



Regeling van de Minister van Economische Zaken van 2 juli 2025, nr. WJZ/99554637, tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies en Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2025 in verband met de vaststelling en openstelling van de subsidiemodule Duurzame innovatieve scheepsbouw

De Minister van Economische Zaken,

Gelet op de artikelen 2, tweede lid, 4, 5, 15, 16, 17, eerste en tweede lid, 18, eerste en vijfde lid, 19, tweede en derde lid, 25, 34 en 44 van het Kaderbesluit nationale EZK- en LNV-subsidies;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies wordt als volgt gewijzigd:

A

Na titel 3.18 wordt een titel ingevoegd, luidende:

Titel 3.19. Duurzame innovatieve scheepsbouw

Artikel 3.19.1. Begripsbepalingen

In deze titel wordt verstaan onder:

drijvende en bewegende offshore-constructie: constructie voor de exploratie, exploitatie of productie van hernieuwbare energie of winning van grond- en voedingsstoffen op zee of opslag van CO₂ in de zeebodem die:

- niet beschikt over eigen voortstuwing; en
- bedoeld is om meermaals op eigen drijfvermogen te worden verplaatst terwijl zij in bedrijf is;

scheepsbouwinnovatieproject: een project dat bestaat uit de experimentele ontwikkeling van nieuwe of verbeterde onderdelen bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie in vergelijking met die welke in de scheepsbouwsector gewoonlijk binnen de Europese Unie worden gebruikt of beschikbaar zijn en waarvan de implementatie of toepassing een risico op technologische of industriële mislukking inhoudt;

scheepswerf: onderneming die schepen of drijvende en bewegende offshore-constructies ontwerpt, ontwikkelt, bouwt en uitrust;

schip: zichzelf voortstuwend zeeschip of binnenvaartschip dat is bestemd om voor commerciële doeleinden te worden gebruikt en tot één van de volgende categorieën behoort:

- zeeschepen of binnenvaartschepen, niet zijnde vissersvaartuigen, met een minimaal tonnage van 100 bruto ton, bestemd voor het vervoer van passagiers of goederen of voor het verrichten van een speciale dienst;
- sleeptboten of veerponten met een minimaal vermogen van 365 kW.

Artikel 3.19.2. Subsidieverstreking

De minister kan op aanvraag subsidie verstrekken aan een scheepswerf voor een scheepsbouwinnovatieproject dat een bijdrage levert aan duurzame ontwikkeling op de gebieden, beschreven in bijlage 3.19.1, en gericht is op:

- de ontwikkeling en het ontwerp van een nieuwe scheepsklasse of een nieuwe klasse drijvende en bewegende offshore-constructies;
- de ontwikkeling van een nieuw onderdeel van een schip of drijvende en bewegende offshore-constructie dat als afzonderlijk element van het schip of de drijvende en bewegende offshore-constructie kan worden onderscheiden.

Artikel 3.19.3. Hoogte subsidie

- De subsidie bedraagt 25% van de subsidiabele kosten en bedraagt maximaal € 750.000.

2. Het percentage, genoemd in het eerste lid, wordt verhoogd met:
 - a. 10 procentpunten, indien de aanvrager een middelgrote onderneming is en de subsidiabele kosten worden gemaakt en betaald door de middelgrote onderneming;
 - b. 20 procentpunten, indien de aanvrager een kleine onderneming is en de subsidiabele kosten worden gemaakt en betaald door de kleine onderneming.

Artikel 3.19.4. Subsidiabele kosten en uurtarief

1. Voor subsidie komen uitsluitend de kosten in aanmerking, bedoeld in artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. In afwijking van artikel 3.1.1 bedraagt het uurtarief, bedoeld in de artikelen 13, tweede lid, en 14, van het besluit, voor deze titel € 80.

Artikel 3.19.5. Verdeling subsidieplafond

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

Artikel 3.19.6. Subsidievoorwaarden, start- en realisatietermijn

1. De subsidie wordt verleend onder de opschortende voorwaarde dat de subsidieontvanger binnen 13 weken na de beschikking tot subsidieverlening aantoont dat:
 - a. de opdrachtgever en de subsidieontvanger de overeenkomst tot de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waarvoor een scheepsbouwinnovatieproject wordt uitgevoerd hebben gesloten;
 - b. de opdrachtgever ter uitvoering van de overeenkomst, bedoeld in onderdeel a, een of meer betalingen heeft gedaan, en
 - c. de overeenkomst, bedoeld in onderdeel a, een volledige weergave vormt van de tussen subsidieontvanger en opdrachtgever gemaakte afspraken.
2. Met de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject wordt gestart op het moment dat aan de opschortende voorwaarde, genoemd in het eerste lid, is voldaan.
3. De minister kan op verzoek van de subsidieontvanger de termijn, bedoeld in het eerste lid, verlengen tot een periode van maximaal twee jaar na de beschikking tot subsidieverlening.
4. De termijn bedoeld in artikel 23, onderdeel b, van het besluit is drie jaar na de subsidieverlening.
5. De minister kan op verzoek van de subsidieontvanger de termijn, bedoeld in het vierde lid, verlengen met een periode van maximaal twee jaar.

Artikel 3.19.7. Adviescommissie

1. Er is een Adviescommissie duurzame scheepsbouw die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent de afwijzingsgronden, bedoeld in artikelen 22 en 23 van het besluit en artikel 3.19.8, alsmede de rangschikkingscriteria, bedoeld in artikel 3.19.9.
2. De commissie bestaat uit ten minste drie en ten hoogste vijf leden.
3. De voorzitter en de andere leden worden door de minister voor een termijn van ten hoogste drie jaar benoemd.

Artikel 3.19.8. Afwijzingsgronden

De minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie, indien:

- a. tussen de subsidieontvanger en de opdrachtgever voor indiening van de aanvraag om subsidie een overeenkomst tot de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waarbij een scheepsbouwinnovatieproject wordt uitgevoerd is gesloten;
- b. van het scheepsbouwinnovatieproject onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn;
- c. het scheepsbouwinnovatieproject niet leidt tot een voldoende mate van vernieuwing van een product;
- d. het scheepsbouwinnovatieproject onvoldoende bijdraagt aan duurzame ontwikkeling op de gebieden, beschreven in bijlage 3.19.1;

- e. de kwaliteit van het projectplan onvoldoende is;
- f. het scheepsbouwinnovatieproject een niveau van milieubescherming beoogt te bereiken dat niet verder gaat dan verplicht op grond van EU-rechtshandelingen;
- g. na toepassing van artikel 3.19.9, eerste lid, minder dan tien punten voor één of meer criteria zijn toegekend;
- h. na toepassing van artikel 3.19.9, eerste lid, minder dan zestig punten zijn toegekend.

Artikel 3.19.9. Rangschikkingscriteria

1. De minister kent aan een project een hoger aantal punten toe naarmate:
 - a. het innovatiegehalte van het scheepsbouwinnovatieproject hoger is;
 - b. de bijdrage van het scheepsbouwinnovatieproject aan de verduurzaming van de scheepvaart groter is;
 - c. de economische potentie en toepassingsmogelijkheden van het scheepsbouwinnovatieproject groter zijn;
 - d. de kwaliteit van de aanvraag beter is.
2. De minister kent per onderdeel van het eerste lid ten hoogste 25 punten toe.
3. Indien de minister in één kalenderjaar meer aanvragen van een aanvrager of aanvragers behorende tot één groep heeft ontvangen, wordt bij de tweede aanvraag vijf punten in mindering gebracht, bij de derde aanvraag tien punten en elke volgende aanvraag vijftien punten.
4. De minister rangschikt de aanvragen waarop niet afwijzend is beslist hoger naarmate in totaal meer punten aan het scheepsbouwinnovatieproject zijn toegekend.

