subsidies (en indien van toepassing bijdragen van andere derden) ter zake van de kosten van de gesubsidieerde activiteiten.
- De juistheid van de verstrekte informatie over het al dan niet in aftrek kunnen brengen van de BTW.
- De mededeling of de subsidieontvanger ten tijde van de beschikking tot subsidieverlening als een kleine of middelgrote onderneming moet worden aangemerkt in de zin van de bijlage 1 van de Verordening (EG) 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (Pb EU 2008, L 214).
- De accountant kan bij zijn controle gebruik maken van controlewerkzaamheden die zijn uitgevoerd bij de controle van de jaarrekening. Een enkele verwijzing hiernaar is onvoldoende documentatie. In het controledossier voor de specifieke verklaring dienen deze werkzaamheden te worden beschreven evenals de belangrijkste relevante conclusies. Het controledossier voor de specifieke verklaring moet zelfstandig bruikbaar zijn. Dit betekent dat de relevante stukken in dat dossier zelf opgenomen moeten worden en dat de informatie uit het jaarrekeningdossier voor dit doel gekopieerd en indien nodig bewerkt moet worden. De accountant zorgt voor adequate controledocumentatie waaruit blijkt, dat de werkzaamheden conform het controleplan zijn uitgevoerd, wat de uitkomsten van de controle zijn alsmede dat deze zijn beoordeeld door de eindverantwoordelijke partner. Deze documentatie omvat in ieder geval stukken waaruit blijkt:
 - dat de cijfermatige juistheid van de verantwoording is nagegaan;
 - dat de verantwoording aansluit met de financiële administratie;
 - welke de aard en de omvang is van verrichte deelwaarnemingen op in de verantwoording opgevoerde kosten;
 - dat een cijferbeoordeling is uitgevoerd van de werkelijk verantwoorde kosten ten opzichte van de begrote kosten;
 - dat de accountant heeft gecontroleerd of de Europese aanbestedingsrichtlijnen door de instelling – indien van toepassing³ – zijn nageleefd.

2.2 Goedkeuringstoleranties en gewenste zekerheid

Bij zijn oordeelsvorming over de naleving van de subsidievoorwaarden streeft de accountant naar een redelijke mate van zekerheid. Indien dit begrip voor het gebruik van statistische technieken gekwantificeerd moet worden, moet uitgegaan worden van een betrouwbaarheid van 95 procent. Een accountantsverklaring met een goedkeurende strekking impliceert dat, gegeven eerder genoemde betrouwbaarheid, de meest waarschijnlijke fout in de financiële verantwoording niet groter is dan één procent van het totaal financieel belang van die verantwoording. De hierna vermelde tabel van toepassing.

Soort verklaring	Goedkeurend	Met beperking	Oordeelonthouding	Afkeurend
Fouten in de verantwoording	≤1%	> 1% en ≤ 3%	N.v.t.	> 3%
Onzekerheden in de controle	≤3%	> 3% en ≤ 10%	> 10%	N.v.t.

Genoemde percentages zijn ontleend aan het Handboek Auditing Rijksoverheid (HARo) van het Interdepartementaal Overleg Departementale Auditdiensten (IODAD).

2.3 Definitie rechtmatigheidsfouten en -onzekerheden

Van een rechtmatigheidsfout in de verantwoording is sprake indien naar aanleiding van het uitge-

³ Bedrijven/instellingen die in totaal voor meer dan 50% gesubsidieerd worden door aanbestedende diensten zijn daarmee zelf ook aanbestedende dienst geworden.

voerde onderzoek is gebleken dat een (gedeelte van een) post niet voldoet aan de geldende wet- en regelgeving (zie ook paragraaf 1.3).

