



Besluit houdende vaststelling van het Subsidieprogramma Electromobiliteit+ (Besluit vaststelling Subsidieprogramma Electromobiliteit+)

16 december 2010

Nr. VenW/BSK-2010/212748

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 2, aanhef en eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat, en 10:3, eerste lid, en 10:4, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, en op de brief van Agentschap NL van 10 december 2010, nr. ZJZ1029791;

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 Electromobiliteit+, dat is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

Op een subsidie die is aangevraagd of verleend voor 1 juli 2015 blijft dit besluit met het daarbij vastgestelde subsidieprogramma, zoals dat luidde op het tijdstip onmiddellijk voorafgaand aan 1 juli 2015, van toepassing.

Artikel 3

In de bijlage, Onderdeel B – spoor en weg, van het Besluit mandaat en machtiging Agentschap NL voor uitvoering subsidieregelingen en – programma's Verkeer en Waterstaat wordt toegevoegd: Subsidieprogramma Electromobiliteit+.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2011 en vervalt met ingang van 1 juli 2015.

Artikel 5

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit vaststelling Subsidieprogramma Electromobiliteit+.

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

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



BIJLAGE BEDOELD IN ARTIKEL 1 VAN HET BESLUIT VASTSTELLING SUBSIDIEPROGRAMMA ELECTROMOBILITEIT+¹

§ 1. Begripsomschrijvingen

In dit subsidieprogramma wordt verstaan onder:

- a. kaderregeling: Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;
- b. trans-nationale aanvraag: projectvoorstel dat wordt ingediend bij het secretariaat Electromobility+ Call;
- c. projectpartner: onderneming of onderzoeksinstelling in een trans-nationale aanvraag;
- d. project: project fundamenteel onderzoek, project industrieel onderzoek dan wel project experimentele ontwikkeling;
- e. project fundamenteel onderzoek: fundamenteel onderzoek als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de kaderregeling, gericht op hybride en elektrische wegvoertuigen, onderdeel uitmakend van een trans-nationale aanvraag;
- f. project industrieel onderzoek: industrieel onderzoek als bedoeld in artikel 5, onderdeel c, van de kaderregeling, gericht op hybride en elektrische wegvoertuigen, onderdeel uitmakend van de trans-nationale aanvraag;
- g. project experimentele ontwikkeling: experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 5, onderdeel e, van de kaderregeling, gericht op hybride en elektrische wegvoertuigen, onderdeel uitmakend van de transnationale aanvraag;
- h. aanvrager: Nederlandse projectpartner die deel uitmaakt van een consortium zonder rechtspersoonlijkheid van twee of meer projectpartners vanuit minimaal twee verschillende deelnemende landen of regio's in dezelfde trans-nationale aanvraag;
- i. subsidieontvanger: aanvrager die een subsidie op grond van dit subsidieprogramma ontvangt.

Toelichting

Dit subsidieprogramma beoogt ondersteuning te geven aan het laten toenemen van kennis en inzichten in de technologische aspecten van twee onderzoeksgebieden op trans-nationaal niveau op het gebied van electromobiliteit.

In bijlage A zijn de trans-nationale sleutelthema's en deelonderwerpen van die onderzoeksgebieden opgenomen. Hierbij heeft Nederland binnen twee sleutelthema's voor een aantal deelonderwerpen subsidiebudget beschikbaar. Uitsluitend met betrekking tot deze deelonderwerpen kunnen aanvragers een project indienen voor dit subsidieprogramma. Het subsidiebudget per deelonderwerp bepaalt daarbij het maximale bedrag dat als subsidie kan worden aangevraagd. De maximale projectduur bedraagt voor alle onderwerpen drie jaar. Het subsidieprogramma is bestemd voor Nederlandse projectpartners in een trans-nationale aanvraag. Een Nederlandse projectpartner kan een onderneming of een onderzoeksinstelling zijn. Een project mag zowel technologisch onderzoek als een beleidsstudie betreffen.

Onderdeel c

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. Onderzoeksinstellingen kunnen aanvragen indienen voor niet-economische activiteiten, en zullen in dat geval als onderzoeksinstelling worden aangemerkt. Als een onderzoeksinstelling subsidie aanvraagt, gericht op economische activiteiten, wordt zij als onderneming aangemerkt. Voor de praktische toetsing van wat in deze wordt verstaan onder niet-economische activiteiten van een onderzoeksinstelling, wordt verwezen naar de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek ontwikkeling en innovatie (PB EU 2006/C 323). Primaire activiteiten van onderzoeksorganisaties bevatten normaliter geen economische activiteiten. Activiteiten inzake technologie-overdracht hebben geen economisch karakter indien het om interne activiteiten gaat en alle inkomsten uit deze activiteiten opnieuw in de primaire activiteiten van de onderzoeksorganisaties worden geïnvesteerd. Om voor de niet-economische activiteiten als onderzoeksinstelling in de zin van dit subsidieprogramma aangemerkt te kunnen worden, moet een instelling voor de economische en niet-economische activiteiten een strikt gescheiden boekhouding voeren.