Artikel 3.19.10. Informatieverplichtingen

1. Een aanvraag om subsidie bevat ten minste de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Onverminderd het eerste lid bevat een aanvraag om subsidie ten minste:
 - a. gegevens over de aanvrager, waaronder het nummer waaronder de onderneming geregistreerd is bij de Kamer van Koophandel, het post- en bezoekadres en het rekeningnummer;
 - b. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
 - c. gegevens over de bouw of verbouw van het schip of de bouw van de drijvende en bewegende offshore-constructie;
 - d. een projectplan voor uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject;
 - e. een verklaring van de scheepswerf en de opdrachtgever voor de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waaruit de intentie tot uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject blijkt; en
 - f. gegevens over de grootte van de onderneming van de subsidieaanvrager, indien de subsidieaanvrager aanspraak wil maken op een verhoogd percentage aan subsidie voor een kleine of middelgrote onderneming als bedoeld in artikel 3.19.3, tweede lid, onderdelen a en b.

Artikel 3.19.11. Verplichting subsidieontvanger

De subsidieontvanger maakt de niet bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met de op grond van deze titel uitgevoerde activiteiten worden opgedaan na afloop van het scheepsbouwinnovatieproject openbaar in een, naar het oordeel van de minister, kwalitatief voldoende verslag.

Artikel 3.19.12. Staatssteun

De subsidie, bedoeld in artikel 3.19.2, bevat staatssteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 3.19.13. Vervaltermijn

Deze titel en bijlage 3.19.1 vervallen met ingang van 1 juni 2030, met dien verstande dat deze van toepassing blijven op subsidies die voor die datum zijn verleend.



B

Na bijlage 3.18.1. wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

BIJLAGE 3.19.1., BEHORENDE BIJ ARTIKEL 3.19.2 VAN DE REGELING NATIONALE EZK- EN LNV-SUBSIDIES

Een scheepsbouwinnovatieproject levert een bijdrage aan duurzame ontwikkeling op één of meerdere van de volgende gebieden:

- Emissievermindering: Emissievermindering kan gerealiseerd worden via reductie van energieverbruik, keuze voor alternatieve brandstoffen of nabehandeling van emissies.
 - Reductie van energieverbruik: De technologie voor deze reductie kan langs meerdere wegen ontwikkeld worden. Dit omvat bijvoorbeeld methoden voor verlaging van de diverse weerstandscomponenten, maar ook verbetering van de efficiency van de voortstuwings-trein, nieuwe voortstuwingsconcepten, regelsystemen, roeren en appendages. Centraal hierbij staat het verbeteren van de integrale energiehuishouding door een betere integratie van systemen met aandacht voor de samenhang van componenten in de verschillende bedrijfscondities.
 - Alternatieve brandstoffen: Om de uitstoot van schadelijke gassen door de scheepsvaart te verminderen, kan gas als tussenbrandstof op grotere schaal worden toegepast in verschillende scheepstypen. Dat betreft niet slechts de toepassing van Liquefied Natural Gas maar ook de toepassing van andere vormen gas zoals Compressed Natural Gas, methanol of waterstof.
 - Nabehandeling van emissies: Dit betreft de mogelijkheden om de verbrandingsprocessen beter en schoner te laten verlopen of nabehandelingssystemen (scrubbersystemen open loop/closed loop, hybride) of katalysatoren in te zetten. Ook zijn er nog andere emissies naar het lucht en water van onder andere brandstof, oliën en vetten, geluid, zwart en grijs water en andere vervuiling of verstoring van de omgeving die voorkomen kunnen te worden.
- Geluid: Geluid van schepen is een belangrijke bron van hinder voor de passagiers en bemanning, maar kan ook effect hebben op zeedieren. De innovatie kan gericht zijn op een vermindering van het geluid, bijvoorbeeld het geluid tijdens operaties op zee (zoals geluidsarm heien van fundaties voor windmolens), maar ook het motor- en schroefgeluid van varende schepen.
- Duurzame levenscyclus: In de cyclische economie is niet alleen aandacht voor duurzaam ontwerp en gebruik, maar ook voor een duurzaam einde van de levenscyclus. Dit geldt voor schepen in het algemeen, maar ook voor de deelsystemen en componenten afzonderlijk en betreft bijvoorbeeld herbruikbaarheid van materialen of onderdelen van producten. Ook kan aandacht zijn voor het meer modulair ontwerpen en bouwen van schepen, zodat de tussen-tijdse refits, verbouwingen en upgrades duurzaam uitgevoerd kunnen worden of minder onderhoud vereist is.
- Duurzame inzetbaarheid: Het vergroten van de veiligheid tijdens het gebruik van een schip leidt tot een duurzamere inzetbaarheid van mens op een schip. Door toepassing van technische innovaties kan de veiligheid van de bemanning langer worden gegarandeerd in extremere omgevingscondities, tegelijk levert dit op dat het schip efficiënter ingezet kan worden op zijn ontwerpcondities en daarmee per tijdseenheid minder uitstoot genereert. Daarnaast zal de toepassing van verregaande automatisering leiden tot minder fysieke belasting van de mensen.

ARTIKEL II

In de tabel van artikel 1, tweede lid, van de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2025 wordt na de rij met titel 3.16 de volgende rij ingevoegd:

Titel 3.19 Duurzame innovatieve scheepsbouw	3.19.2			10-07-2025 t/m 13-11-2025	€ 5.000.000
--	--------	--	--	------------------------------	-------------

ARTIKEL III

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.



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

's-Gravenhage, 2 juli 2025

*De Minister van Economische Zaken,
V.P.G. Karremans*



TOELICHTING

1. Algemeen

1.1 Aanleiding en doel

Op 13 juni 2024 zijn de evaluatieresultaten van de Subsidie Duurzame innovatieve Scheepsbouw (SDS) aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 36 410-XIII, nr. 96). De evaluatie van de SDS is positief beoordeeld. Uit de evaluatie blijkt dat de SDS legitiem, doeltreffend en doelmatig is en een waardevolle aanvulling vormt op het Maritiem Masterplan.¹ Het belangrijkste resultaat is dat de regeling scheepswerven effectief stimuleert om duurzaamheidsinnovaties te ontwikkelen, die vervolgens in nieuwe scheepsbouwprojecten worden toegepast. Dit bevestigt de effectiviteit van de regeling, waar in 2019 nog geen duidelijke conclusies over konden worden getrokken. Naar aanleiding van deze positieve resultaten is besloten om de SDS voort te zetten in 2025 en 2026, aangezien het een belangrijke prikkel biedt voor innovatie in de scheepsbouwsector. De subsidiemodule voor duurzame innovatieve scheepsbouw is onderdeel van de Regeling nationale EZK en LNV-subsidies (hierna de RNES) en heeft tot doel bij te dragen aan het stimuleren van innovatieve manieren om verduurzaming in de scheepsbouw te realiseren. De regeling is bedoeld om de introductie van vernieuwende, experimentele technologieën in de markt voor scheepsnieuwbouw en -ombouw mogelijk te maken die bijdragen aan duurzame ontwikkeling op het gebied van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus.