Rechtmatigheidsfouten worden in absolute zin opgevat; saldering van fouten is daarom niet toegestaan. Van een rechtmatigheidsonzekerheid in het onderzoek is sprake als er onvoldoende controle-informatie beschikbaar is om een (gedeelte van een) post als goed of fout aan te merken. Kortom als onzekerheid bestaat over het wel of niet voldoen aan de eisen. Bij fouten in de verantwoording kan onderscheid gemaakt worden in incidentele en structurele fouten. Van een incidentele fout is sprake als het een toevallige fout betreft. Kenmerkend voor incidentele fouten is dat in principe geen herhaling optreedt van de geconstateerde fout. Van een structurele fout is sprake als de oorzaak van de fout is gelegen in (onderdelen van) het systeem van uitvoering, waardoor fouten met een (zeker) herhalingskarakter (kunnen) optreden. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op onzekerheden in de controles. Voor een adequate onderbouwing van het oordeel is het noodzakelijk dat de accountant fouten en onzekerheden zoveel mogelijk kwantificeert.

Omgaan met geconstateerde fouten en onzekerheden

Onderscheid moet gemaakt worden tussen materiële en niet-materiële fouten.

Materiële fouten, die niet worden gecorrigeerd, leiden tot een andere dan een goedkeurende strekking van de accountantsverklaring (cf. tabel par. 2.2).

Voor niet-materiële fouten, die bij de accountantscontrole blijken, is het uitgangspunt dat gevonden fouten in eerste instantie worden gecorrigeerd. Voor zover dat niet gebeurt, worden individuele fouten boven een belang van 0,1 % van het absolute financieel belang (dus geen saldering van uitgaven en inkomsten) van de financiële verantwoording door de accountant in zijn bevindingen rapport gerapporteerd. Het ministerie van VenW beoordeelt in hoeverre deze fouten tot correcties leiden.

3. Verslaglegging

De accountant legt de uitkomsten van de controle vast in een accountantsverslag, dat bestaat uit de volgende onderdelen:

- accountantsverklaring: het format van deze verklaring is hieronder opgenomen en is afgeleid van de 'Voorbeeldtekst HRA 3 sectie II hoofdstuk 10.3: accountantsverklaring bij een subsidiedeclaratie in de publieke sector' gehanteerd.
- verslag van niet gecorrigeerde fouten: hierin rapporteert de accountant de gebleken niet-materiële fouten bij de controle, welke niet zijn gecorrigeerd, voor zover deze (per fout) de omvang van 0,1 % van het financieel belang van de financiële verantwoording overschrijden. Dit rapport heeft het karakter van een uitzonderingsrapportage. De aard en omvang van deze fouten worden vermeld. Deze rapportage kan (uitsluitend) achterwege blijven indien dergelijke fouten niet zijn gebleken.

Voorbeeldtekst basis goedkeurende accountantsverklaring bij een subsidiedeclaratie waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat van toepassing is.

Aan: Opdrachtgever

Accountantsverklaring

bij een aanvraag tot subsidievaststelling ingevolge het Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat van toepassing is.

Afgegeven ten behoeve van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Opdracht

Wij hebben bijgevoegde en door ons gewaarmerkte aanvraag tot subsidievaststelling ingevolge het Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst van (naam entiteit) te (statutaire vestigingsplaats) over de periode dd/mm/jj⁴ tot en met dd/mm/jj⁵ gecontroleerd. De aanvraag tot subsidievaststelling is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de entiteit⁶. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de declaratie te verstrekken.

⁴ Aanvangsdatum activiteiten.

⁵ Einddatum van het project waarvoor subsidie is verleend (zie hiervoor de beschikking tot subsidieverlening).

⁶ Afhankelijk van de aard van de entiteit te vervangen door een meer passende aanduiding zoals 'het bestuur van de vennootschap' (BV/NV), 'vereniging', 'stichting' enz.



Werkzaamheden

Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, en het controleprotocol voor subsidies waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat van toepassing is. Dienovereenkomstig dienen wij onze controle zodanig te plannen en uit te voeren, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de subsidiedeclaratie geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van relevante gegevens.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft de aanvraag tot subsidievaststelling de financiële verantwoording ten bedrage van EUR⁷ in alle van materieel belang zijnde aspecten juist en volledig weer, in overeenstemming met het controleprotocol van het Ministerie van VenW van toepassing op subsidieprogramma's gepubliceerd onder de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat en de relevante wet- en regelgeving genoemd in dit controleprotocol.

