



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 16 oktober 2017, nr. IENM/BSK-2017/164339, houdende vaststelling van regels voor subsidies ter bevordering van de totstandkoming van klimaattechnologieën en – innovaties in transport (Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport)

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Gelet op artikel 3, eerste lid, onder f, artikel 4, eerste en tweede lid, en artikel 5 van de Kaderwet subsidies I en M en artikel 4, eerste en tweede lid, artikel 7, derde lid, artikel 8, eerste en tweede lid, artikel 9, artikel 10, tweede lid, artikel 13 en artikel 22, tweede lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

alternatieve brandstoffen: brandstoffen of energiebronnen die, althans gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele bronnen in de energievoorziening voor vervoer en die ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de vervoersector verbeteren, waarbij biobrandstoffen voldoen aan artikel 17 van de Richtlijn hernieuwbare energie;

hernieuwbare energiebronnen: energie uit hernieuwbare, niet-fossiele bronnen, te weten wind- en zonne-energie, aerothermische, geothermische en hydrothermische energie en energie uit de oceanen, waterkracht, biomassa, stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties en biogas;

emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg:

- personenauto's en bestelbussen, met voertuigkwalificaties M of N, met een tank-to-wheel-emissie van maximaal 50 gram CO₂ per kilometer en die voldoen aan de emissienormen van Euro 6d voor NO_x en fijn stof als bedoeld in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008, gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2016/646, en
- vrachtauto's en personenbussen, met voertuigkwalificaties M of N, die beschikken over een elektrisch aandrijflijn, een hybride aandrijflijn, of geschikt zijn voor het rijden op een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen, en voldoen aan de emissienormen van Euro VI als bedoeld in Verordening (EG) nr. 595/2009;

haveninfrastructuur: infrastructuur en faciliteiten, als bedoeld in artikel 2, onderdeel 157 van de algemene groepsvrijstellingverordening, voor het verrichten van vervoer gerelateerde havendiensten, zoals ligplaatsen die voor het afmeren van schepen worden gebruikt, kademuren, aanlegsteigers en drijvende pontons in getijdegebieden, dokken, gedempte gronden en landaanwinningen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en ontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen;

investering lokale infrastructuurvoorziening: een investering in lokale infrastructuurvoorzieningen als bedoeld in artikel 56 van de algemene groepsvrijstellingsverordening, waarbij sprake is van het bouwen of upgraden van lokale infrastructuurvoorzieningen voor infrastructuur die op het lokale niveau bijdraagt tot het verbeteren van het ondernemings- en consumentenklimaat en het moderniseren en ontwikkelen van de industriële basis;

investering milieubescherming: een project inhoudende een investering in milieubescherming als bedoeld in artikel 36 en artikel 2, onderdeel 101, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, waarbij sprake is van een maatregel die is gericht op preventie of herstel van aantastingen van de natuurlijke omgeving of de natuurlijke hulpbronnen door de eigen activiteiten van een begunstigde, op beperking van het risico op dergelijke aantastingen, dan wel op aanmoediging van een rationeler gebruik van die hulpbronnen, daaronder begrepen energiebesparende maatregelen en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

luchthaveninfrastructuur: infrastructuur en uitrusting als bedoeld in artikel 2, onderdeel 144, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, voor het verrichten van luchthavendiensten door de luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen en de diverse dienstverrichters, met inbegrip van start- en landingsbanen, terminals, platforms, taxibanen, gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur en



alle andere voorzieningen die de luchthavendiensten rechtstreeks ondersteunen, evenwel met uitsluiting van infrastructuur en uitrusting die in hoofdzaak noodzakelijk is voor het uitoefenen van niet-luchtvaart gebonden activiteiten;

Minister: Minister van Infrastructuur en Milieu;

niet-gouvernementele organisatie: een niet op winst gerichte organisatie die onafhankelijk is van de overheid en beschikt over rechtspersoonlijkheid;

onderzoeksorganisatie: organisatie voor onderzoek en kennisverspreiding als bedoeld in artikel 2, onderdeel 83, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

project cofinanciering: een investering in lokale infrastructuurvoorzieningen die valt binnen het niet gesubsidieerde deel van een plan waarvoor ten dele subsidie vanuit een Europees subsidieprogramma van de Europese Unie is toegekend;

project experimentele ontwikkeling: een project inhoudende experimentele ontwikkeling, bedoeld in artikel 2, onderdeel 86, van de algemene groepsvrijstellingsverordening waarbij sprake is van 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;

project haalbaarheidsstudie: een project inhoudende een haalbaarheidsstudie als bedoeld in artikel 2, onderdeel 87, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, waarbij sprake is van een onderzoek of analyse van het potentieel van een project, met als doel de besluitvorming te ondersteunen door objectief en rationeel de sterke en de zwakke punten van een project, de kansen en risico's in kaart te brengen, waarbij ook wordt aangegeven welke middelen nodig zijn om het project te kunnen doorvoeren en wat de uiteindelijke slaagkansen zijn;

project innovatiecluster: het organiseren van een innovatiecluster als bedoeld in artikel 2, onderdeel 92, en artikel 27 van de algemene groepsvrijstellingsverordening, waarbij sprake is van een structuur of georganiseerde groepering van onafhankelijke partijen die tot doel hebben innovatieve activiteiten te stimuleren door het delen van faciliteiten en de uitwisseling van kennis en deskundigheid te bevorderen, en door daadwerkelijk bij te dragen aan technologieoverdracht, netwerking, informatieverspreiding en samenwerking tussen de ondernemingen en andere organisaties binnen het cluster;

project proeftuin: een project experimentele ontwikkeling dat wordt gecombineerd met een investering lokale infrastructuur, een investering milieubescherming of beide;

Richtlijn hernieuwbare energie: Richtlijn 2009/28/EG van het Europees parlement en de raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (PbEU 2009, L 140);

Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008, gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2016/646: Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171) en Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2008, L 199), als gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2016/646 van de Commissie van 20 april 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PbEU 2016, L 109);

Verordening (EG) 595/2009: Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188);

Voertuigkwalificaties M, M2, N, N1, N2 en N3: de voertuigkwalificaties M en N als bedoeld in bijlage II, onderdeel A, van de Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn)(PbEU 2007, L 263).

Artikel 2 Toepasselijkheid Kaderbesluit

In afwijking van artikel 2, tweede lid, onder c, van het Kaderbesluit zijn de hoofdstukken 3 tot en met 11 van het Kaderbesluit van toepassing op de bepalingen in deze regeling omtrent subsidies die worden verstrekt met het oog op cofinanciering van een door de Commissie van de Europese Unie goedgekeurd programma.

Artikel 3 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het ondersteunen van projecten gericht op technologie- en innovatieontwikkeling in de pre-commerciële fase, die een bijdrage leveren aan het bereiken van een reductie van



met name de emissie van CO₂, alsmede de emissies van NO_x, fijn stof en geluid, in de sector mobiliteit en transport door het gebruik van vervoermiddelen die in hun energiebehoefte worden voorzien door alternatieve brandstoffen.