De SDS komt voort uit de Subsidieregeling Innovatieve Zeescheepsbouw (SIZ) en de Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw (SIS) die respectievelijk van 2007 tot 2012 en in 2014 van kracht waren. De SDS is in 2017 in het leven geroepen om duurzaamheidstechnologieën in de scheepsbouw te realiseren en daarmee de internationale positie van de sector te beschermen. De SDS was onderdeel van de RNES. In 2024 is deze module van de RNES komen te vervallen omdat op dat moment nog geen duidelijkheid was over de effectiviteit. Op basis van de bovengenoemde omstandigheden is nu besloten om deze module opnieuw in te stellen. De bijbehorende toelichting komt vrijwel volledig overeen met de toelichting uit 2017. Daar waar is afgeweken van de vorige module wordt er een expliciete vermelding gemaakt.

1.2 Verhouding met andere subsidieregelingen en -modules

De SDS is complementair aan het Maritiem Masterplan en de module Maritieme Innovatie Projecten (MIP, titel 3.6 van de RNES). Het doel van het Maritiem Masterplan en de Maritieme Innovatieprojectenregeling ligt op het ontwikkelen en demonstreren van innovatieve oplossingen die de scheepvaart duurzamer maken. De SDS ligt in de innovatieketen een stap verder, in de vroege fase opschaling. De SDS is erop gericht om scheepswerven ervaring te laten opdoen met het in toepassen van in voorgenoemde regelingen ontwikkelde oplossingen op schepen die gebouwd worden voor klanten. Wanneer een nieuwe technologie of duurzame oplossing bij een specifieke werf wordt ontwikkeld, dient deze vaak als inspiratie of blauwdruk voor bredere toepassing binnen de industrie. Innovaties die met de SDS worden ontwikkeld, kunnen daardoor leiden tot een golf van verdere innovaties, doordat andere werven of partijen in de sector deze concepten overnemen, verbeteren en toepassen in hun eigen processen.

Dit innovatieve ecosysteem wordt versterkt doordat de sector gezamenlijk optrekt in initiatieven als het Maritiem Masterplan en de MIP. Het creëren van vooruitstrevende voorbeelden dankzij de SDS stimuleert niet alleen verdere innovaties bij werven, maar ook samenwerking tussen verschillende partijen in de sector. Zo ontstaat een vliegwieleffect waarbij elke innovatie bijdraagt aan het versnellen van de transitie naar een duurzamere en concurrerende maritieme sector. Bovendien sluit de SDS naadloos aan bij de actielijn 'Koploper en continuïteit in maritieme innovatie' uit de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Deze actielijn benadrukt het belang van voortdurende innovatie om de sector toekomstbestendig te maken en te laten bijdragen aan nationale vitale belangen. De SDS ondersteunt dit door financiële stimulansen te bieden voor duurzame scheepsbouwprojecten, waardoor innovatie binnen de sector wordt aangemoedigd en gefaciliteerd.

2. De regeling

2.1 Aanvraag

De subsidie is bedoeld voor scheepswerven die innovatieve projecten uitvoeren ter bevordering van duurzame ontwikkeling. Een scheepsbouwinnovatieproject is een project dat bestaat uit de experimen-

¹ Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan.

tele ontwikkeling van nieuwe of verbeterde producten bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie in vergelijking met die welke in de scheepsbouwsector gewoonlijk binnen de Europese Unie worden gebruikt of beschikbaar zijn en waarvan de implementatie of toepassing een risico voor technologische of industriële mislukking inhoudt. Ook moet het project een bijdrage leveren aan duurzame ontwikkeling op het gebied van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus. Het project kan zowel gericht zijn op de ontwikkeling van een schip of een nieuwe drijvende en bewegende offshore-constructie of op de ontwikkeling van een nieuw onderdeel van een schip of drijvende en bewegende offshore-constructie. Overigens kan deze subsidie slechts worden aangevraagd voor een scheepsbouwinnovatieproject dat is gericht op bepaalde soorten schepen. Het moet gaan om zeeschepen of binnenvaartschepen met een minimaal tonnage van 100 bruto ton, bestemd voor het vervoer van passagiers of goederen of voor het verrichten van een speciale dienst, met uitzondering van vissersvaartuigen, of om sleepboten met een minimaal vermogen van 365 kW.

In afwijking van de vorige regeling zullen projecten gericht op veerponten met een minimaal vermogen van 365 kW ook in aanmerking kunnen komen voor subsidie. Er is aangetoond dat we alle nieuwe veerponten in Nederland in twaalf jaar naar zero emissie kunnen brengen. In de praktijk zien we nog maar weinig echte zero-emissie veerponten, terwijl deze bij uitstek geschikt zijn om de nieuwe technologie zijn waarde te laten bewijzen voordat deze breder wordt ingezet. Bovendien vindt de emissiereductie dan vaak plaats in stedelijke gebieden en draagt het bij aan verbeteren van de luchtkwaliteit ter plaatse. Veerponten zijn vaak lichter dan 100 ton. Verder zien we dat het reduceren van het gewicht een uitstekende manier is om de energiebehoefte van een schip te verlagen en daarmee ook het benodigde motorvermogen en emissies te verlagen. De 100 ton grens is voor sommige veerponten daarom een reden waardoor ze nu niet in aanmerking komen voor SDS. Om deze reden worden veerponten meegenomen onder de tweede definitie met betrekking tot sleepboten met een minimaal vermogen van 365 Kw.

Daarnaast kan het scheepsbouwinnovatieproject gericht zijn op drijvende en bewegende offshore-constructies. De subsidie bedraagt 25% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 750.000. Daarnaast kan, in afwijking van de voorgaande regeling, voor kleine of middelgrote ondernemingen dit percentage met 20 procentpunten respectievelijk 10 procentpunten worden opgehoogd. Uit de evaluatie van eerdere openstellingen is gebleken dat een merendeel van de toegekende subsidie aanvragen kleiner was dan € 750.000, en dat met dit bedrag goede projecten konden worden uitgevoerd, daarom is er nu voor gekozen om dit bedrag te hanteren als maximum.

2.2. Openstelling en subsidieplafond

In de Regeling openstelling EZK- en LNV- subsidies 2025 zijn de openstelling en het subsidieplafond opgenomen. Het aanvragen van een subsidie voor een scheepsbouwinnovatieproject is in 2025 mogelijk vanaf 10 juli tot en met 13 november 2025. Voor deze subsidiemodule geldt een subsidieplafond van € 5.000.000.

2.3. Subsidiabele kosten

De subsidie is bestemd voor de kosten van innovaties bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie die bijdraagt aan de duurzame ontwikkeling. De kosten die voor subsidie in aanmerking komen zijn de kosten, benoemd in artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187) (hierna: algemene groepsvrijstellingsverordening). Dit betreft een viertal kostensoorten. Ten eerste personeelskosten. Hierbij kan gedacht worden aan kosten voor onderzoekers, technici en ander ondersteunend personeel, voor zover zij zich met het scheepsbouwinnovatieproject bezighouden. Ten tweede betreft dit kosten voor apparatuur en uitrusting, voor zover en zo lang als deze apparatuur en uitrusting voor het scheepsbouwinnovatieproject wordt gebruikt. Ook kosten voor het verwerven van kennis en consultancy die nodig is voor de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject komen voor subsidie in aanmerking. De laatste categorie kosten die voor subsidie in aanmerking komt betreft de bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven. Dit zijn bijvoorbeeld kosten voor materiaal en leveranties die uit de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject voortvloeien.