Indien sprake is van een investeringssubsidie dient in het oordeel aangegeven worden dat de gesubsidieerde voorzieningen in Nederland in gebruik zijn genomen.

Overige aspecten-beperking in het gebruik (en verspreidingskring)⁸

De subsidiedeclaratie van (naam entiteit) en onze verklaring daarbij zijn uitsluitend bedoeld voor ... (naam entiteit) ter verantwoording aan (naam subsidiegever) en kunnen derhalve niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Plaats, datum

Naam accountantspraktijk

Naam externe accountant en ondertekening met die naam

⁷ Het bedrag van de totale subsidiabele projectkosten waarover subsidie wordt aangevraagd conform het formulier 'aanvraag tot subsidievaststelling'.

⁸ Deze paragraaf kan, vooruitlopend op de implementatie van ISA 800 (revised) optioneel worden toegepast.



TOELICHTING

Inleiding

Met dit besluit wordt het Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: truck van de toekomst, dat is gericht op brandstofbesparing en CO₂-reductie bij vrachtauto's, vastgesteld. Het is een subsidieprogramma als bedoeld in artikel 2, aanhef en onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat (hierna: kaderregeling). De kaderregeling is op 20 mei 2009 goedgekeurd door de Europese Commissie⁹ en gepubliceerd in de Staatscourant van 13 juli 2009. De goedkeuring van de kaderregeling betekent dat voor een binnen de context van de kaderregeling vastgesteld subsidieprogramma geen separate goedkeuring gevraagd hoeft te worden. Een deel van de kaderregeling is niet aangemeld en valt niet onder deze goedkeuring. Voor dit gedeelte is gebruik gemaakt van de Algemene Groepsvrijstelling (Verordening EG 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard Pb EU 2008 L214). Uiteraard blijft het subsidieprogramma binnen de grenzen van de kaderregeling. Voor het geldend recht ten aanzien van een subsidie op grond van het subsidieprogramma dient niet alleen naar de daarin opgenomen bepalingen gekeken te worden, maar ook naar die van de kaderregeling en de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is de subsidietitel van de Algemene wet bestuursrecht (verder: Awb) van toepassing op de in het kader van het subsidieprogramma te verlenen subsidies. De kaderregeling maakt het mogelijk subsidie te geven in de vorm van een geldbedrag, een krediet-subsidie of garantiesubsidie. Daarnaast kan op grond van de kaderregeling gekozen worden voor het uitgeven van vouchers die een tegenwaarde in subsidie vertegenwoordigen. In het onderhavige subsidieprogramma is gekozen voor de gebruikelijke subsidie (een geldbedrag). Voor het bereiken van de met het subsidieprogramma beoogde doelen is deze vorm het meest aangewezen.

Achtergrond

Het verduurzamen van het personen- en goederenvervoer was in de afgelopen jaren een centraal aandachtspunt van het kabinet in onder andere het Werkprogramma Schoon en Zuinig en de Innovatieagenda Energie (Kamerstukken II 2007/2008 31530 nr. 1). Het reduceren van de uitstoot van CO₂ en het zuiniger omgaan met en onafhankelijker worden van eindige fossiele brandstoffen waren daarbij steeds belangrijke thema's. Ook de kansen van een offensief klimaat- en energiebeleid voor Nederlandse bedrijven door met nieuwe producten en diensten koplopersvoordelen te behalen maken daar onderdeel van uit. Voor de verkeerssector als geheel geldt dat de CO₂-uitstoot sinds 2008 voor het eerst daalt na decennialange toename. Vooral het personenvervoer draagt aan deze daling bij en de dalende trend zet zich hier ook voort. Dit hangt samen met het steeds zuiniger worden van personenauto's, onder andere onder druk van Europese CO₂-normen. Daarnaast is het onafhankelijker worden van fossiele brandstoffen in het personenvervoer in gang gezet met bijvoorbeeld de ontwikkeling van elektrisch rijden.