Onderdelen e tot en met g

Een fundamenteel onderzoeksproject is het onderzoek dat het verst van commerciële toepassing is

¹ Voor thema en doel van dit subsidieprogramma en voor de gekozen vorm van subsidie wordt verwezen naar de toelichting op het Besluit vaststelling Subsidieprogramma Electromobiliteit+.



verwijderd. Dit betreft onderzoek, gericht op het uitbreiden van de algemene wetenschappelijke en technische kennis, zonder industriële of commerciële doelstellingen. Het industrieel onderzoeksproject is gericht op het opdoen van de noodzakelijke en relevante kennis om een nieuw product, procedé of dienst te ontwikkelen of om een bestaand product, procedé of dienst aanmerkelijk te verbeteren. Hieronder wordt begrepen het vervaardigen van onderdelen van complexe systemen die voor het industrieel onderzoek eventueel noodzakelijk zijn, met name voor algemene validering van technologieën. Het vervaardigen van een prototype vindt echter niet in deze fase plaats. Daarnaast kan dit onderzoek ook betrekking hebben op een zogenaamde beleidsstudie. Bij een experimenteel ontwikkelingsproject gaat het om het daadwerkelijk ontwikkelen van plannen, schema's of ontwerpen van een nieuw, gewijzigd, verbeterd of alternatief product, procedé of dienst en de beproeving daarvan, echter nog niet in het commerciële stadium. Alle relevante wetenschappelijke, technische, zakelijke of andere kennis en vaardigheden kunnen hiervoor worden aangewend. De ontwikkeling van een prototype of proefproject kan weliswaar in deze fase plaatsvinden, maar de ontwikkeling van een commercieel bruikbaar prototype of proefproject is alleen toegestaan, indien het ontwikkelde prototype of het proefproject het commerciële eindproduct is en het economisch niet rendabel is om dit alleen voor demonstratie- en validatiedoeleinden te gebruiken.

§ 2. Subsidiabele projecten

De minister kan subsidie verlenen aan een aanvrager voor een project dat:

1. betrekking heeft op de deelonderwerpen in bijlage A waarvoor door Nederland subsidie beschikbaar wordt gesteld, en
2. dat op trans-nationaal niveau gerangschikt wordt conform de beoordelingsprocedure in bijlage B.

§ 3. Weigeringsgronden

Geen subsidie wordt verleend indien:

- a. het project door één of meerdere van de projectpartners niet overeenkomstig de nationale regels, dan wel niet binnen de gestelde termijn, is ingediend bij het nationale contactpunt van het betreffende land of de betreffende regio;
- b. het secretariaat Electromobility+ Call heeft vastgesteld dat de registratie in het EPSS systeem niet overeenkomstig de instructies van het EPSS systeem, dan wel niet binnen de gestelde termijn, heeft plaatsgevonden;
- c. het project in de eerste evaluatiestap, zoals opgenomen in bijlage B, in een van de betrokken landen of regio's een score krijgt van minder dan 10 punten of per individueel criterium minder dan 3 punten haalt;
- d. het project niet op de uitnodigingslijst voor de tweede evaluatiestap, zoals opgenomen in bijlage B, wordt geplaatst als gevolg van een gezamenlijk besluit door de landen en regio's die deelnemen aan de Electromobility+ Call;
- e. voor het project na de tweede evaluatiestap zoals opgenomen in bijlage B, afhankelijk van de plaats op de uiteindelijke selectielijst, geen subsidiebudget meer beschikbaar is in alle landen of regio's die een partner in het betreffende project hebben.

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. 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. Een aanvraag wordt op grond van artikel 34, eerste lid, onderdeel f, van de kaderregeling afgewezen indien een of meerdere van de niet in Nederland gevestigde deelnemers aan het project niet worden ondersteund vanuit hun nationale programma's voor hun aandeel in de samenwerking in het ERA-NET. Ook mag ten aanzien van de subsidieontvanger geen uitstaand bevel tot terugvordering van staatssteun bestaan op grond van een eerdere beschikking van de Europese Commissie. Daarnaast zijn ook de weigeringsgronden van artikel 4:35 van de Awb 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.

Ook is in § 4 een begrotingsvoorbehoud opgenomen. Er wordt daarom ook geen subsidie verleend voorzover er op de door de Staten-Generaal aangenomen Rijksbegroting (onderdeel Infrastructuur en Milieu) onvoldoende middelen beschikbaar zijn of worden gesteld.

Een trans-nationale aanvraag moet worden ingediend via het digitale instrument Electronisch Projectvoorstel Indienings (en Evaluatie) Systeem (EPSS, benaderbaar via <http://www.transport-era.net/electromobility.html>). Met behulp van het EPSS kunnen aanvragers hun projectvoorstel indienen dan wel creëren. Het is een on-line systeem, dat beschikbaar is via het internet als een Web gebaseerde applicatie. Het EPSS systeem kan bereikt worden via: www.transport-era.net/electromobility.html, dan wel via het nationale contact punt. Het nationale contact punt voor Nederland wordt gevormd door Agentschap NL.