2.4. Rangschikking

De toekenning van subsidies geschiedt op basis van rangschikking van de aanvragen (tenderprocedure). De belangrijkste reden is dat hierdoor nog beter op basis van de kwaliteit van de aanvragen kan worden beoordeeld. Dit was één van de uitkomsten van de evaluatie van de subsidiemodule in 2019. Toekenning op basis van rangschikking van de aanvragen maakt het mogelijk om alle aanvragen op kwaliteit te beoordelen en te rangschikken. Onder de toekenning op volgorde van binnenkomst (first come first serve) die in jaren voor 2019 werd gehanteerd, kon het voorkomen dat een heel goed

voorstel geen subsidie kreeg, omdat de regeling bijvoorbeeld was overtekend en het project in de noodzakelijke chronologische rangschikking een (te) lage plaats kreeg.

In afwijking van de vorige regeling is er een kleine wijziging met betrekking tot de strafpunten die worden toegekend in het geval van meerdere aanvragen, door een aanvrager, dan wel meerdere in een groep verbonden aanvragers. Het aantal punten dat wordt afgetrokken bij meerdere aanvragen is verlaagd met vijf. Het strafpunten artikel is hiermee minder rigide gemaakt omdat de oude situatie er soms toe leidde dat kwalitatief betere projecten afvielen ten koste van andere projecten die slechts marginaal aan de minimum vereisten voldeden.

2.5. Afwijzingsgronden

In de artikelen 22 en 23 van het Kaderbesluit nationale EZK- en LNV-subsidies (hierna: Kaderbesluit) is opgenomen wanneer de minister afwijzend op een subsidieaanvraag beslist. Op grond van artikel 25 van het Kaderbesluit kunnen bij ministeriële regeling andere afwijzingsgronden worden opgenomen. In aanvulling op de gronden, genoemd in het Kaderbesluit, zijn in artikel 3.19.8 aanvullende afwijzingsgronden opgenomen dan wel zijn bepaalde afwijzingsgronden nader geëxpliciteerd. Er wordt een onafhankelijke adviescommissie ingesteld die de minister adviseert over de afwijzingsgronden.

De minister beslist afwijzend op een aanvraag als er voorafgaand aan de subsidieaanvraag al een overeenkomst tussen een scheepswerf en een opdrachtgever is gesloten om over te gaan tot de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waarbij een scheepsbouwinnovatieproject wordt toegepast. Als beide partijen al overeen zijn gekomen om een dergelijk project uit te voeren, is subsidie niet meer nodig.

Daarnaast zal de minister nagaan of van de subsidie een stimulerend effect uitgaat.

Daarnaast moet een scheepsbouwinnovatieproject voldoende bijdragen aan de Nederlandse economie, leiden tot een voldoende mate van vernieuwing (innovatie) en verbetering van de duurzame ontwikkeling op de terreinen van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus. Een subsidieaanvraag wordt eveneens afgewezen als de kwaliteit van het scheepsbouwinnovatieprojectplan onvoldoende is. Verder wordt een subsidieaanvraag afgewezen als het scheepsbouwinnovatieproject beoogt een niveau van milieubescherming te bereiken dat niet verder gaat dan verplicht op grond van Unienormen. Deze afwijzingsgrond volgt uit de overwegingen 56 en 57 van de algemene groepsvrijstellingsverordening en is om deze reden specifiek voor deze situatie opgenomen. Er zal dus geen subsidie worden verstrekt voor een scheepsbouwinnovatieproject waarmee slechts wordt voldaan aan al verplichte Unienormen op het gebied van milieubescherming. Wel kan subsidie voor een scheepsbouwinnovatieproject worden gegeven als de onderneming met de subsidie het niveau van milieubescherming verder verbetert dan deze verplichte Unienormen. In afwijking van de vorige regeling is er geen afwijzingsgrond opgenomen die een limiet stelt aan de hoeveelheid subsidie die bij één aanvrager of één groep van aanvragers terecht kan komen in het geval van meerdere projecten. Het systeem van artikel 3.19.9, derde lid, biedt voldoende waarborg dat verschillende aanvragers in aanmerking komen voor subsidie.

Daarnaast gelden de op grond van het hiervoor genoemde artikel 22 van het Kaderbesluit de meer algemene afwijzingsgronden dat er geen sprake mag zijn van overschrijding van de maximale steunintensiteit, die van toepassing is op de specifieke steuncategorie, bedoeld in het toepasselijke Europese steunkader en dat subsidieverlening niet in strijd mag zijn met de vereisten over het cumuleren van steun als bedoeld in het toepasselijke Europese steunkader. Bovendien zal getoetst worden of door mogelijke cumulatie met andere subsidies – al dan niet afkomstig van de Minister van Economische Zaken – voor dezelfde in aanmerking komende kosten niet de aanmeldingsdrempels als bedoeld in artikel 4, onder 1, sub iii, van de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt overschreden.

3. Uitvoering

De uitvoering gaat bij digitale indiening van de aanvraag als volgt. Aanvragers van deze subsidie melden zich aan in het E-loket (elektronisch aanvraagloket) van RVO. Op een subsidieaanvraag wordt op grond van artikel 26 van het kaderbesluit uiterlijk dertien weken na de laatste dag van de periode waarin aanvragen kunnen worden ingediend beslist. Binnen twee weken na aanvang van de activiteiten, wordt het eerste voorschot van de subsidie verstrekt. Uit artikel 45 van het kaderbesluit volgt dat het regime voor bevoorschotting verder afhankelijk is van de hoogte van de subsidie die wordt verstrekt. Aan de subsidie is een realisatietermijn gekoppeld. De scheepsbouwinnovatie moet uitgevoerd zijn binnen een termijn van drie jaar na aanvang van het project. Dit kan met een termijn van twee jaar verlengd worden. Uiterlijk dertien weken na het moment waarop het scheepsbouwinnovatieproject uiterlijk moet zijn voltooid, moet de subsidieontvanger een aanvraag om subsidievaststelling indienen. Op grond van artikel 52 van het kaderbesluit stelt de minister de subsidie vast binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag, of nadat de voor indiening van de aanvraag om subsidievaststelling geldende termijn is verstreken. De benodigde formulieren voor het aanvragen van



de subsidie duurzame scheepsbouw en de subsidievaststelling staan op de website van RVO (www.rvo.nl).