Het goederenvervoer over de weg wijkt af van het personenvervoer over de weg. Gekoppeld aan de economische groei wordt in de komende jaren een sterke toename van de vervoersprestatie van het goederenvervoer over de weg verwacht. Zonder ingrijpen zal de CO₂-uitstoot van het goederenvervoer over de weg dan ook blijven groeien. Anders dan bij het personenvervoer is bovendien het onafhankelijker worden van fossiele brandstoffen een grotere opgave: de sector heeft een sterk geloof in de gerijpte en bewezen dieseltechnologie en staat over het algemeen argwanend tegenover dieselalternatieven.

Gegeven het voorgaande is het overheidsbeleid er op gericht het goederenvervoer over de weg te stimuleren om over te gaan tot brandstofbesparing, CO₂-reductie en het onafhankelijker worden van fossiele brandstoffen. Het hierop gerichte beleid is uitgewerkt in het Plan van Aanpak Truck van de Toekomst, dat bij brief van 25 juni 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden (Kamerstukken II 2009/2010 31 209 nr 122). Dit subsidieprogramma is een belangrijk onderdeel van dit beleid. Het past binnen het in het kader van de Innovatieagenda Energie opgestelde programma 'Proeftuinen voor Duurzame Mobiliteit'. Het programma 'Proeftuinen voor Duurzame Mobiliteit' is gericht op het overbruggen van de kloof tussen de ontwikkeling van duurzame innovaties rond voertuigmobiliteit enerzijds en marktintroductie, daadwerkelijke toepassing en opschaling van de toepassing in de markt anderzijds. Dat hiervoor wat betreft het goederenvervoer een breed draagvlak aanwezig is, wordt onder andere bevestigd door het in december 2008 tussen de Rijksoverheid en het bedrijfsleven afgesloten Sectorakkoord mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008–2020, Duurzaamheid in beweging.

⁹ Steunmaatregel nr. N 456/08-Nederland.



Doel

Er zijn veel kansen voor brandstofbesparing en CO₂-reductie bij vrachtauto's. De belangrijkste belemmering voor het verzilveren van deze kansen is de onbekendheid van bedrijven met de mogelijkheden. De mogelijkheden zijn in de praktijk onduidelijk en onvoldoende bewezen qua effectiviteit, betrouwbaarheid en bedrijfseconomische ratio, zoals terugverdientijd of materiële voordelen.

Met dit subsidieprogramma wordt beoogd het mogelijk maken van de toepassing en het onder normale praktijkomstandigheden aantonen van de effectiviteit, betrouwbaarheid en bedrijfseconomische ratio van hybride vrachtauto's, vrachtauto's die rijden op dieselalternatieven en systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's, waarbij met name gedacht wordt aan alternatieve koelsystemen. Uit de ten behoeve van het Plan van Aanpak Truck van de Toekomst uitgevoerde literatuurstudie en de gevoerde gesprekken met stakeholders is gebleken dat om op korte termijn de toepassing en het aantonen te stimuleren dit het beste kan worden gerealiseerd met behulp van subsidie. Transportbedrijven hechten waarde aan bewezen technologie en staan in het algemeen argwanend tegenover jonge nog niet op grote schaal bewezen alternatieven. De verwachting is dat met de uitvoering van de in dit subsidieprogramma opgenomen projecten met betrekking tot hybride vrachtauto's, alternatieve brandstoffen en systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's de transportbedrijven overtuigd worden dat alternatieven de toekomst hebben.

Truck van de toekomst

Met het Plan van Aanpak Truck van de Toekomst en het daarvan deel uitmakende onderhavige subsidieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de ambitie om het goederenvervoer over de weg te verduurzamen. Brandstofbesparing, CO₂-reductie en onafhankelijker worden van eindige fossiele brandstoffen zullen bijdragen aan het duurzaam verbeteren van het goederenvervoer over de weg. Het in gebruik nemen van hybride vrachtauto's, vrachtauto's die rijden op dieselalternatieven en systemen voor hulpvermogen aan boord van vrachtauto's en het onder normale praktijkomstandigheden aantonen van de effectiviteit, betrouwbaarheid en bedrijfseconomische ratio daarvan zullen handzame data en leerervaringen opleveren.