Tot het sluiten van de call termijn kan een ingediende aanvraag worden aangepast. Het secretariaat Electromobility+ Call bepaalt na de sluiting van de call de volledigheid van de aanvragen. Daarnaast zullen alle landen of regio's die bij projectvoorstellen betrokken zijn, zelf vaststellen welke projectvoorstellen op tijd en op de juiste wijze zijn ingediend in hun eigen land of regio. Alleen projectvoorstellen die in alle landen of regio's, waarbij project-partners uit het projectvoorstel betrokken zijn, en binnen het EPSS systeem tijdig en op de juiste wijze zijn ingediend, worden in behandeling genomen.

§ 4. Subsidieplafond

- a. Het subsidieplafond bedraagt € 2.210.000,-.
- b. Voor zover een subsidie wordt verleend ten laste van de nog niet door de Staten-Generaal aangenomen Rijksbegroting (onderdeel Infrastructuur en Milieu), wordt zij verleend onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld.

§ 5. Subsidiepercentages

1. De subsidie voor een project fundamenteel onderzoek bedraagt 100% van de subsidiabele kosten.
2. De subsidie voor een project industrieel onderzoek of project experimentele ontwikkeling bedraagt ten hoogste:
 - a. voor een onderzoekinstelling, indien de activiteiten die deze verricht geen economisch karakter hebben: 100 procent van de subsidiabele projectkosten;
 - b. voor een kleine onderneming: 45 procent van de subsidiabele projectkosten;
 - c. voor een middelgrote onderneming: 35 procent van de subsidiabele projectkosten;
 - d. voor een grote onderneming: 25 procent van de subsidiabele projectkosten.
3. De percentages in het tweede lid, onderdelen b, c en d, kunnen met 15 procentpunten worden verhoogd wanneer ten minste is voldaan aan één van de voorwaarden genoemd in artikel 8, derde lid, onderdeel c, van de kaderregeling.
4. Subsidiabele loonkosten mogen worden berekend overeenkomstig het bepaalde in artikel 12, tweede lid, van de kaderregeling.

Toelichting

In deze paragraaf zijn de maximale bedragen, subsidiepercentages en een bepaling over de subsidiabele kosten opgenomen.

Derde lid

Het derde lid geeft aan dat de percentages in het eerste lid kunnen worden verhoogd indien aan een aantal voorwaarden is voldaan. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de kaderregeling. Voor de toepassing in dit subsidieprogramma betekent dit dat, om in aanmerking te komen voor de genoemde ophoging, moet zijn voldaan aan één van de volgende voorwaarden:

- a. er is sprake van een samenwerkingsverband tussen ten minste twee onderling onafhankelijke ondernemingen, waarbij geen van de ondernemingen meer dan 70 procent van de subsidiabele kosten van het project draagt, en,
 - i. er ten minste één MKB-onderneming (wat onder MKB-onderneming wordt verstaan is uiteengezet in de toelichting bij artikel 1 van de kaderregeling) als partner bij het project betrokken is, of,



- II. de samenwerking wordt in ten minste twee verschillende lidstaten van de Europese Unie uitgevoerd;
 - b. er is sprake van een samenwerkingsverband tussen een onderneming en een onderzoeksinstantie in het kader van coördinatie van nationaal beleid op het gebied van onderzoek en ontwikkeling, waarbij:
 - I. de onderzoeksinstantie tenminste 10 procent van de subsidiabele kosten van het project draagt, en
 - II. de onderzoeksinstantie het recht heeft de resultaten van de onderzoeksprojecten te publiceren, voor zover deze afkomstig zijn van het project.
- Bij de aanvraag moet duidelijk worden gemaakt dat aan de betrokken voorwaarde is voldaan.

Vierde lid

Artikel 12, tweede lid, van de kaderregeling maakt het mogelijk in een subsidieprogramma te bepalen dat loonkosten worden berekend op basis van een zogenaamd integraal uurtarief. Hiervoor wordt voor dit subsidieprogramma voor gekozen nu dit een gangbare berekening betreft. Op grond van artikel 12, vierde lid, van de kaderregeling is het integraal uurtarief samengesteld uit de directe loonkosten en de indirecte kosten en betreft het uitsluitend de kosten uit de gewone bedrijfsvoering en bevat het geen winstopslag. Indien geen integraal uurtarief wordt gehanteerd, kan de aanvrager verzoeken een uurtarief van € 35,- toe te passen.

§ 6. Verdeling van de gelden

De verdeling van de beschikbare gelden vindt plaats conform de uitkomst van het volledige evaluatieproces van de Electromobility+ Call zoals opgenomen in bijlage B van dit subsidieprogramma.

§ 7. Aanwijzing uitvoeringsinstantie

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

§ 8. Indiening aanvraag voor subsidie

1. Een aanvraag voor een project wordt ingediend met gebruikmaking van een volledig ingevuld aanvraagformulier vastgesteld in bijlage C bij dit subsidieprogramma. De aanvraag dient uiterlijk donderdag 31 maart 2011 om 17:00 u door Agentschap NL zijn ontvangen.
2. De aanvraag wordt in het Nederlands ingediend en de inhoud komt overeen met de inhoud van de trans-nationale aanvraag.
3. Bij de aanvraag wordt een begroting en omschrijving van het gehele trans-nationale projectvoorstel bijgevoegd alsmede een afschrift van de trans-nationale aanvraag zoals die bij het secretariaat Electromobility+ Call, is ingediend.