4. Meldingsplicht en bestuurlijke boete

Uit de artikelen 2 en 6 van de Wet bestuurlijke boete meldingsplichten door ministers verstrekte subsidies en artikel 36a van het Kaderbesluit jo. artikel 23, eerste lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit volgt dat indien het scheepsbouwinnovatieproject niet geheel is uitgevoerd binnen de termijn die is opgenomen in artikel 4.19.6 van de RNE, de subsidieontvanger dit schriftelijk moet melden. Voldoet de subsidieontvanger niet aan deze schriftelijke meldingsplicht dan kan een bestuurlijke boete worden opgelegd ten bedrage van de vierde categorie zoals bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

5. Staatssteun

Subsidieverlening voor scheepsbouwinnovatieprojecten is een steunmaatregel als bedoeld in artikel 107, eerste lid, VWEU. De staatssteun wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Dit artikel maakt het mogelijk om steun te verlenen ten behoeve van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten die vallen binnen de categorie experimentele ontwikkeling. Een definitie daarvan is opgenomen in artikel 2, punt 86, van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Bij die definitie wordt in de RNE aangesloten. De subsidie voor scheepsbouwinnovatieprojecten is bedoeld om nieuwe of verbeterde producten te ontwikkelen bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie. Het gaat daarbij niet om de routinematige vernieuwing van bestaande producten maar om de ontwikkeling van nieuwe producten waarmee bovendien wordt bijgedragen aan duurzame ontwikkeling.

Uit de algemene groepsvrijstellingsverordening volgt dat de maximale steunintensiteit voor deze categorie steun 25% bedraagt, welk percentage vermeerderd kan worden met 20 procentpunt voor kleine ondernemingen en 10 procentpunt voor middelgrote ondernemingen. Er is gekozen om deze percentages te hanteren met een maximum € 750.000. De subsidiabele kosten zijn de kosten die op grond van artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor steun in aanmerking komen. Hierop is in paragraaf 2.3 al ingegaan.

Steun die wordt toegekend op basis van de algemene groepsvrijstellingsverordening moet voldoen aan een aantal algemene eisen. Het vereiste van transparantie van de steun (artikel 5 van de verordening) wordt gewaarborgd doordat de steun in de vorm van een subsidie wordt verleend. Het vereiste van het stimulerend effect (artikel 6 van de verordening) wordt gewaarborgd doordat geen steun wordt verleend aan rechtspersonen, of natuurlijke personen ten behoeve van hun bedrijf, indien met de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject reeds is gestart voordat de aanvraag is gedaan (artikel 22, eerste lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit). In artikel 6 van het kaderbesluit is reeds voorzien in anticumulatiebepalingen. Langs die weg kan zeker worden gesteld dat met name de cumulatieve regels van artikel 8, eerste, derde en vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening in acht worden genomen. Van deze module wordt op grond van artikel 11 van de algemene groepsvrijstellingsverordening een kennisgeving gedaan. Verder zal relevante informatie over een individuele steunverlening van meer dan € 500.000 gepubliceerd worden op de staatssteunwebsite van de Europese Commissie. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat een aanvraag om subsidie overeenkomstig artikel 22 van het Kaderbesluit en ter uitvoering van artikel 1, vierde lid, onderdeel c, van de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt afgewezen indien de subsidie is bestemd voor een onderneming in moeilijkheden of indien er tegen een onderneming nog een bevel tot terugvoering openstaat als gevolg van een eerder besluit van de Europese Commissie waarbij de steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard.

6. Regeldruk

Deze regeling levert administratieve lasten op voor aanvragers van de subsidie.

6.1 Informatieverplichtingen

Om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen, moet een subsidieaanvraag worden ingediend waarin of waarbij bepaalde informatie verschaft moet worden. In artikel 3.9.10 zijn informatieverplichtingen opgenomen ten aanzien van de gegevens die de subsidieaanvraag moet bevatten en van welke bescheiden deze vergezeld dient te gaan. Voor de subsidieaanvraag is een aantal minimale informatievereisten opgenomen over de subsidieaanvrager, het project die nodig zijn om de subsidieaanvraag te kunnen behandelen. Hiervoor wordt vanuit RVO een aantal standaard formats verstrekt die ingevuld



moeten worden. Daarnaast moet de subsidieaanvraag vergezeld gaan van een aantal documenten (zie de artikelsgewijze toelichting op artikel 3.19.10).

Na een positieve beoordeling van de subsidieaanvraag komt deze in aanmerking voor subsidie. Het project moet uiterlijk gestart en afgerond worden binnen de termijnen, genoemd in artikel 3.19.6. Om tussentijds zicht te houden op de voortgang van het desbetreffende project zal op grond van artikel 39 van het kaderbesluit jaarlijks een tussenrapportage over de voortgang van het project van de subsidieontvanger worden verlangd. Deze tussenrapportages kunnen na afronding van het project ook gedeeltelijk gebruikt worden bij de uiteindelijke vaststelling van de subsidie.

Na afronding of vroegtijdige beëindiging van het project moet de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling indienen waarin deze (met gebruik van beschikbare formulieren en in de vorm van een eindrapportage) informatie moet verschaffen. Voor de aanvraag tot subsidievaststelling zijn de informatieverplichtingen opgenomen in artikel 50 van het kaderbesluit.

6.2 Berekening van de administratieve lasten

Voor de berekening van de administratieve lasten is het volgende van belang:

- De verwachting is dat de aanvrager 50 uur aan de indiening van de subsidieaanvraag besteedt (bestaande uit onder meer de kennisname van de regeling, alsook verdere voorbereiding, het opstellen en indienen van de subsidieaanvraag, inclusief het opstellen van alle daarbij behorende documenten). Uitgaande van 12 ingediende subsidieaanvragen zou het totale aantal uren voor het indienen van de subsidieaanvragen hiermee dan uitkomen op 600 uur (12 subsidieaanvragen x 50 uur).
- De verwachting is dat 7 subsidieaanvragen worden toegekend en de gemiddelde looptijd van een project drie jaar zal zijn. Gedurende die periode dient een project- en urenregistratie bij te worden gehouden, jaarlijks een voortgangsrapportage verstrekt te worden en in de loop van die jaren zullen voortgangsgesprekken gehouden worden. De verwachting is dat per aanvrager 24 uur per jaar besteed wordt aan voormelde monitoringsactiviteiten van het gesubsidieerde project. Uitgaande van deze verwachting zou het totale aantal uren voor deze monitoringsactiviteiten uitkomen op 504 uur (7 toegekende subsidieaanvragen x 24 aan werkzaamheden per jaar, x projectduur van gemiddeld drie jaar).
- De verwachting is dat de werkzaamheden ten behoeve van de eindverantwoording om te komen tot subsidievaststelling (zoals onder meer het opstellen van de eindrapportage en het indienen van de aanvraag tot subsidievaststelling) gemiddeld 24 uur in beslag zullen nemen per aanvrager. Uitgaande van 7 gehonoreerde projecten zou het totale aantal uren voor het indienen van de aanvragen tot subsidievaststelling hiermee dan uitkomen op 168 uur (7 projecten x 24 uur voor het indienen van de aanvraag tot subsidievaststelling).
- De verwachting is dat de verplichtingen na afloop van de subsidievaststelling 16 uur per aanvrager in beslag zullen nemen, bestaande uit het meewerken aan een eindevaluatie van de subsidiemodule en de verplichting tot kennisverspreiding bedoeld in artikel 3.6.11, derde lid. Uitgaande van 7 gehonoreerde projecten zou het totale aantal uren hiervoor dan uitkomen op 112 uur (7 projecten x 16 uur voor verplichtingen).

Voor de berekening van de administratieve lasten is van belang dat uit het voorgaande volgt dat de tijdsbesteding (het totale aantal uren werk om aan de voormelde informatieverplichtingen te kunnen voldoen) naar verwachting uitkomt op 1.384 uur, waarvoor het toepasselijke uurtarief € 80 bedraagt (artikel 3.19.4, tweede lid). De totale administratieve lasten per jaar van alle projecten gezamenlijk komen dan uit op € 110.720. Dit is circa 2,4 procent van het subsidieplafond van € 4.600.000.