Artikel 4 Verstrekken van subsidie voor een project cofinanciering

Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een project cofinanciering dat:

- a. bijdraagt aan het realiseren van de doelstelling van deze regeling;
- b. gericht is op de uitrol van een lokale infrastructuurvoorziening die gebruikt wordt voor alternatieve brandstoffen;
- c. de gerealiseerde lokale infrastructuurvoorziening op open, transparante en niet-discriminerende basis beschikbaar stelt als bedoeld in artikel 56, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- d. geen investering in luchthaveninfrastructuur of haveninfrastructuur betreft;
- e. er in voorziet dat iedere vorm van toewijzing aan een derde om de lokale infrastructuurvoorzieningen te exploiteren op open, transparante en niet-discriminerende basis plaatsvindt als bedoeld in artikel 56, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, en
- f. in Nederland wordt uitgevoerd.

Artikel 5 Verstrekken van subsidie voor een project innovatiecluster

Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een project innovatiecluster dat:

- a. bijdraagt aan het realiseren van de doelstelling van deze regeling;
- b. zich richt op de alternatieve brandstoffen waterstof, biobrandstof of elektriciteit in de sector transport en mobiliteit;
- c. er in voorziet dat toegang tot de panden, faciliteiten en activiteiten van het cluster openstaat voor meerdere gebruikers en op transparante en niet-discriminerende basis wordt verleend als bedoeld in artikel 27, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- d. er in voorziet dat de vergoedingen die voor het gebruik van de faciliteiten van het cluster en voor deelname aan de activiteiten van het cluster worden berekend, overeenstemmen met de marktprijs of de kosten ervan weerspiegelen, als bedoeld in artikel 27, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, en
- e. in Nederland wordt uitgevoerd.

Artikel 6 Verstrekken van subsidie voor een project experimentele ontwikkeling

Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een project experimentele ontwikkeling dat in Nederland wordt uitgevoerd en bijdraagt aan:

- a. het realiseren van de doelstelling van deze regeling;
- b. het versnellen van de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen en personen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3 of M2, en
- c. de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen.

Artikel 7 Verstrekken van subsidie voor een project haalbaarheidsstudie

Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een project haalbaarheidsstudie dat:

- a. bijdraagt aan het realiseren de doelstelling van deze regeling;
- b. bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen en personen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3 of M2;
- c. bijdraagt aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen;
- d. inhoudt een onderzoek of analyse van het potentieel van een project experimentele ontwikkeling, en
- e. in Nederland wordt uitgevoerd.

Artikel 8 Verstrekken van subsidie voor een project proeftuin

1. Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een project proeftuin dat:

- a. bijdraagt aan het realiseren van de doelstelling van deze regeling;
- b. bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen en personen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3 of M2 en bijdraagt aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen;
- c. voor wat betreft het projectonderdeel dat het project experimentele ontwikkeling inhoudt, voldoet aan artikel 6;



- d. voor wat betreft een projectonderdeel dat een investering lokale infrastructuurvoorziening inhoudt, voldoet aan artikel 9;
 - e. voor wat betreft een projectonderdeel dat een investering milieubescherming inhoudt, voldoet aan artikel 10, en
 - f. in Nederland wordt uitgevoerd.
2. In afwijking van het eerste lid, onder b, kan subsidie voor een project, dat bijdraagt aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor waterstof, ook worden verstrekt voor een investering lokale infrastructuurvoorziening die gebruikt wordt voor waterstof uit niet-hernieuwbare bronnen.

Artikel 9 Verstrekken van subsidie voor een investering lokale infrastructuurvoorziening als onderdeel van een project proeftuin

Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een investering lokale infrastructuurvoorziening als onderdeel van een project proeftuin die:

- a. voldoet aan de in artikel 4, onder c tot en met e, bedoelde voorwaarden;
- b. in Nederland wordt uitgevoerd, en
- c. indien het een investering in infrastructuur voor waterstof betreft, plaatsvindt in:
 - 1°. de provincie Groningen, de provincie Brabant,
 - 2°. de gemeenten Amsterdam, Den Haag of Utrecht, of
 - 3°. de Luchthaven Schiphol in de gemeente Haarlemmermeer of de Haven van Rotterdam in de gemeente Rotterdam.

Artikel 10 Verstrekken van subsidie voor een investering milieubescherming als onderdeel van een project proeftuin

Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een investering milieubescherming als onderdeel van een project proeftuin die:

- a. de aanvrager in staat stelt het uit zijn activiteiten voortvloeiende niveau van milieubescherming te verhogen door verder te gaan dan de geldende normen van de Europese Unie, ongeacht of er nationale normen bestaan die strenger zijn dan de normen van de Europese Unie, of de aanvrager, bij ontstentenis van normen van de Europese Unie, in staat stelt het uit zijn activiteiten voortvloeiende niveau van milieubescherming te verhogen, en
- b. geen investering bevat die wordt uitgevoerd om te voldoen aan reeds vastgestelde en nog niet in werking getreden normen van de Europese Unie, met uitzondering van:
 - 1°. de aanschaf van nieuwe vervoermiddelen voor vervoer per spoor, over de weg, over de binnenwateren en over zee die aan vastgestelde normen van de Europese Unie voldoen, mits deze aanschaf plaatsvindt vóór de inwerkingtreding van die normen en, wanneer die normen bindend worden, deze niet op reeds vóór die datum aangeschafte vervoermiddelen van toepassing zijn, of
 - 2°. het retrofitten van bestaande vervoermiddelen voor vervoer per spoor, over de weg, over de binnenwateren en over zee, mits de normen van de Europese Unie nog niet van kracht waren op het tijdstip dat die vervoermiddelen in bedrijf werden genomen, en die normen, zodra deze bindend worden, niet met terugwerkende kracht op die vervoermiddelen van toepassing zijn.

Artikel 11 Maximale projectduur

De maximale duur van projecten waarvoor subsidie kan worden verstrekt is:

- a. bij een project cofinanciering: de duur van het project waar het project cofinanciering deel van uitmaakt en waarvoor subsidie vanuit een Europees subsidieprogramma is toegekend;
- b. bij een project innovatiecluster: 2 jaar;
- c. bij een project experimentele ontwikkeling: 2 jaar;
- d. bij een project haalbaarheidsstudie: 6 maanden;
- e. bij een project proeftuin: 3 jaar.

Artikel 12 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in artikel 4 bedraagt voor 2017/2018 € 7.753.000,-.
2. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in artikel 5 bedraagt voor 2018 € 900.000,-.
3. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in de artikelen 6, 7 en 8 bedraagt gezamenlijk voor 2018 € 8.100.000,-.
4. De Minister stelt het subsidieplafond voor de jaren na 2018 vast en maakt dit bekend in de Staatscourant voor aanvang van het tijdvak waarvoor het wordt vastgesteld.



5. Indien een subsidieplafond niet volledig wordt benut in het tijdvak waarvoor het is vastgesteld, kan de Minister het resterende bedrag beschikbaar stellen voor aanvragen vallend onder een subsidieplafond dat reeds voor het aflopen van het tijdvak volledig is uitgeput.

Artikel 13 Aanvraagperiode

1. Een aanvraag tot subsidieverlening voor een project kan worden ingediend vanaf de dag na inwerkingtreding van deze regeling tot en met 21 december 2017 17:00 uur.
2. De Minister kan voor de jaren na 2017 per kalenderjaar een of meer aanvraagperiodes vaststellen en maakt die bekend in de Staatscourant voor de aanvang van het tijdvak waarvoor de aanvraagperiodes worden vastgesteld.