Toelichting

Een aanvraag moet uiterlijk donderdag 31 maart 2011 om 17:00 u zijn ontvangen bij Agentschap NL, vestiging Utrecht:

Agentschap NL Utrecht
NL Milieu & Leefomgeving,
t.a.v. secretariaat Mobiliteit en Klimaat
o.v.v. Electromobilititeit+
Postbus 8242
3503 RE Utrecht

Aanvragen die daarna worden ontvangen, worden niet in behandeling genomen.

Nu het een subsidieprogramma op grond van Nederlandse wet- en regelgeving betreft moet de aanvraag in het Nederlands worden ingediend. Hierbij is wel als vereiste opgenomen dat de Nederlandse tekst overeenkomt met de Engelstalige tekst van het projectvoorstel dat bij het secretariaat Electromobility+ Call, wordt ingediend. Het moet immers om één en hetzelfde project gaan. Het Nederlandse aanvraagformulier vraagt dan ook om exact dezelfde gegevens als het trans-nationale aanvraagformulier, wat de efficiency voor de aanvrager ten goede komt.

Op grond van artikel 32, derde lid, van de kaderregeling geldt voor het beslissen over een aanvraag



waarbij internationale beoordelingscommissies betrokken zijn een termijn van 40 weken. Deze termijn gaat krachtens artikel 32, eerste lid, van de kaderregeling lopen vanaf 1 april 2011 (de dag na sluiting van de aanvraagtermijn).

Informatie over het subsidieprogramma is te vinden op http://www.senternovem.nl/proeftuinen/over_proeftuinen/hybride_en_elektrisch_rijden.asp. Daar kunnen ook het aanvraagformulier en de daarbij horende bijlagen worden gedownload. Informatie over het subsidieprogramma en het aanvraagformulier zijn ook bij Agentschap NL te verkrijgen.

§ 9. Subsidievaststelling

1. De subsidieontvanger richt overeenkomstig artikel 45 van de kaderregeling een aanvraag tot subsidievaststelling aan de minister en dient deze in bij Agentschap NL met gebruikmaking van het formulier dat daar verkrijgbaar is.
2. Rekening en verantwoording omtrent de verrichte activiteiten en de daaraan verbonden kosten wordt afgelegd door middel van een accountantsverklaring volgens het in de bijlage van de kaderregeling opgenomen model.

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 Agentschap NL verkrijgbaar is of te downloaden is via http://www.senternovem.nl/proeftuinen/over_proeftuinen/hybride_en_elektrisch_rijden.asp.

Voor dit subsidieprogramma is bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie een accountantsverklaring conform het in de bijlage van de kaderregeling opgenomen model vereist.

§ 10. Nadere verplichting

Gedurende de looptijd van een project dient de subsidieontvanger bij Agentschap NL:

1. elke twaalf maanden een voortgangsrapportage in, en
2. elke zes maanden een afschrift in van de voortgangsrapportage in het kader van de trans-nationale aanvraag.

Toelichting

Omdat de uitvoering van de betrokken projecten langer dan twaalf maanden in beslag neemt, wordt de verplichting opgelegd elke twaalf maanden een tussenrapportage in te dienen.

In het kader van de trans-nationale aanvraag moet er halfjaarlijks gerapporteerd worden over de voortgang. Een afschrift daarvan dient te worden gezonden aan Agentschap NL. Met deze verplichting vindt dus geen verhoging plaats van de rapportagedruk op de subsidie-ontvanger.



BIJLAGE A

Nederlandse onderwerpen
Electromobiliteit+

ATTENTIE: uitsluitend voor
onderwerpen waarvoor budget
beschikbaar is kunnen project
voorstellen worden ingediend

<i>Sleutel thema's</i>	<i>Focus gebieden</i>	<i>Specificaties</i>	<i>Nederlands budget</i>
I. Energie en milieu beleid aanpak	1. Energie 2. Quantitatieve ontwikkelingen & aspecten 3. Impact van laag-koolstof voertuigen op de sociale kosten van mobiliteit 4. Gebruikspatronen		
II. Gebruikspatronen, economische modellen, actoren	5. Economische modellen en belasting wetgeving 6. Betrokken actoren 7. Laag-koolstof voertuigen in de stad: perspectieven voor huisvesting, publieke faciliteiten, werkomgeving 8. Sociale acceptatie en trends in gedrag 9. Scenario's voor het invoeren van laag-koolstof voertuigen		
III. Technische aspecten van laad en distributie systemen	10. Technische modellen voor laad-systemen 11. Management van het elektriciteits net 12. Oplaad punten 13. Co-management van diverse Electromobiliteit modaliteiten & infrastructuur 14. Elektrische voertuigen en ICT	Accu laden in relatie tot levensduur en restwaarde Te relateren aan bestaand Nederlands onderzoek Laad systemen in publieke en private parkeer gelegenheden	€ 655.000 € 655.000 € 750.000
IV. Testen, experimenten en standaard ontwikkeling	15. Evaluatie prestaties 1e generatie voertuigen & systemen 16. Laag-koolstofvoertuigen met infrastructuur vanuit perspectief verkeersveiligheid	Veiligheids onderwerpen voor elektrische (& hybrid plug-in) voertuigen	€ 150.000
Totaal			€ 2.210.000