We verwachten dat een deel van de aanvragers gebruik zal maken van een extern bureau om hun aanvraag in te dienen. De verwachting is dat ongeveer 50% van de indieners gebruik zal maken van een extern bureau. De kosten van het gebruik van een extern bureau zijn moeilijk te voorspellen nu er een *no cure, no pay* model wordt gehanteerd door deze bedrijven, betaling volgt dus alleen indien de subsidieaanvraag wordt goedgekeurd. Het blijkt dat externe bureaus, in deze gevallen, vaak 7,5-15% van het subsidiebedrag vragen als betaling.² Hierdoor is er een groot verschil in de compensatie die wordt gevraagd en ligt dit hoger dan de kosten van het zelf indienen.

6.3 Beoordeling door Adviescollege toetsing regeldruk

Deze wijzigingsregeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). ATR heeft in haar advies aangegeven dat de regeling kan worden vastgesteld nadat met de volgende adviespunten rekening is gehouden.

1. Bij de beoordeling van de werkbaarheid geeft ATR aan dat het niet duidelijk is in hoeverre MKB- en grote bedrijven betrokken waren bij het ontwerpen van de nieuwe regeling. ATR adviseert dan ook om dit duidelijk te maken in de toelichting. Bij het opstellen van de huidige als ook de vorige versies van de SDS-regeling is de sector nauw betrokken geweest. Concreet is het Netherlands

² Kamerstukken II 2023–2024, 36410-XIII-96

Maritime Technology (NMT) in alle fasen geconsulteerd. Het NMT is een brancheorganisatie voor de Nederlandse maritieme maakindustrie. Alle relevante scheepswerven (waar de SDS-regeling specifiek op gericht is) en het merendeel van de relevante toeleverende bedrijven zijn lid van het NMT. In aanloop naar deze nieuwe regeling is een externe evaluatie uitgevoerd. Ook bij deze evaluatie is het NMT (evenals individuele bedrijven) betrokken.

2. Daarnaast adviseert het college aan dat de regeldrukberekening moet worden aangevuld conform de rijksbrede methodiek. Op dit moment wordt het niet duidelijk of potentiële aanvragers externe experts zullen inhuren op hun aanvraag te doen en of dit leidt tot een mogelijke verhoging van de administratieve lasten of zelfs een verlaging wegens de eventuele tijdsbesparing. Dit punt is verwerkt onder 6.2.
3. Verder adviseert het college om een vergelijking te maken met de regeldruk van de vorige versie van de SDS. Na ambtelijk contact met de ATR is komen vast te staan dat dit genoemde aspect had moeten vervallen.

Artikelsgewijs

Artikel I

Met artikel I van de regeling wordt een nieuwe titel in de Regeling nationale EZK en LNV-subsidies ingevoegd. De artikelen in deze titel worden hieronder waar nodig toegelicht.

Artikel 3.19.1

Dit artikel bevat begripsomschrijvingen die specifiek voor titel 3.9 gelden. In eerste instantie is de definitie van scheepsbouwinnovatieproject van belang. Dit is een project dat bestaat uit de experimentele ontwikkeling van nieuwe of verbeterde onderdelen bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore constructie in vergelijking met die welke in de scheepsbouwsector gewoonlijk binnen de Europese Unie worden gebruikt of beschikbaar zijn en waarvan de implementatie of toepassing een risico op technologische of industriële mislukking inhoudt. Blijkens artikel 1.1 van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies wordt voor de definitie van experimentele ontwikkeling verwezen naar artikel 2, punt 86 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Experimentele ontwikkeling wordt daar omschreven als: het verwerven, combineren, vormgeven en gebruiken van bestaande wetenschappelijke, technologische, zakelijke en andere relevante kennis en vaardigheden, gericht op het ontwikkelen van nieuwe of verbeterde producten, procedés of diensten. Vervolgens wordt in dit punt nader toegelicht welke activiteiten dit (mede) kan omvatten. Voor de scheepsbouwsector is van belang dat experimentele ontwikkeling ook de ontwikkeling kan omvatten van een commercieel bruikbaar prototype of pilot die noodzakelijkerwijs het commerciële eindproduct is en die te duur is om te produceren alleen met het oog op het gebruik voor demonstratie- en validatiedoelinden. Opgemerkt wordt dat de algemene groepsvrijstellingsverordening ook bepaalt wat in ieder geval niet onder experimentele ontwikkeling kan worden verstaan. Dit betreft routinematige of periodieke wijziging van bestaande producten, productielijnen, fabricageprocessen, diensten en andere courante activiteiten, zelfs indien die wijzigingen verbeteringen kunnen inhouden. Een scheepsbouwinnovatieproject mag dus geen betrekking hebben op deze routinematige of periodieke wijzigingen.

Een drijvende en bewegende offshore constructie is een constructie voor de exploratie, exploitatie of productie van hernieuwbare energie of winning van grond- en voedingsstoffen op zee of opslag van CO₂ in de zeebodem die niet beschikt over eigen voortstuwing en bedoeld is om meermaals op eigen drijfvermogen te worden verplaatst terwijl zij in bedrijf is. Voor deze regeling wordt onder een schip verstaan zichzelf voortstuwend zeeschip of binnenvaartschip dat is bestemd om voor commerciële doeleinden te worden gebruikt. Daarnaast moet het ofwel gaan om zeeschepen of binnenvaartschepen met een minimaal tonnage van 100 bruto ton, bestemd voor het vervoer van passagiers of goederen of voor het verrichten van een speciale dienst, met uitzondering van vissersvaartuigen. Ofwel om sleepboten of veerponten met een minimaal vermogen van 365 kW. De definitie van een drijvende en bewegende offshore constructie en van een schip zijn van belang voor deze regeling omdat hiermee wordt bepaald op welke vaartuigen het scheepsbouwinnovatieproject mag zien.

Artikel 3.19.2

Op grond van artikel 2 van de Kaderwet EZK- en LNV-subsidies kan de minister krachtens ministeriële regeling subsidie verstrekken op – onder meer – het terrein van energie en duurzaamheid en innovatie. In artikel 3.19.2 is de bevoegdheid van de minister neergelegd om subsidie te verstrekken voor de kosten voor scheepsbouwinnovatieprojecten die een bijdrage leveren aan duurzame ontwikkeling. Voor een nadere toelichting op het begrip scheepsbouwinnovatieproject wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.9.1. Duurzame ontwikkeling wordt veelal omschreven als de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun

eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen (definitie van de VN-commissie Brundtland uit 1987). Uit onderhavig artikel volgt dat een scheepsbouwinnovatieproject slechts voor subsidie in aanmerking komt als dit project op één of meer van een viertal gebieden een bijdrage levert aan duurzame ontwikkeling. Dit betreft ten eerste emissievermindering waarbij gedacht kan worden aan brandstofreductie, het gebruik van alternatieve brandstoffen en vermindering van andere (schadelijke) emissies naar de omgeving. Geluid van schepen is een belangrijke vorm van hinder. Een verbetering van de duurzame ontwikkeling kan ook gerealiseerd worden door een beperking van het geluid dat schepen produceren. Ook een verbetering van de (duurzame) levenscyclus van het vaartuig kan onderwerp zijn van het innovatieproject. Dit vanuit het idee dat een vermindering van onderhoud leidt tot een lagere productie van onderdelen en daarmee tot een vermindering van het energieverbruik. Tot slot kan ook een duurzame inzetbaarheid van de mens op een schip middels een innovatieproject worden bevorderd. Deze vier gebieden waarop een verbetering van de duurzame ontwikkeling moet worden gerealiseerd zijn overigens afkomstig uit de kennis- en innovatieagenda van de topsector water en maritiem.