Artikel 14 Aanvragers

1. Bij een project cofinanciering kan een aanvraag worden ingediend door een onderneming of een samenwerkingsverband van ondernemingen.
2. Bij een project innovatiecluster kan een aanvraag worden ingediend door een onderneming of een niet-gouvernementele organisatie die het innovatiecluster opereert als bedoeld in artikel 27 van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
3. Bij een project experimentele ontwikkeling en project haalbaarheidsstudie kan een aanvraag worden ingediend door een onderneming, een samenwerkingsverband van ondernemingen of een samenwerkingsverband van een onderneming met een onderzoeksorganisatie of een niet-gouvernementele organisatie.
4. Bij een project proeftuin kan een aanvraag tot subsidieverlening worden ingediend door een samenwerkingsverband van ondernemingen of van een onderneming met een onderzoeksorganisatie of een niet-gouvernementele organisatie.
5. Een aanvraag tot subsidieverlening kan niet worden ingediend door een rechtspersoon ingesteld krachtens publiekrecht.

Artikel 15 Aanvraagvereisten

1. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
2. Onverminderd artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit bevat een aanvraag:
 - a. de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - b. de gegevens, bedoeld in bijlage III van de algemene groepsvrijstellingsverordening, indien het een aanvraag tot subsidieverlening betreft van meer dan € 500.000,-;
 - c. voor een project cofinanciering:
 - 1°. een verklaring dat nog niet gestart is met het project cofinanciering;
 - 2°. een afschrift van het besluit en bijlagen van de bevoegde autoriteit van het Europese programma waarvan het project cofinanciering deel uitmaakt, en
 - 3°. een overzicht van de verwachte exploitatiewinsten en -verliezen van de investering voor een periode van 5 jaar, gerekend vanaf de ingebruikname van de investering.
 - d. voor een project proeftuin dat mede inhoudt een investering lokale infrastructuurvoorzieningen: een overzicht van de verwachte exploitatiewinsten en -verliezen van de investering voor een periode van 5 jaar, gerekend vanaf de ingebruikname van de investering;

Artikel 16 Wijze van verdelen

1. Voor projecten cofinanciering vindt de subsidieverdeling plaats op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
2. Voor projecten innovatiecluster vindt de subsidieverdeling plaats aan de hand van een rangschikking van de aanvragen die voor subsidieverstrekking in aanmerking komen, per alternatieve brandstof, genoemd in artikel 5, onder b, waarbij uitsluitend de hoogst gerangschikte aanvraag per alternatieve brandstof in aanmerking komt voor subsidieverstrekking. Als het subsidieplafond ontoereikend is om voor ieder brandstofspoor één innovatiecluster een subsidie te verlenen gaat de aanvraag met het hoogste aantal punten voor.



3. Voor projecten experimentele ontwikkeling, projecten haalbaarheidsstudie en projecten proeftuin vindt de subsidieverdeling plaats aan de hand van een gezamenlijke rangschikking van de aanvragen die voor subsidieverstrekking in aanmerking komen.
4. Indien twee of meer aanvragen voor projecten op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.
5. In afwijking van het eerste tot en met derde lid vindt, indien een gevraagde subsidie niet geheel doch voor ten minste 70 procent kan worden verstrekt omdat het subsidieplafond bijna is bereikt, overleg plaats met de aanvrager over het al dan niet geven van een beschikking houdende een afwijking van het subsidiebedrag dat is aangevraagd.

Artikel 17 Beoordelingscriteria

1. De aanvragen, met uitzondering van aanvragen voor een project cofinanciering, worden beoordeeld op excellentie, impact en uitvoering van het project, zoals omschreven in bijlage 1 voor projecten innovatiecluster en in bijlage 2 voor projecten proeftuin, experimentele ontwikkeling en haalbaarheidsstudie
2. Bij de beoordeling worden punten toegekend, wat kan leiden tot een maximum van 100 punten per aanvraag.

Artikel 18 Weigeringsgronden

Een subsidieaanvraag wordt, onverminderd het bepaalde in artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit, in ieder geval afgewezen indien:

- a. er al een subsidie is verstrekt op grond van deze regeling voor hetzelfde project;
- b. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- c. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- d. indien de werkzaamheden aan het project reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend en het stimulerend effect als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening daardoor ontbreekt;
- e. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de algemene groepsvrijstellingsverordening, of
- f. een project minder dan 70 punten heeft behaald in de rangschikking.

Artikel 19 Hoogte van de subsidie

1. Het maximale percentage subsidie en het maximale subsidiebedrag bedragen:
 - a. bij een project cofinanciering: maximaal 90 procent van het maximale bedrag als bedoeld in artikel 56, zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 1.000.000,-, of maximaal € 1.620.000,- voor infrastructuur met lokale productie uit hernieuwbare energiebronnen, na aftrek van de Europese cofinanciering;
 - b. bij een project innovatiecluster: de maximale percentages genoemd in artikel 27, zesde en negende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en gemiddeld maximaal € 150.000,- per projectjaar.
 - c. bij een project experimentele ontwikkeling: het maximale percentage genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening van de in aanmerking komende kosten en maximaal € 500.000,-;
 - d. bij een project haalbaarheidsstudie: het maximale percentage genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel d, en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening van de in aanmerking komende kosten en maximaal € 50.000,-;
 - e. bij een project proeftuin: de toepasselijke maximale bedragen en percentages als bedoeld en genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, en maximaal € 2.000.000,-, en:
 - 1° indien het project mede inhoudt een investering lokale infrastructuurvoorziening: het maximale bedrag bedoeld in artikel 56, zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 1.000.000,- voor die investering, of
 - 2° indien het project mede inhoudt een investering milieubescherming: de maximale percentages bedoeld in artikel 36, zesde en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Bij een investering lokale infrastructuurvoorziening bedraagt de subsidie maximaal het verschil tussen de subsidiabele kosten en de exploitatiewinst van de investering bedoeld in artikel 56, zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.



3. Voor onderzoeksorganisaties en niet-gouvernementele organisaties, niet handelend als onderneming, geldt een maximaal percentage subsidie van 100%.

Artikel 20 Subsidiabele kosten

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking:
 - a. bij een project cofinanciering: de kosten als bedoeld in artikel 56, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - b. bij een project innovatiecluster: de kosten als bedoeld in artikel 27, vijfde en achtste lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - a. bij een project experimentele ontwikkeling: de kosten als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - b. bij een project haalbaarheidsstudie: de kosten als bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - c. bij een project proeftuin mede inhoudende een investering lokale infrastructuurvoorzieningen: de kosten als bedoeld in artikel 56, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - d. bij een project proeftuin mede inhoudende een investering milieubescherming: de kosten als bedoeld in artikel 36, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
2. Als standaardberekeningwijzen voor de berekening van uurtarieven kunnen worden gehanteerd:
 - a. een berekening op basis van integrale kostensystematiek;
 - b. een berekening op basis van kosten per kostendrager vermeerderd met een forfaitair vastgestelde opslag voor indirecte kosten; of
 - c. een forfaitair vastgesteld uurtarief voor loonkosten.
3. De subsidiabele kosten worden gestaafd met bewijsstukken die duidelijk, gespecificeerd en actueel zijn, als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 21 Berekening subsidiabele kosten bij toepassing integrale kostensystematiek

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekeningwijze bedoeld in artikel 15, tweede lid, onderdeel a, worden de directe en indirecte kosten per kostendrager in een tarief per eenheid van deze kostendrager berekend.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het aantal eenheden van de kostendrager te vermenigvuldigen met het ingevolge het eerste lid berekende tarief, vermeerderd met de aan derden betaalde kosten voor zover deze geen deel uitmaken van het ingevolge het eerste lid vastgestelde tarief.