BIJLAGE B: HET EVALUATIEPROCES ELECTROMOBILITY+ CALL

De evaluatie (beoordeling) van de trans-nationale projectvoorstellen in het kader van de Electromobility+ Call vindt plaats in twee stappen:

I. Eerste evaluatie stap: nationale/regionale evaluatie

In deze fase van het beoordelingsproces zullen de nationale/regionale programma's de projectvoorstellen van de aanvragers uit hun eigen landen en regio's beoordelen.

Er vindt een subsidiabiliteitscontrole plaats volgens nationale regels en voorwaarden, bijvoorbeeld over het toepassingsgebied van de onderwerpen en wie er in aanmerking komen voor subsidie.

In aansluiting hierop zal het secretariaat Electromobility+ Call vaststellen welke projectvoorstellen tijdig en conform de regels zijn ingediend bij het EPSS systeem en ook in alle landen en regio's van de projectpartners. Projectvoorstellen die te laat dan wel niet conform de regels zijn ingediend zijn niet ontvankelijk en worden niet inhoudelijk geëvalueerd.

De projectvoorstellen die wel ontvankelijk zijn verklaard zullen in alle landen en regio's, indien sprake is van een projectpartner aldaar, inhoudelijk geëvalueerd worden op basis van de onderstaande beoordelingscriteria. Dit leidt tot verschillende nationale lijsten van positief geëvalueerde projectvoorstellen.

Beoordelingscriteria en bijbehorende scoringsmethodologie

W&T Kwaliteit 'Wetenschappelijk en/of technologische uitmuntendheid (relevant voor de onderwerpen die in de oproep naar voren komen)'	IMPLEMENTATIE 'Kwaliteit en efficiëntie van implementatie en beheer'	INVLOED 'Mogelijke invloed door de ontwikkeling, verspreiding en gebruik van de projectresultaten'
<ul style="list-style-type: none">• Betrouwbaarheid van het concept en kwaliteit van de doelstellingen• Vooruitgang die de 'state-of-the-art' overtreft• Kwaliteit en efficiëntie van de S/T methodologie en gelieerd werkplan	<ul style="list-style-type: none">• Toepasbaarheid van de beheersstructuur en procedures• Kwaliteit en relevante ervaring van de individuele deelnemers• Kwaliteit van het consortium als geheel (inclusief complementariteit, balans)• Toepasbaarheid van de toewijzing en rechtvaardiging van de aan te boren bronnen (bv. personeel, apparatuur)	<ul style="list-style-type: none">• Bijdrage leveren op Europees [en/of internationaal] niveau, aan verwachte inwerkingen/invloeden zoals opgesomd in de 'call text' onder de betreffende 'key dimension'• Toepasbaarheid van verspreidingsmaatregelen en/of gebruik van projectresultaten, en beheer van intellectuele eigendom

Evaluatiescores zullen worden toegekend aan elk van de drie criteria, maar niet aan de sub-criteria. De sub-criteria zijn kwesties die wel door de expert overwogen worden bij de beoordeling van het betreffend criterium. Ze dienen ook als 'reminders' voor zaken/kwesties om later naar voren te brengen tijdens de besprekingen van het projectvoorstel.

De relevantie van een projectvoorstel zal in relatie tot het (de) onderwerp(en) van Electromobility+ worden overwogen. Deze aspecten zullen geïntegreerd worden in het toepassen van respectievelijk het criterium 'W&T kwaliteit', en het eerste sub-criterium onder 'Invloed'.

Indien een projectvoorstel slechts gedeeltelijk relevant is omdat het nauwelijks het onderwerp van de oproep behandelt, of indien slechts een deel van het projectvoorstel overeenstemt met het onderwerp, dan zal dit zijn weerslag hebben op de score van het eerste criterium. Projectvoorstellen die duidelijk niet relevant zijn ('out of scope') zullen afgewezen worden als ongeschikt.

Elk criterium zal 5 mogelijke punten kunnen behalen. Halve punten zijn ook mogelijk.

De scores geven het volgende aan:

- 0 – Het projectvoorstel voldoet geheel niet aan de gestelde eisen of kan niet beoordeeld worden vanwege ontbrekende of onjuiste informatie
- 1 – Zwak. De aanknopingspunten met het criterium zijn ontoereikend, of er zijn serieuze inherente zwaktes gesignaleerd.
- 2 – Voldoende/redelijk. Het projectvoorstel voldoet in ruime mate aan de gestelde eisen hoewel er aanzienlijke zwaktes zijn gesignaleerd.
- 3 – Goed. Het projectvoorstel voldoet goed aan de gestelde eisen hoewel er verbeteringen mogelijk zijn.
- 4 – Zeer goed. Het projectvoorstel voldoet geheel aan de gestelde eisen ondanks het feit dat er nog ruimte is voor verbeteringen.
- 5 – Uitstekend. Het projectvoorstel voldoet aan alle gestelde eisen en criteria. Mogelijke tekortkomingen zijn niet of nauwelijks aanwezig.