Om het effect voor de toekomst en voor anderen te maximeren, zullen aanvragers bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie een rapportage leveren over de uitvoering en de resultaten van het project. Om de leerervaringen van de projecten te verzamelen zal op korte termijn met de evaluatie van het subsidieprogramma worden begonnen.

Administratieve lasten

Met betrekking tot de administratieve lasten die voor de aanvrager met het aanvragen tot en met de afronding van de subsidie gepaard gaan, geldt het volgende. In de fase voorafgaand aan de indiening van een aanvraag heeft de aanvrager te maken met het bekend maken met het onderhavige subsidieprogramma en het aanvraagformulier. Hij kan hierbij geholpen worden door de aangewezen uitvoeringsinstantie. Voor het doen van een aanvraag heeft de aanvrager slechts het aanvraagformulier volledig in te vullen.

Vervolgens is er een beheerfase. Deze fase begint wanneer de aanvrager een beschikking tot subsidieverlening heeft ontvangen. Gedurende de looptijd van het project kan door indiening van een eenvoudig voorschotformulier een voorschot op de subsidie worden aangevraagd. Ten behoeve van de bevoorschotting en de kennisoverdracht wordt een voortgangsrapportage gevraagd.

Bij de afronding van het project moet de aanvrager een eindrapport van het project opstellen en een verzoek om vaststelling van de subsidie indienen. Dit gebeurt door middel van een vaststellingsformulier.

Op basis van het kostenmodel is een berekening gemaakt van de administratieve lasten voor de aanvrager die voortvloeien uit dit subsidieprogramma.

Uit deze berekening blijkt dat het totale percentage administratieve lasten ten opzichte van het totale beschikbare subsidiebudget circa 4,3% bedraagt. Dit komt neer op een bedrag van circa € 185.500,- op het totale subsidiebudget van € 4.300.000,-. Dit bedrag bestaat uit circa € 65.300,- aan kosten in de aanvraagfase, circa € 18.000,- aan kosten in de beheerfase, circa € 101.200,- aan kosten in de vaststellingsfase van het subsidieproject, en circa € 1.080,- aan administratieve lasten voor bezwaar- en beroepzaken.

Dit besluit is ter toetsing aan het adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) voorgelegd. Het College heeft besloten de onderhavige regeling niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten.

Verandermomenten

Voor de publicatie en inwerkingtreding van dit besluit wordt afgeweken van de vaste verandermomenten-



ten. Het Plan van Aanpak Truck van de toekomst is op 25 juni 2010 aan de Tweede Kamer aangeboden. Private partijen hebben aangegeven grote belangstelling te hebben voor de uitvoering van de in het subsidieprogramma opgenomen projecten omdat ze in 2011 willen kunnen overgaan tot een eerste marktintroductie.

Indien de verandermomenten zouden worden toegepast zouden deze partijen pas na 1 januari 2011 een aanvraag voor subsidie kunnen indienen. Nu het subsidieprogramma eerder wordt opengesteld kunnen private partijen op korte termijn een aanvraag indienen en met de activiteiten beginnen. De systematiek van de kaderregeling houdt namelijk in dat subsidiabele projectkosten van een project voor subsidie in aanmerking kunnen komen nadat de subsidieaanvraag is ingediend. De kosten voor de datum van indiening komen niet voor subsidie in aanmerking. Op het moment dat met de activiteiten een aanvang wordt gemaakt weet de aanvrager dan overigens nog niet of de aanvraag gehonoreerd zal worden.

Aanvraagformulier en controleprotocol

Het aanvraagformulier en het en het controleprotocol (bijlage A en B bij het subsidieprogramma) zijn te downloaden via www.agentschapnl.nl/subsidietruckvandetoekomst dan wel op te vragen bij de aangewezen uitvoeringsinstantie, Agentschap NL, Postbus 8242, 3503 RE Utrecht.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*