Artikel 22 Berekening subsidiabele kosten bij toepassing kosten per kostendrager met opslag

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekeningwijze bedoeld in artikel 15, tweede lid, onderdeel b, worden de directe loonkosten per uur vermenigvuldigd met het aantal uren dat direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid berekende bedrag te vermeerderen met:
 - a. een vaste opslag voor indirecte kosten van 50 procent van de loonkosten;
 - b. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn, en
 - c. aan derden betaalde kosten.
3. Voor zover er geen loonkosten worden gemaakt, maar niettemin arbeid wordt verricht, wordt voor de berekening van de kosten van de arbeid uitgegaan van € 60,- per uur.

Artikel 23 Berekening met forfaitair uurtarief loonkosten

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekeningwijze bedoeld in artikel 15, tweede lid, onderdeel c, wordt een uurtarief gehanteerd van € 60,- per uur.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid gehanteerde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal uren dat de direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt en te vermeerderen met:
 - a. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn, en



- b. aan derden betaalde kosten.

Artikel 24 Verplichtingen

1. De subsidieontvanger dient, onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 8 van het Kaderbesluit, middels een jaarrapport en een eindrapport verslag te doen van de mate waarin het project heeft bijgedragen aan de doelen van deze regeling zoals opgenomen in artikel 3 en de artikelen 4 tot en met 10.
2. In het verslag als bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval opgenomen:
 - a. de mate waarin technologische belemmeringen zijn opgelost;
 - b. de mate waarin organisatorische belemmeringen zijn opgelost;
 - c. de mate waarin wet- en regelgeving als belemmerend is ervaren;
 - d. de invloed die het project heeft gehad op energieverbruik, emissies, kostprijs en toepasbaarheid van de innovatieve techniek ten opzichte van het conventionele alternatief waarvoor deze in de plaats komt.

Artikel 25 Adviescommissie

1. De Minister stelt een adviescommissie in, die tot taak heeft hem op diens verzoek te adviseren omtrent aanvragen voor subsidie voor projecten experimentele ontwikkeling, projecten haalbaarheidsstudie en projecten proeftuin als bedoeld in de artikelen 6, 7 en 8.
2. De adviescommissie bestaat uit een voorzitter en ten minste twee en ten hoogste acht andere leden.
3. De adviescommissie stelt een reglement van orde op en legt dit ter goedkeuring voor aan de Minister.
4. De voorzitter en de leden van de adviescommissie nemen niet deel aan de voorbereiding en vaststelling van een advies indien zij persoonlijk belang hebben bij de ingediende aanvraag of anderszins persoonlijk of zakelijk bij de ingediende aanvraag zijn betrokken.

Artikel 26 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 oktober 2021, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor 1 oktober 2021 zijn verstrekt.

Artikel 27 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: *Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport.*

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema*



BIJLAGE 1: BEOORDELINGSCRITEIA PROJECTEN INNOVATIECLUSTER

criterium	omschrijving	punten
Excellentie	<ul style="list-style-type: none">• De kwaliteit en duidelijkheid van de doelstellingen van het innovatiecluster in relatie tot het bepaalde in de artikelen 3 en 5 van de regeling• De kwaliteit van de voorgestelde aanpak van het innovatiecluster: de mate waarin het project bijdraagt aan het stimuleren van innovatieve activiteiten door:<ul style="list-style-type: none">• het delen van faciliteiten en de uitwisseling van kennis en deskundigheid te bevorderen,• daadwerkelijk bij te dragen aan technologieoverdracht, netwerking, informatieverspreiding en samenwerking tussen de ondernemingen en andere organisaties binnen het innovatiecluster	40
Impact	<ul style="list-style-type: none">• Effectiviteit van de voorgestelde activiteiten van het innovatiecluster: de manier waarop het innovatiecluster gaat bijdragen aan het bepaalde in de artikel 3 en 5 van de regeling• Kennisoverdracht en communicatie: de mate waarin het project bijdraagt aan publieke kennis en publieke inzichten, en de mate waarin het innovatiecluster een positieve bijdrage levert aan de acceptatiegraad van het onderwerp dat het innovatiecluster vertegenwoordigt	40
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none">• Projectmanagement: de kwaliteit en efficiëntie van de uitvoering van het project en het projectmanagement in het licht van de samenwerking tussen de bij het project betrokken partijen, opvolging en rapportage, risicobeheer, financieel management en stakeholder-management• Begroting: is de begroting voldoende duidelijk uitgewerkt, staan de opgevoerde kosten in redelijke verhouding tot de omschreven activiteiten en is het voldoende onderbouwd dat de deelnemers hun eigen aandeel in het project kunnen financieren• Samenwerking: kwaliteit van de samenwerking tussen de verschillende (keten-) partners en de mate waarin de partners een representatieve afspiegeling zijn van de markt van het betreffende onderwerp	20



BIJLAGE 2: BEOORDELINGSCRITEIA PROJECTEN EXPERIMENTELE ONTWIKKELING, HAALBAARHEIDSSSTUDIE EN PROEFTUIN

Criterion	Omschrijving	Project experimentele ontwikkeling	Project haalbaarheidsstudie	Project proeftuin
Excellentie	TOTAAL:	30	40	40
	De kwaliteit en duidelijkheid van de doelstellingen van het project in relatie tot het bepaalde in artikelen 3, 6, 7 en 8 van de regeling	8	10	20
	De kwaliteit van de voorgestelde aanpak van het project en de mate waarin de samenhang tussen technologie en andere aspecten zoals gedrag en regelgeving in het project worden geadresseerd, zowel ten aanzien van de inhoudelijke projectaanpak als de samenwerking tussen relevante partijen	12	10	20
	De mate waarin technologische vernieuwing wordt gerealiseerd of wezenlijke nieuwe toepassingen worden gerealiseerd van een bestaande technologie	10	20	<i>n.v.t.</i>
Impact	TOTAAL:	50	40	40
	Vervolgpotentieel: De manier waarop het project gaat bijdragen aan het bepaalde in artikel 4 en artikel 5, eerste lid, onder a, van de regeling, en hoe het projectresultaat zelf een vervolg krijgt, op basis van o.a. een exploitatie- of businessplan, bijdragen aan de ontwikkeling van wet- en regelgeving, normen en standaarden	20	10	20
	Verdienpotentieel: de mate waarin het project kansen creëert voor de Nederlandse economie, o.a. groei van omzet en werkgelegenheid en exportkansen	10	20	20
	Kennisoverdracht en communicatie: de mate waarin het project bijdraagt aan publieke kennis en publieke inzichten, de wijze waarop resultaten worden gecommuniceerd en de mate waarin het project een positieve bijdrage levert aan de acceptatiegraad van de voorgestelde innovatie	15	5	<i>n.v.t.</i>
	Neveneffecten: de effecten van het project op niet klimaat-gerelateerde uitlaatgasemissies en geluid	5	5	<i>n.v.t.</i>
Uitvoering	TOTAAL:	20	20	20



criterium	Omschrijving	Project experi- mentale ontwik- keling	Project haalbaarheids- studie	Project proeftuin
	Projectmanagement: de kwaliteit en efficiëntie van de uitvoering van het project, opvolging en rapportage, risicobeheer, financieel management en stakeholder-management	8	8	10
	Begroting: is de begroting voldoende duidelijk uitgewerkt, staan de opgevoerde kosten in redelijke verhouding tot de omschreven activiteiten en is voldoende onderbouwd dat de deelnemers hun eigen aandeel in het project kunnen financieren	6	6	10
	Samenwerking: kwaliteit van de samenwerking tussen de verschillende (keten-)partners	6	6	<i>n.v.t.</i>
	TOTAAL	100	100	100