Er zal geen weging worden toegepast.

De drempel voor individuele criteria zal 3 zijn. De drempel voor de drie individuele scores opgeteld is 10.



Aan het eind van de eerste evaluatiestap zullen alle nationale/regionale programma's samen één lijst met 'genomineerde' projectvoorstellen vaststellen. Projectvoorstellen die niet in alle betrokken landen en regio's een positieve beoordeling hebben gehad vallen hierbij in ieder geval af. Ook positief geëvalueerde projectvoorstellen kunnen hier echter afvallen aangezien het hier een gezamenlijke beslissing van alle landen en regio's betreft. De genomineerde projectvoorstellen zullen doorgaan naar tweede evaluatiestap.

II. Tweede evaluatie: Internationale 'peer review'

In de tweede stap zullen internationale expert-panels (die toegewezen zijn aan de sleutelthema's) de projectvoorstellen beoordelen die de eerste stap met succes doorlopen hebben. Onafhankelijke experts zullen plaatsnemen in deze panels. Nationale belangen noch geografische voordeel principes zullen de evaluatie in dit stadium mogen beïnvloeden.

Conflicterende belangen: Onder de voorwaarden van de toewijzing moeten de experts van te voren mogelijke conflicterende belangen melden en onmiddellijk het secretariaat Electromobility+ Call informeren indien dit in de loop van de evaluatie alsnog het geval blijkt te zijn. Het secretariaat Electromobility+ Call zal dan de nodige actie ondernemen om problemen te voorkomen.

Vertrouwelijkheid: De toewijzing vereist volledige geheimhouding tijdens het hele evaluatieproces. Onder geen enkele voorwaarde mag de expert contact opnemen met de aanvrager, noch tijdens noch na de beoordeling.

Elke projectvoorstel zal worden beoordeeld door tenminste drie onafhankelijke experts. Aan het eind van deze stap zullen de internationale expert-panels één ranglijst van projectvoorstellen opstellen.

Selectie van de projecten

De projectvoorstellen op de uiteindelijke selectielijst zullen 'ge-matcht' (vergeleken) worden met de beschikbare budgets in de bij de projectvoorstellen betrokken landen/regio's. De selectielijst zal op deze wijze van boven naar beneden toe worden afgewerkt waarbij er per projectvoorstel in alle betrokken landen/regio's voldoende budget beschikbaar moet zijn. Ontbreekt in een land/regio het volledige budget dan vervalt het betreffende projectvoorstel voor alle landen, hetgeen zal worden vastgesteld door het secretariaat Electromobility+ Call. Uiteindelijk zal er een definitieve lijst van te subsidiëren projectvoorstellen worden vastgesteld. Deze lijst zal naar de betrokken nationale programma's worden gestuurd met het verzoek tot verdere uitvoering en berichtgeving aan de betreffende projectpartners.

Beslissing op grond van nationaal subsidieprogramma

Na ontvangst van de definitieve lijst ontvangen kunnen de landelijke/regionale programma's overgaan tot het nemen van een beslissing op grond van het nationale subsidieprogramma.



BIJLAGE C



Agentschap NL
Ministerie van Infrastructuur
en Milieu

Aanvraag Subsidie Subsidieprogramma Electromobiliteit+

Het Subsidieprogramma Electromobiliteit+ is gericht op de Nederlandse bijdrage aan de transnationale call Electromobility+. In deze call werken België (Vlaanderen), Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Finland, Italië (Piëmonte), Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Spanje (Andalusië), Turkije en Zweden samen door het financieren van onderzoek op het gebied van electromobiliteit.

Agentschap NL
NL Milieu en Leefomgeving
Croeselaan 15
Postbus 8242
3503 RE Utrecht

T +(0)88 602 25 68
E elektrischrijden@agentschapnl.nl
www.senternovem.nl/egl/nieuws/
electromobiliteit_plus.asp

Over dit formulier

- Met dit formulier kunt u subsidie aanvragen bij Agentschap NL voor een project binnen het Subsidieprogramma Electromobiliteit+
- Lever formulier en eventuele bijlagen in bij Agentschap NL (het adres staat hiernaast).
- Lever tijdig in! De uiterste inleverdatum is donderdag 31 maart 2011 om 17:00 uur CET.

Bij een samenwerkingsverband vult u hier de gegevens van de penvoerder in. Zie ook agentschapnl.nl/subsidieregels

1.1 Naam organisatie

1.2 KvK-nummer

1.3 Postadres

Huis- of postbusnummer Huisnummertoevoeging

Straat of postbus

1.4 Postcode en plaats

Postcode Plaats

1.5 Land

1.6 Is uw bezoekadres anders dan uw postadres?

 Ja
 Nee

1.7 Bezoekadres

Huisnummer Huisnummertoevoeging

Straat

1.8 Postcode en plaats

Postcode Plaats

1.9 Land

Zie voor meer informatie agentschapnl.nl/subsidieregels

1.10 IBAN

1.11 BIC

Aanvraag Subsidie Subsidieprogramma Electromobiliteit+ 2011

>> Als het gaat om duurzaamheid, innovatie en internationaal



Aanvraag Subsidie

2 van 4

Subsidieprogramma Electromobiliteit+
Agentschap NL
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Transnationale partners dienen 1.12 Voor wie vraagt u subsidie aan?
in eigen land in.