Artikel 3.19.3

Het eerste lid geeft aan dat er voor deze subsidie een percentage aan steunintensiteit van 25% is. Dit lid maakt het mogelijk om steun te verlenen ten behoeve van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten die vallen binnen de categorie experimentele ontwikkeling. Een definitie daarvan is opgenomen in artikel 2, punt 86, van de algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV). Bij die definitie wordt in de RNES aangesloten. Uit artikel 25, vijfde lid, onderdeel c van de AGVV volgt dat de maximale steunintensiteit voor deze categorie 25% is.

In het tweede lid van dit artikel wordt aangegeven dat op grond van voormeld artikel van de AGVV de percentages van de steunintensiteit voor kleine of middelgrote ondernemingen met 20 procentpunten respectievelijk 10 procentpunten kunnen worden opgehoogd. Middelgrote en kleine ondernemingen komen in aanmerking voor een verhoging van het subsidiepercentage, wanneer de noodzakelijke gegevens over de bedrijfsgrootte bij de subsidieaanvraag worden overgelegd (zie de toelichting op artikel 3.19.10, tweede lid, onderdeel f inzake informatieverplichtingen). De begrippen middelgrote en kleine onderneming worden gedefinieerd in artikel 1.1 van de RNES.

Artikel 3.19.4

De subsidie is bestemd voor de kosten van innovaties bij de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie die bijdraagt aan de duurzame ontwikkeling. De kosten die voor subsidie in aanmerking komen zijn de kosten, benoemd in artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Dit betreft een viertal kostensoorten. Ten eerste personeelskosten. Hierbij kan gedacht worden aan kosten voor onderzoekers, technici en ander ondersteunend personeel, voor zover zij zich met het scheepsbouwinnovatieproject bezighouden. Ten tweede betreft dit kosten voor apparatuur en uitrusting, voor zover en zo lang als deze apparatuur en uitrusting voor het scheepsbouwinnovatieproject wordt gebruikt. Ook kosten voor het verwerven van kennis en consultancy die nodig is voor de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject komen voor subsidie in aanmerking. De laatste categorie kosten die voor subsidie in aanmerking komt betreft de bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven. Dit zijn bijvoorbeeld kosten voor materiaal en leveranties die uit de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject voortvloeien.

Het tweede lid van dit artikel bevat een vast uurtarief dat gehanteerd moet worden bij twee van de drie voorgaande berekenmethoden uit het kaderbesluit, die de subsidieontvanger zou kunnen kiezen. Het gaat hierbij om een uurtarief van € 80 dat gebruikt kan worden bij het bepalen van de hoogte van de subsidiabele kosten die gemaakt worden op grond van (1) de loonkosten plus vaste-opslag-systematiek, bedoeld in artikel 13, tweede lid, van het kaderbesluit, of (2) de vaste-uurtarief-systematiek, bedoeld in artikel 14 van het kaderbesluit.

Het voormelde vaste uurtarief van € 80 is van belang om te voorkomen dat door diverse subsidieaanvragers verschillende tarieven voor de subsidiabele kosten voor (arbeid) worden gebruikt. Er is voor gekozen om onder deze subsidiemodule een vast uurtarief van € 80 te hanteren, in plaats van het gebruikelijke uurtarief van € 60, opgenomen in artikel 3.1.1 van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies (die in artikel 3.6.4, derde lid, dan ook buiten toepassing wordt verklaard voor deze subsidiemodule). De reden hiervoor is dat het uurtarief van € 60 niet passend is (voor de maritieme maakindustrie), gelet op de prijsstijgingen en inflatie van de afgelopen jaren. Een indexatie naar een uurtarief van € 80 wordt dan ook passend geacht. Hiermee wordt ook aangesloten bij de prijsindexaties van vergelijkbare subsidieregelingen voor de maritieme sector, zoals de subsidiemodule Maritieme innovatieprojecten.

Artikel 3.19.5

In artikel 3.19.5 is de wijze van verdeling van het subsidieplafond geregeld. Dit gebeurt op volgorde

van rangschikking van de aanvragen. Van die aanvragers komt eerst de als eerste gerangschikte aanvraag voor subsidie in aanmerking. Daarin worden alle gedurende de openstellingsperiode ingediende aanvragen gerangschikt op basis van hun score op een viertal criteria. Dit zal ertoe leiden dat de kwalitatief beste projecten ondersteund kunnen worden, hetgeen naar verwachting ook zal leiden tot een grotere positieve impact van deze scheepsbouwinnovatieprojecten op de doelstelling van deze titel.

Artikel 3.19.6

In dit artikel zijn de subsidievoorwaarden en de start- en realisatietermijn opgenomen. De subsidieontvanger moet binnen dertien weken na de beschikking tot subsidieverlening aantonen dat: -opdrachtgever en subsidieontvanger de overeenkomst hebben gesloten tot bouw of verbouw van het schip of de bouw van de drijvende en bewegende offshore constructie waarvoor het scheepsbouwinnovatieproject wordt uitgevoerd;

- de opdrachtgever ter uitvoering van deze overeenkomst een of meerdere betalingen heeft gedaan;
- de overeenkomst een weergave vormt van de werkelijke afspraken.

Het moment waarop de aanvrager aan deze voorwaarde heeft voldaan is ook het moment waarop met de uitvoering van het scheepsbouwinnovatieproject moet worden gestart

De termijn van dertien weken kan door de minister verlengd worden tot een periode van twee jaar na de beschikking tot subsidieverlening. Het project moet zijn uitgevoerd binnen een periode van drie jaar, die door de minister kan worden verlengd tot een periode van vijf jaar.

Artikel 3.19.7

De onafhankelijke Adviescommissie duurzame scheepsbouw zal de minister desgevraagd adviseren omtrent de afwijzingsgronden voor aanvragen om subsidie voor scheepsbouwinnovatieprojecten. Het betreft dan met name adviezen over de inrichting van een innovatieproject, de innovatieve waarde daarvan en de daarmee te realiseren bijdrage aan duurzame ontwikkeling.

Artikel 3.19.8

De minister wijst de subsidie af in de gevallen bedoeld in de artikelen 22 en 23 van het Kaderbesluit. Zo wijst de minister de subsidie onder andere af indien de aanvraag niet voldoet aan de in het Kaderbesluit of in de RNES gestelde regels (artikel 22, eerste lid, onderdeel a, van het Kaderbesluit). Daarnaast zijn in dit artikel aanvullende afwijzingsgronden opgenomen.

Indien er voorafgaand aan de subsidieaanvraag al een overeenkomst tussen een scheepswerf en een opdrachtgever is gesloten om over te gaan tot de bouw of verbouw van een schip of de bouw van een drijvende en bewegende offshore-constructie waarbij een scheepsbouwinnovatieproject wordt toegepast wordt er afgewezen. Als beide partijen al overeen zijn gekomen om een dergelijk project uit te voeren, is subsidie niet meer nodig (onderdeel a).