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Doel en hoofdlijnen van de regeling

Deze subsidieregeling geeft een kader voor het verstrekken van subsidies ter bevordering van de totstandkoming van klimaattechnologieën en – innovaties in de sector transport. Hiermee wordt het uitvoeren van de Duurzame Brandstofvisie (hierna: Brandstofvisie),¹ opgesteld onder het SER Energieakkoord voor duurzame energie,² bevorderd. Daarnaast is de subsidieregeling ondersteunend aan het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen, dat de Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen³ implementeert. Beoogd wordt om de komende vijf jaar op een aantal terreinen in de sector transport en mobiliteit de productontwikkeling van duurzame alternatieven te versnellen. Deze regeling is een aanvulling op mogelijkheden die bedrijven via andere regelingen worden geboden, zoals subsidies voor fundamenteel onderzoek (de Wetenschapsagenda) en industrieel onderzoek (Topsectorenbeleid). De doelgroep van de regeling bestaat uit bedrijven en samenwerkingsverbanden van bedrijven, niet-gouvernementele organisaties en onderzoeksorganisaties.

Deze regeling sluit aan bij de stand van de techniek en marktontwikkelingen in de transportsector. Denkbaar is dat de innovatieopgaven en – kansen verschuiven gedurende de looptijd van deze regeling. Deze ontwikkelingen worden gemonitord en kunnen, indien dat gewenst blijkt, leiden tot verandering in focus van de regeling. Hierbij speelt ook de beschikbaarheid van middelen een rol. Bij het opstellen van deze regeling is er daarom voor gekozen de algemene doelstelling van de regeling (artikel 3) breed te formuleren, en in het artikel over de subsidieverstrekking (artikelen 4 tot en met 10), de projecten waarvoor subsidie kan worden verstrekt nader en concreter te omschrijven.

De focus ligt in de huidige versie van de regeling (artikel 4 tot en met 10) op:

- 1) cofinanciering van lokale infrastructuurvoorzieningen voor alternatieve brandstoffen,
- 2) de ondersteuning van innovatieclusters: platforms die innovatie binnen verschillende brandstofsporen kunnen stimuleren door onder meer kennisdeling, en
- 3) demonstratieprojecten (hiermee worden de projecten proeftuin, experimentele ontwikkeling en haalbaarheidsstudies gericht op experimentele ontwikkeling bedoeld, zoals gedefinieerd in artikel 1 van deze regeling) die bijdragen aan het versnellen van de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor goederen en personen over de weg en aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen;

De huidige focus van de regeling sluit niet uit dat er in latere fases van de regeling ook andere vervoermiddelen en projecten in aanmerking komen voor subsidie. Indien nieuwe projecten voor subsidie in aanmerking komen zal de regeling (met name artikelen 4 tot en met 10) gewijzigd worden. Een dergelijke wijziging kan dan bijvoorbeeld samenvallen met het bekendmaken van nieuwe subsidieplafonds voor toekomstige periodes.

De drie projectsoorten die de focus vormen van de huidige regeling worden hieronder nader toegelicht. In het artikelsgewijze deel van deze toelichting wordt ingegaan op de aanvraagvereisten, wijze van verdelen van de subsidie en andere details van de regeling.

Cofinanciering van infrastructuur

In deze regeling wordt voorzien in de mogelijkheid van cofinanciering van de aanleg van infrastructuur. De cofinanciering ziet op projecten waarvoor reeds deels Europese subsidies zijn toegekend. De doelstellingen op gebied van duurzaam transport worden ondersteund binnen die Europese programma's. Met behulp van deze regeling kan optimaal gebruik worden gemaakt van middelen die in Europa reeds voor soortgelijke projecten beschikbaar worden gesteld.

Innovatieclusters

Om partijen in de sector verkeer en vervoer op een gestructureerde manier te kunnen laten bijdragen aan de strategie uit de Brandstofvisie en het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen is het van

¹ Bijlage bij Kamerstukken II 2014/15, 30 196, nr. 353.

² Kamerstukken II 2012/2013, 30 196, nr. 202, <http://www.energieakkoordser.nl>.

³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307).



belang dat deze partijen zich ook kunnen organiseren. Deze regeling maakt het daarom mogelijk dat een platform per brandstofspoor, ook wel aangeduid als innovatiecluster, een subsidie kan aanvragen. Innovatieclusters richten zich op alternatieve brandstoffen, te weten biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof, en hebben ten doel de innovatieve activiteiten in de sector te stimuleren. Dit kan een innovatiecluster onder andere doen door kennis over innovatie binnen het cluster en met andere maatschappelijke partijen te delen. Deze innovatieclusters worden tevens geacht de technologie en innovatieopgaven op het gebied van duurzaam transport te definiëren, deze kenbaar te maken voor andere partijen en te bevorderen dat deze opgaven ook daadwerkelijk worden omgezet in concrete initiatieven.

Vooralsnog is besloten tot het subsidiëren van innovatieclusters voor de alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen: waterstof, biobrandstoffen, of elektriciteit. Ten aanzien van deze brandstofsporen is namelijk duidelijk dat dergelijke clusters op korte termijn kunnen worden gerealiseerd of al bestaan en bovendien een goede bijdrage kunnen leveren aan de innovatie binnen het brandstofspoor.

Demonstratieprojecten

Deze regeling komt voort uit de maatschappelijke opgaven van het ministerie van IenM voor lucht, geluid en met name klimaat in de sector transport en mobiliteit. Aan de hand van demonstraties, door middel van proeftuinen, experimentele ontwikkelingen en haalbaarheidsstudies, kan het gebruik van duurzame alternatieven in de transport worden geoptimaliseerd. De gedachte hierachter is dat het in zichtbare praktijksituaties uitproberen van nieuwe technieken en innovaties, gebruikers meeneemt in de ontwikkeling naar nieuwe producten en dat dit bijdraagt aan het creëren van draagvlak in de samenleving voor zowel de maatschappelijke opgave als de verschillende oplossingsrichtingen genoemd in het Energieakkoord.

Op basis van de marktontwikkeling en maatschappelijke opgaven in de transportsector is gekozen voor een focus op het vervoer van goederen en personen over de weg. In de steden valt de grootste milieuwinst bij transport van goederen en personen te behalen. Het ontwikkelpotentieel voor de Nederlandse economie is hier het grootst. De voorstellen dienen tevens een bijdrage te leveren aan de uitrol en het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen. Vanwege de samenhang tussen infrastructuur en vervoermiddelen, die in zekere zin van elkaar afhankelijk zijn, wordt met deze subsidieregeling ingezet op projecten die kunnen bijdragen aan de ontwikkeling en uitrol van zowel de infrastructuur als de voertuigen die hiervan gebruik maken. Hiermee wordt tevens beoogd bij te dragen aan de uitvoering van de Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en het nationale Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen.