- Alleen voor de eigen organisatie
 Voor een Nederlands samenwerkingsverband

Vul het totale aantal deelnemers in (inclusief de eigen organisatie) > Gegevens van deelnemers vult u in op aparte bijlagen (zie vraag 5).

2 Contactpersoon bij de aanvrager

2.1 Contactpersoon

Titel(s)	Voorletter(s)	Tussenvoegsel(s)
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Achternaam <input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw		

2.2 Telefoon

2.3 Mobiel

2.4 E-mail

3 Intermediair

Een voorbeeld van een machtiging vindt u op agentschapnl.nl/subsidiespelregels

3.1 Is er een intermediair gemachtigd om namens de aanvrager de aanvraag in te dienen?
 Ja
 Nee

3.2 Naam organisatie

3.3 KvK-nummer

3.4 Postadres

Huis- of postbusnummer <input type="text"/>	Huisnummertoevoeging <input type="text"/>
Straat of postbus <input type="text"/>	

3.5 Postcode en plaats

Postcode <input type="text"/>	Plaats <input type="text"/>
-------------------------------	-----------------------------

3.6 Land

3.7 Contactpersoon

Titel(s)	Voorletter(s)	Tussenvoegsel(s)
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Achternaam <input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw		

3.8 Telefoon

3.9 Mobiel

3.10 E-mail



Aanvraag Subsidie

3 van 4

Subsidieprogramma Electromobiliteit+
Agentschap NL
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

4 Kerngegevens project en subsidie

- 4.1 Projectnaam
Projectnaam
Afkorting
- 4.2 Soort project
 Project Fundamenteel Onderzoek
 Project Industrieel onderzoek
 Project Experimentele ontwikkeling
- 4.3 Startdatum project
Dag Maand Jaar t/m
- 4.4 Einddatum project
Dag Maand Jaar
- 4.5 Hoeveel bedragen de totale projectkosten (van alle deelnemers)? € ,00
- 4.6 Hoeveel subsidie vraagt u aan (voor alle deelnemers)? € ,00
- 4.7 Is er voor dit project ook andere subsidie aangevraagd en/of gekregen?
 Ja
 Nee

5 Checklist bijlagen

Alle bijlagen downloadt u van senternovem.nl/egl/nieuws/electromobiliteit_plus.asp

Let op! Uw aanvraag kan pas worden behandeld wanneer alle bijlagen zijn ingeleverd die in uw situatie vereist zijn.

- 5.1 Kruis aan welke bijlagen u meestuurt
 Projectplan
 Projectbegroting
 ?? x het formulier Aanmelding + Machtiging Deelnemer samenwerkingsverband
> Iedere deelnemer moet een afzonderlijk exemplaar van deze bijlage invullen en ondertekenen

6 Verklaring en ondertekening

- Ik ben bevoegd en/of gemachtigd om deze aanvraag te ondertekenen.
- Ik verklaar dat dit formulier naar waarheid is ingevuld.

- 6.1 Ondertekenaar
Titel(s) Voorletter(s) Tussenvoegsel(s)
Achternaam
 Man
 Vrouw
- 6.2 Organisatie
 Aanvrager
 Intermediair
- 6.3 Datum
Dag Maand Jaar
- 6.4 Handtekening



Aanvraag Subsidie

4 van 4

Subsidieprogramma Electromobiliteit+
Agentschap NL
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

7 Vervolg

U levert het formulier in

Stuur het ingevulde en ondertekende formulier tijdig naar Agentschap NL. Het adres en informatie over de uiterste inleverdatum vindt u bovenaan bladzijde 1 van dit formulier. Vergeet niet alle vereiste bijlagen mee te sturen.

U ontvangt van ons een ontvangstbevestiging

Binnen 10 dagen stuurt Agentschap NL u een ontvangstbevestiging. Daarin vindt u meer informatie over de verdere procedure.

Heeft u daarna nog vragen?

Neem dan contact op met Agentschap NL. De contactgegevens staan vermeld in de ontvangstbevestiging.



TOELICHTING

Algemeen

Met dit besluit wordt het Subsidieprogramma Electromobiliteit+ vastgesteld. Het subsidieprogramma is gericht op de Nederlandse bijdrage aan het meer op elkaar afstemmen van trans-nationale onderzoeksprogramma's van de landen van de Europese Unie op het gebied van transport en verkeer. Het is een subsidieprogramma als bedoeld in artikel 2, aanhef en onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat (hierna: kaderregeling). Artikel 2, tiende lid, van de kaderregeling biedt een mogelijkheid om een subsidieprogramma in het kader van een European Research Area Network (hierna: ERA-NET) vast te stellen.