Daarnaast moet een scheepsbouwinnovatieproject voldoende bijdragen aan de Nederlandse economie (onderdeel b), leiden tot een voldoende mate van vernieuwing (innovatie) (onderdeel c) en verbetering van de duurzame ontwikkeling op de terreinen van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus (onderdeel d). Een subsidieaanvraag wordt eveneens afgewezen als de kwaliteit van het scheepsbouwinnovatieprojectplan onvoldoende is (onderdeel e).

Een subsidieaanvraag wordt afgewezen als het scheepsbouwinnovatieproject een niveau van milieubescherming beoogt te bereiken dat niet verder gaat dan verplicht op grond van Unienormen. Deze afwijzingsgrond volgt uit de overwegingen 56 en 57 van de algemene groepsvrijstellingsverordening en is om deze reden specifiek voor deze situatie opgenomen. Er zal dus geen subsidie worden verstrekt voor een scheepsbouwinnovatieproject waarmee slechts wordt voldaan aan al verplichte Unienormen op het gebied van milieubescherming. Wel kan subsidie voor een scheepsbouwinnovatieproject worden gegeven als de onderneming met de subsidie het niveau van milieubescherming verder verbetert dan deze verplichte Unienormen. (onderdeel f)

Indien voor één of meerdere van de rangschikkingscriteria minder dan tien punten zijn toegekend wordt de aanvraag afgewezen (onderdeel g). Verder worden aanvragen afgewezen indien voor de verschillende criteria samen minder dan zestig punten zijn toegekend (onderdeel h).

Artikel 3.19.9

Het eerste lid bepaalt de vier criteria op basis waarvan aan de aanvragen punten worden toegekend. Hoe hoger de waardering voor elk van de criteria, hoe hoger het aantal punten dat zal worden toegekend. Het eerste criterium betreft het innovatiegehalte. Vragen die hiervoor onder andere relevant zijn, zijn: Hoe technisch vernieuwend is de beoogde innovatie? Zijn de technische en financiële risico's helder en beheersbaar? Hoe verhoudt zich de innovatie tot vergelijkbare technologie zoals die nu al in Europa wordt toegepast?

Het tweede criterium ziet op impact van het project op de verduurzaming van de scheepsvaartsector. Hierbij zal zowel gekeken worden naar het effect op het klimaat via vermindering van CO₂-uitstoot als ook naar de vermindering van andere stoffen zoals NO_x, SO_x, en fijnstof. Ook het effect op andere emissies, zoals boven- en onderwatergeluid wordt meegewogen.

Het derde criterium betreft de economische potentie van het project voor de aanvragende scheepswerf en andere Nederlandse scheepswerven en toeleveranciers. Gewogen zal worden in hoeverre het betreffende project de mogelijkheid biedt voor uitrol van de toegepaste innovatie naar meerdere schepen van hetzelfde type en in hoeverre dit uitgerold kan worden naar andere scheepstypes.

Het vierde criterium ten slotte ziet op de kwaliteit van de aanvraag. Hierbij wordt gekeken in hoeverre het projectplan en de begroting helder zijn opgesteld. Aspecten die hierin meewegen zijn onder andere of claims goed onderbouwd zijn en of de innovaties voldoende duidelijk toegelicht zijn en in (Europees) perspectief geplaatst. Ook wordt meegewogen of de impact op de duurzaamheidsdoelen voldoende helder en realistisch is onderbouwd.

Het tweede lid bepaalt dat binnen deze titel de vier rangschikkingscriteria uit lid 1 gelijk worden gewaardeerd. Voor elk van de vier criteria kan maximaal 25 punten worden toegekend.

Verder volgt uit het derde lid dat, wanneer een scheepswerf of meerdere scheepswerven behorende tot dezelfde groep meerdere aanvragen indienen in een kalenderjaar, er een aftrek van punten zal plaatsvinden voor de tweede aanvraag en volgende aanvragen. Met deze maatregel beoogt de minister er zorg voor te dragen dat sprake zal zijn van voldoende spreiding van het beschikbare budget over de volle breedte van de scheepsbouwsector en dat alle potentiële aanvragers gelijke kansen hebben. Hierbij is er een wijziging in vergelijking met de vorige regeling en zullen er minder punten worden afgetrokken.

Uit het vierde lid volgt dat de minister het beschikbare subsidieplafond verdeelt op basis van een rangschikking op basis van het aantal toegekende punten, waarbij de aanvraag met het hoogste aantal punten bovenaan gerangschikt wordt. Deze werkwijze maakt dat de kwalitatief beste aanvragen als eerste voor subsidie in aanmerking komen.

Artikel 3.19.10

Een subsidie moet op grond van artikel 19 van het kaderbesluit aangevraagd worden met gebruikmaking van een middel dat door de minister beschikbaar gesteld wordt. De minister kan nadere eisen aan de aanvraag stellen. In artikel 3.19.10 zijn regels gesteld ten aanzien van de gegevens die ten minste in de aanvraag opgenomen moeten zijn. In onderhavig artikel wordt aanvullend op de oude regeling bepaald dat een aanvraag voor subsidieverlening ten minste gegevens moet bevatten over de grootte van het bedrijf van de aanvrager, indien de aanvrager aanspraak wil maken op een verhoogd percentage aan subsidie voor een kleine of middelgrote onderneming als bedoeld in artikel 3.19.3, tweede lid.

Artikel 3.19.11

Met deze titel wordt beoogd innovaties in de scheepsbouwsector te stimuleren die duurzaamheid bevorderen. Het slagen van deze doelstelling kan leiden tot een sterkere positie van Nederlandse scheepswerven en tot een verduurzaming van de scheepvaart. Om maximale impact te behalen met de beschikbaar gestelde middelen is kennisoverdracht belangrijk. Om deze kennisoverdracht te bevorderen wordt de verplichting voor subsidieontvangers opgenomen om na afloop van het project een verslag te maken en dat openbaar te maken. Dit verslag zal in elk geval een toelichting bevatten op de binnen het project toegepaste innovaties.

Artikel 3.19.13

De module vervalt vijf jaar na inwerkingtreding daarvan.

Met het opnemen van een vervaltermijn wordt eveneens recht gedaan aan artikel 24a, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2001. Hierin is geregeld dat een subsidieregeling een tijdstip moet bevatten waarop de regeling vervalt. Dit tijdstip mag niet later zijn dan vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling.

Hiermee blijft de regeling 5 jaar geldig. Deze vijf jaar betreft slechts de instandhouding van de regeling. Er is budget vrij gemaakt voor een openstelling in 2025 en 2026. Het feit dat de module vijf jaar in werking blijft, betekent niet dat de module in de jaren 2027 of later ook wordt opengesteld. Dit zal later beoordeeld worden.

Artikel II

Met artikel II wordt de Regeling openstelling EZK en LNV-subsidies 2025 gewijzigd. In deze regeling zijn de openstellingstermijn en het subsidieplafond voor de subsidie voor duurzame scheepsbouw opgenomen.



Artikel III

Dit artikel regelt de inwerkingtreding. De regeling treedt in werking met ingang van de dag na uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Omdat deze regeling gepaard gaat met voordelen voor het scheepsbouwbedrijfsleven, is besloten af te wijken van de vaste verandermomenten voor regelgeving.

*De Minister van Economische Zaken,
V.P.G. Karremans*