Bij de beschrijving van de demonstratieprojecten (artikelen 4 tot en met 10) is steeds bepaald dat de projecten in Nederland moeten worden uitgevoerd. Dit criterium is opgenomen om te waarborgen dat de projecten ook daadwerkelijk bijdragen aan de Nederlandse economie. Een vergelijkbaar uitgangspunt is terug te vinden in artikel 3 van het Kaderbesluit Subsidies I en M. Het uitvoeren in Nederland houdt echter niet in dat de uitvoerder een Nederlands bedrijf moet zijn, en vereist evenmin dat alle activiteiten die in het kader van het project worden uitgevoerd in Nederland plaatsvinden. Er kunnen bijvoorbeeld onderdelen worden geïmporteerd vanuit het buitenland, en een buitenlands bedrijf kan investeren in een concreet project dat in Nederland plaatsvindt. Bij de beoordeling van dit criterium zal rekening gehouden worden met de doelstelling uit artikel 3 van het Kaderbesluit Subsidies I en M en de Europese regels omtrent vrij verkeer van goederen en diensten.

De focus op zowel voertuigen als infrastructuur in demonstratieprojecten leidt ertoe dat er in sommige gevallen binnen één project gebruikgemaakt wordt van twee of drie categorieën uit de algemene groepsvrijstellingsverordening. Deze situaties doen zich voor indien er in een demonstratieproject niet alleen kosten worden gemaakt voor het testen in de praktijk of het uitvoeren van de studie, maar er tevens wordt geïnvesteerd, bijvoorbeeld in infrastructuur. In het digitaal formulier voor subsidieaanvragen wordt rekening gehouden met deze combinatie, waardoor er volstaan kan worden met één aanvraag maar tegelijkertijd wel wordt voldaan aan de voorwaarden die per categorie uit de algemene groepsvrijstellingsverordening gelden. Het werken met meerdere categorieën per project betekent evenwel dat de aanvrager de kosten voor bijvoorbeeld een investering in lokale infrastructuurvoorziening apart gegevens moet aanleveren bij de aanvraag en de rapportages. De staatssteunregels die uit de algemene groepsvrijstellingsverordening volgen worden in de volgende paragraaf en het artikelsgewijs deel van deze toelichting nader besproken.

Voor een project dat een investering in lokale infrastructuurvoorzieningen inhoudt, is ten behoeve van de ontwikkeling van het brandstofspoor waterstof een uitzondering opgenomen op de regel dat de infrastructuur alleen kan worden toegepast voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare energie-



bronnen. Hiermee wordt de uitvoerbaarheid van experimenten op korte termijn mogelijk gemaakt en kunnen ook op de langere termijn tegen lagere kosten schaalvoordelen worden behaald voor hernieuwbare bronnen. Dit tegen de achtergrond dat de prijs van waterstof gedurende de looptijd van de regeling nog geen competitief niveau zal bereiken.

Om het effect van de waterstofprojecten te vergroten is daarnaast een aantal toepassingsgebieden van waterstofinfrastructuur vastgelegd die zijn gekoppeld aan economische clusters. Deze gebieden voor waterstofinfrastructuurprojecten zijn:

- de provincie Groningen ten behoeve van toepassingen gerelateerd aan energievraagstukken;
- de provincie Brabant ten behoeve van toepassingen gerelateerd aan de automotieve industrie;
- de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Utrecht ten behoeve van het testen van toepassingen in grootstedelijk gebied en
- de Luchthaven Schiphol in de gemeente Haarlemmermeer en de Haven van Rotterdam in de gemeente Rotterdam ten behoeve van specifieke toepassingen in de mainports de haven van Rotterdam en de luchthaven Amsterdam Schiphol.

In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op de verschillende demonstratieprojecten en de eisen die daar aan worden gesteld.

2. Verhouding tot bestaande regelgeving

Een nationaal bestuursrechtelijke kader voor deze regeling wordt gevormd door de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Meer specifiek kan gewezen worden op hoofdstukken 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor de subsidieontvanger.

Daarnaast zijn het Kaderbesluit Subsidies I en M (en de bovenliggende Kaderwet subsidies I en M) en de staatssteunregels van belang voor de onderhavige regeling.

Kaderbesluit Subsidies I en M

Deze regeling is gebaseerd op het Kaderbesluit Subsidies I en M (en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet Subsidies I en M). De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstrekking op grond van onderhavige regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar verwezen wordt. Voor de subsidieontvanger is dan ook niet alleen deze regeling, maar ook het Kaderbesluit Subsidies I en M van belang. In het Kaderbesluit is onder meer de definitie van de algemene groepsvrijstellingsverordening gegeven en is bepaald dat de aanvrager geen bevel tot terugvordering open mag hebben staan, als bedoeld in artikel 1 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Ook bevat de onderhavige regeling enkele artikelen die slechts van toepassing zijn op een aanvraag tot verlening van de subsidie. Indien de verlening niet gelijk valt met de vaststelling van de subsidie, bevat het Kaderbesluit Subsidies I en M aanvullende voorschriften voor de vaststellingsbeschikking. Tot slot kunnen er aanvullende voorschriften worden opgenomen in de individuele beschikking voor de subsidieontvanger, wanneer de subsidie wordt toegekend.

Staatssteun

In deze subsidieregeling wordt gebruikgemaakt van de algemene groepsvrijstellingsverordening, waardoor er bij subsidieverlening op basis van deze regeling sprake is van geoorloofde vorm staatssteun. Het gaat om 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 ('de algemene groepsvrijstellingsverordening') (PbEU 2014, L 187), die voor het laatst is gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2017/1084. Voor projecten cofinanciering wordt gebruik gemaakt van artikel 56 (steun voor lokale infrastructuurvoorzieningen), voor projecten innovatiecluster van artikel 27 (steun voor innovatieclusters) en voor projecten proeftuin zal in ieder geval gebruik worden gemaakt van artikel 25 (onderzoek en ontwikkeling), gecombineerd met artikel 36 (investering in milieubescherming) en/of artikel 56 (steun voor lokale infrastructuurvoorzieningen). Naast de specifieke voorwaarden die per steuncategorie gelden, zijn in de subsidieregeling algemene voorwaarden uit hoofdstuk 1 van de algemene groepsvrijstellingsverordening verwerkt, voor zover deze niet volgen uit het kaderbesluit Subsidies I en M. In het artikelsgewijze deel van deze toelichting worden de voorwaarden uit de algemene groepsvrijstellingsverordening nader beschreven.