De kaderregeling is op 20 mei 2009 goedgekeurd door de Europese Commissie¹ en gepubliceerd in de Staatscourant van 13 juli 2009, nr. 10400. 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 moet 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 subsidiëtel van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: 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.

Artikelsgewijs

Artikel 1

In het kader van een ERA-NET worden onderzoeksthema's bepaald waaraan Nederland wil deelnemen. Deze deelname krijgt vaak de vorm van een trans-nationale tender (ook wel 'call' genoemd) dan wel aanbesteding. In beide gevallen is het doel het gezamenlijk uitvoeren van onderzoek op een gekozen thema. Kennis is immers vaak verspreid over meerdere Europese landen. De samenwerking tussen internationale subsidieprogramma's heeft dan ook als toegevoegde waarde kennisdeling en efficiëntiewinst omdat het wiel niet telkens opnieuw hoeft te worden uitgevonden.

De Electromobility+ Call

De Electromobility+ Call stelt de volgende landen en regio's in staat om gezamenlijk onderzoek te financieren op het gebied van electromobiliteit: Duitsland, Frankrijk, Nederland, Oostenrijk, Finland, Noorwegen, Denemarken, Zweden, Polen, België (Vlaanderen), Italië (Piëmonte), Spanje (Andalusië) en Turkije.

De Electromobility+ Call betreft onderzoek naar de lange termijn van duurzame voorwaarden voor de ontwikkeling van electromobiliteit in Europa tot aan 2025. Het onderzoek richt zich op de 'tweede generatie' vol-elektrische voertuigen en plug-in hybride voertuigen, waarbij waterstof als een mogelijke actieradius vergroter (range extender) kan worden ingezet met de bijbehorende infrastructuur, economische voorwaarden en regelgevende instrumenten.

De call kent twee hoofdlijnen:

- 1) Vervoersbeleid gerelateerd onderzoek en strategieontwikkeling
- 2) Technologisch onderzoek en innovatieontwikkeling.

Het Subsidieprogramma Electromobiliteit+ is het nationale programma waarmee Nederland aan deze trans-nationale call deelneemt. Omdat de nationale procedure gevormd wordt door en verweven is met de procedure van de trans-nationale Electromobility+ Call wordt er in het Subsidieprogramma Electromobiliteit+ gebruik gemaakt van bijlagen om het trans-nationale kader aan te geven. In deze

¹ Steunmaatregel nr. N 456/08-Nederland.



bijlagen wordt ook de trans-nationale terminologie aangehouden.

Aanvraagformulier en controleprotocol

Het aanvraagformulier voor de subsidie is bij dit programma vastgesteld in bijlage C bij het subsidieprogramma en verder te downloaden via http://www.senternovem.nl/proeftuinen/over_proeftuinen/hybride_en_elektrisch_rijden.asp dan wel op te vragen bij Agentschap NL.

Artikel 3

Het Agentschap NL wordt voor de uitvoering van het subsidieprogramma gemandateerd. Het Besluit mandaat en machtiging Agentschap NL voor uitvoering subsidieregelingen en – programma's Verkeer en Waterstaat is dienovereenkomstig gewijzigd.

Bij brief van 10 december 2010, nr. ZJZ1029791, heeft de directeur van Agentschap NL ingestemd met het mandaat voor dit subsidieprogramma.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2011. Hierbij wordt afgeweken van de regeling voor de publicatiedatum van het besluit in de Vaste Verandermomenten. De reden daarvan af te wijken is de verwevenheid van het onderhavige subsidieprogramma qua termijnen en beoordelingsprocedures met het trans-nationale kader en de kaders van de andere deelnemende Europese landen en regio's.

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 raken met het onderhavige subsidieprogramma en het aanvraagformulier. Hij kan hierbij geholpen worden door de aangewezen uitvoeringsinstantie. De aanvraag moet vervolgens worden ingediend bij het trans-nationale EPSS systeem (benaderbaar via <http://www.transport-era.net/electromobility.html>) en bij het nationale contact punt. Vervolgens is er een beheerfase. Deze fase begint wanneer de aanvrager een beschikking tot subsidieverlening heeft ontvangen en eindigt met de afronding van het project. Voor de afronding moet de subsidieontvanger een eindrapport van het project opstellen en een aanvraag om vaststelling van de subsidie indienen. Dit gebeurt door middel van een vaststellingsformulier, dit formulier wordt op een gegeven moment ook via de hieronder genoemde website beschikbaar gesteld. Daarnaast zijn er tijdens de beheerfase nog twee maal per jaar rapportage verplichtingen van een beperkte aard (zie § 11 van het subsidieprogramma). 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 2,8% bedraagt. Dit komt neer op een bedrag van circa € 61.973,- op het totale subsidiebudget van € 2.210.000,-. Dit bedrag bestaat uit circa € 36.135,- aan kosten in de aanvraagfase, circa € 4.140,- aan kosten in de beheerfase, circa € 21.098,- aan kosten in de vaststellingsfase van het subsidieproject, en circa € 600,- 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.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*