Er zijn ook enkele eisen uit de algemene groepsvrijstellingsverordening niet opgenomen in deze regeling, omdat ze zich niet richten tot de aanvrager. Zo zal er met een kennisgeving zoals bedoeld in artikel 11 van de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt de Europese Commissie op de hoogte gesteld van deze subsidieregeling. Als de subsidieregeling wordt gewijzigd, bijvoorbeeld bij het ophogen van de subsidieplafonds, zal bij de Europese Commissie opnieuw een kennisgeving



worden gedaan. Indien er sprake is van een individuele steunverlening van meer dan € 500.000 zullen bovendien de gegevens van die steun openbaar gepubliceerd worden, conform hetgeen bepaald in artikel 9 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Ook kan er geen steun worden verleend aan bedrijven uit bepaalde sectoren, die op grond van artikel 1, tweede en derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening zijn uitgesloten van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Gezien de subsidiedoelstelling is het evenwel niet te verwachten dat bedrijven uit deze sectoren projectsoorten uitvoeren zoals die in deze regeling zijn opgenomen.

3. Administratieve lasten

De administratieve lasten voor de aanvragers bestaan uit het kennisnemen van de regeling, het doen van de aanvraag, het maken van voortgangsrapportages en het aanleveren van de documenten ter verantwoording van de subsidieverstrekking. Voor deze subsidieregeling zijn de administratieve lasten voor een aanvrager van de subsidie geschat op gemiddeld 4,1% van het totale subsidiebedrag. De administratieve lasten van de regeling zijn zo laag mogelijk gehouden. Voor de voortgangsgegevens wordt een handreiking opgesteld die het aanleveren daarvan kan vergemakkelijken.

4. Uitvoering

Deze regeling wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO.nl), onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken. Mandaat en machtiging daartoe is verleend in het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015. RVO.nl is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. Uit die toets zijn geen problemen in de uitvoerbaarheid naar voren gekomen.

5. Consultatie

In de verzamelbrief regeldruk 2011-2015 van 19 september 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 29 515 nr. 333) is te lezen dat 'uitgangspunt is dat voorstellen die significante verandering brengen in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen of die grote gevolgen hebben voor de uitvoeringspraktijk via internet worden geconsulteerd'.

De mogelijkheid subsidie aan te vragen voor de uitvoering van een project in het kader van deze regeling brengt geen significante verandering aan in de rechten en plichten van burgers. Het zijn ondernemingen of samenwerkingsverbanden van ondernemingen, niet-gouvernementele organisaties en onderzoeksorganisaties die een subsidieaanvraag kunnen indienen. De eisen om voor subsidie in aanmerking te komen vloeien grotendeels voort uit de algemene groepsvrijstellingsverordening en het Kaderbesluit subsidies I en M.

In de aanloop naar totstandkoming van deze regeling is op hoofdlijnen overleg gevoerd met de verschillende partijen die op basis van deze regeling subsidie kunnen aanvragen. Het bedrijfsleven staat positief tegenover de mogelijkheid subsidie aan te vragen en is gebaat bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de regeling. De toegevoegde waarde van internetconsultatie is daarom als gering in te schatten. Gelet hierop is afgezien van internetconsultatie van deze regeling.

6. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Inwerkingtreding van deze regeling is voorzien op 23 september 2017. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Het afwijken van het vast verandermoment voorkomt aanmerkelijke ongewenste private nadelen (Aanwijzing 174, vierde lid, onder a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Het later in werking laten treden van deze regeling zou ertoe leiden dat de termijn waarin aanvragen kunnen worden ingediend korter wordt of, indien de termijn gehandhaafd blijft, ertoe leiden dat de subsidiebeschikkingen pas later in 2018 beschikt kunnen worden. Beide situaties zouden nadelig uit kunnen pakken voor ondernemingen of samenwerkingsverbanden die in 2018 met projecten willen starten. Een latere inwerkingtreding kan eveneens nadelige gevolgen hebben voor ondernemingen die een project cofinanciering willen uitvoeren, omdat deze qua timing moeten worden afgestemd op de looptijd van Europese programma's. Om dezelfde redenen wordt de termijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding niet gevolgd. Omdat er in de aanloop naar de totstandkoming van deze regeling meermaals contact is geweest, is de doelgroep evenwel op de hoogte van de regeling.



Artikelsgewijs deel

Artikel 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling, zoals de definities van de verschillende soorten projecten die op grond van deze subsidieregeling gesubsidieerd kunnen worden. Een aantal begripsbepalingen wordt hieronder nader toegelicht.

De begripsbepaling voor *emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg* maakt onderscheid tussen lichte en zware voertuigen.

Bij de lichtere personenauto's en bestelbussen moet het gaan om voertuigen met zeer lage emissies, te weten een tank-to-wheel-emissie (dit betreft de emissie tijdens het gebruik van deze vervoermiddelen) van maximaal 50 gram CO₂-emissie per kilometer en een NO_x en fijn stof-emissie die voldoet aan de emissienormen van Euro 6d. De emissienormen van Euro 6d zijn terug te vinden in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008.

Voor lichte bestelauto's is de norm voor NO_x 80 mg/km. Die norm is 10 jaar geleden vastgesteld en die is niet gewijzigd in de RDE-regelgeving. De RDE is een nieuwe testprocedure waarbij op de weg wordt gemeten in plaats van op een rollenbank. De testprocedure is beschreven in Verordening (EG) 692/2008, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2016/646. Voor nieuwe typegoedkeuringen van personenvoertuigen is afgelopen 1 september 2017 Euro 6d TEMP ingegaan. De auto voldoet aan de norm uit verordening 715/2007, wanneer de uitkomst van de van de meting op de weg niet groter is dan 168 mg/km (conformitefactor 2,1). Per 1 januari 2020 wordt deze factor verlaagd naar 1,5, waardoor de uitkomst van de meting op de weg niet hoger mag zijn dan 120 mg/km. Die marge betekent niet dat er minder strenge normen gelden, maar dat de meetapparatuur op de weg minder nauwkeurig is dan in het laboratorium en daardoor een iets hogere uitkomst mag hebben. Om in aanmerking te komen voor subsidie zullen de gebruikte of geteste vervoermiddelen moeten voldoen aan deze nieuwe normen, en dus moeten vooruit lopen op de nieuwe Europese regels.

Voor vrachtauto's en personenbussen zijn nog geen CO₂-emissienormen vastgelegd. Wat betreft deze vervoermiddelen is daarom bepaald dat zij moeten beschikken over een elektrische aandrijflijn, een hybride aandrijflijn, of geschikt moeten zijn voor het rijden op een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig gemaakt is met behulp van hernieuwbare energiebronnen, zoals biobrandstoffen. Ook moeten de vervoermiddelen voldoen aan de normen uit Euro VI zoals opgenomen in Verordening (EG) nr. 595/2009.

Daarnaast bevat artikel 1 een beschrijving van de verschillende soorten projecten die op grond van deze regeling gesubsidieerd kunnen worden. Voor deze begripsbepalingen is aansluiting gezocht bij de definities uit de algemene groepsvrijstellingsverordening. Wat betreft de projecten haalbaarheidsstudie is van belang dat deze zijn gericht op experimentele ontwikkeling. Het gaat in die gevallen dus om het bestuderen van de haalbaarheid van een experimenteel ontwikkelingsproject. Dit is minder ruim dan de haalbaarheidsstudie als bedoeld in de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Bij de vaststelling van het soort voertuigen dat in de subsidieprojecten ontwikkeld of gebruikt wordt, is verwezen naar voor vervoermiddelen gangbare categorieën zoals vastgelegd door de Verenigde Naties en de Europese Unie. In de begripsbepaling van *Voertuigkwalificaties M, M2, N, N1, N2 of N3* is specifiek verwezen naar bijlage II van de Kaderrichtlijn 2007/46/EG. Die hierin opgenomen beschrijving van de voertuigkwalificaties luidt als volgt:

- Categorie M: Voor het vervoer van personen ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen.
- Categorie M2: Voor het vervoer van personen ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximummassa van ten hoogste 5 t.
- Categorie N: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen.
- Categorie N1: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 t.
- Categorie N2: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 t, doch niet meer dan 12 t.
- Categorie N3: Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 12 t.

Voor de begripsbepaling van een *onderneming* is aangesloten bij het brede, Europese begrip dat is opgenomen in het Kaderbesluit Subsidies I en M. Het begrip wordt daarom niet in dit artikel zelf genoemd. Een onderneming hoeft niet zonder meer een besloten vennootschap of naamloze



vennootschap te zijn om als onderneming te worden aangemerkt. Ook is de wijze waarop de onderneming wordt gefinancierd niet van belang; doorslaggevend is of er sprake is van de uitoefening van een economische activiteit. Publiekrechtelijke organisaties kunnen op basis van deze regeling geen subsidie aanvragen, omdat die een ander systeem van bekostiging door de Rijksoverheid kennen.

Artikel 2 Toepasselijkheid Kaderbesluit

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M, waarmee het Kaderbesluit in beginsel van toepassing is op de subsidies die op grond van deze regeling worden verstrekt. In het Kaderbesluit (artikel 2, tweede lid, onder c) is echter ook bepaald dat een deel van het Kaderbesluit niet van toepassing is op subsidies die worden verstrekt met het oog op cofinanciering van een door de Europese Commissie goedgekeurd programma. Omdat het desalniettemin gewenst dat ook de projecten cofinanciering uit deze subsidieregeling voldoen aan de eisen van het Kaderbesluit, is het Kaderbesluit ook voor die projecten expliciet van toepassing verklaard.

Artikel 3 Doel van de regeling

Het doel van de regeling komt overeen met de doelstelling die in het algemeen deel van deze toelichting is verwoord. Het gemeenschappelijke kenmerk van de projecten die kunnen worden gesubsidieerd is dat de productontwikkeling zich in de pre-commerciële fase bevindt. Dit betreft de fase voorafgaand aan een mogelijke introductie van producten of diensten op de markt. Hierbij kan gedacht worden aan Technology Readiness Levels 4-8. De Technology Readiness Levels geven op een schaal van 1 tot en met 9 het stadium weer waarin een bepaalde technologische ontwikkeling zich bevindt. Fase 1 geeft het stadium van fundamenteel onderzoek aan, terwijl in fase 9 het product gereed is voor marktintroductie. Deze methodiek wordt in diverse programma's toegepast, zoals het Europese Horizon 2020 programma.⁴

Daarnaast wordt van projecten verwacht dat deze kunnen bijdragen aan het terugdringen van de emissies van CO₂ en andere, niet-klimaat gerelateerde emissies. De reductie van CO₂-emissie heeft, vanwege de focus van deze regeling op klimaat, de prioriteit. Aanvragers wordt echter ook gevraagd om in hun project te kijken naar een vermindering van de emissie van NO_x, fijn stof en geluid.

Artikel 4 Verstrekken van subsidie voor een project cofinanciering

In dit artikel is aangegeven dat er subsidie kan worden verstrekt voor een project cofinanciering, en is geduid aan welke voorwaarden een dergelijk project moet voldoen. Deze voorwaarden zijn deels nationaal van aard (onder a, b en f) en komen deels voort uit de algemene groepsvrijstellingsverordening (onder c tot en met e).

De nationale keuzes met betrekking tot de projecten cofinanciering zijn beschreven in het algemeen deel van deze toelichting. Het staatssteunaspect is eveneens in dat deel nader toegelicht.

Artikel 5 Verstrekken van subsidie voor een project innovatiecluster

In dit artikel wordt het project innovatiecluster omschreven. In het paragraaf 1 van het algemeen deel van deze toelichting is ingegaan op de beleidskeuzes achter het subsidiëren van innovatieclusters. Er is bepaald dat er (voorlopig) wordt gericht op innovatieclusters voor waterstof, biobrandstoffen en elektriciteit (onder b). Daarnaast is in dit artikel nogmaals benoemd dat deze overeenkomstig de bepalingen in de algemene groepsvrijstellingsverordening georganiseerd moeten worden (onder c en d).

Artikelen 6 Verstrekken van subsidie voor een project experimentele ontwikkeling

Door demonstraties van nieuwe technologieën en innovaties kan een bijdrage worden geleverd aan het doel van de regeling, zoals beschreven in artikel 3. De artikelen 6 tot en met 10 kennen voor demonstraties de volgende drie projectvormen: de projecten experimentele ontwikkeling, haalbaarheidsstudie en proeftuin. De artikelen omtrent de projecten haalbaarheidsstudie en projecten proeftuin worden hierna afzonderlijk toegelicht.

Voor een project experimentele ontwikkeling geldt dat dit moet bijdragen aan:

1. De doelstelling van deze regeling, zoals opgenomen in artikel 3 van deze regeling.

⁴ Zie bijvoorbeeld het Horizon 2020 – Working Programme 2016-2017, General Annex G, te vinden op: http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/wp/2016_2017/annexes/h2020-wp1617-annex-g-trl_en.pdf.



2. Het versnellen van de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen of personen die vallen binnen de categorieën M2, N1, N2 en N3, en
3. Het versnellen van de uitrol en het gebruik van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen.

Bij vereiste 2 kan gedacht worden aan subsidies voor demonstraties van nieuwe concepten op het gebied van vervoer over de weg van goederen of personen en bijbehorende tank- en laadinfrastructuur. Hieronder valt ook het inzetten van bestaande technologie in een nieuw concept en/of nieuwe toepassing. Enkele voorbeelden die hierbij genoemd kunnen worden zijn:

- elektrisch vrachtransport met veel heen-en-weer kilometers op hetzelfde korte traject gekoppeld aan 'opportunity charging';
- het ontwikkelen en demonstreren van zwaardere brandstofcelvoertuigen;
- het ontwikkelen en demonstreren van nieuwe motortechnologieën geschikt voor nieuwe alternatieve brandstoffen die volledig gemaakt zijn met behulp van hernieuwbare energiebronnen of een brandstofmengsel dat voor ten minste 30% bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig gemaakt is met behulp van hernieuwbare energiebronnen;
- haalbaarheidsstudie naar het verder well to wheel verduurzamen van een alternatieve brandstofketen;
- het ontwikkelen en demonstreren van CO₂-emissiearme vervoermiddelen in het doelgroepenvervoer.

Bij vereiste 3 gaat het om infrastructuur voor bijvoorbeeld waterstof, biobrandstoffen of elektriciteit. Deze eis is toegevoegd vanwege het belang van de uitrol van infrastructuur voor de transportsector, zoals onder meer is vastgelegd in de Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, en de implementatie daarvan in het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen.

Daarnaast zal bij het uitvoeren van een project experimentele ontwikkeling moeten worden voldaan aan de algemene groepsvrijstellingsverordening. Deze eisen zijn opgenomen in de overige artikelen van de regeling.

Artikel 7 Verstrekken van subsidie voor een project haalbaarheidsstudie

Een project haalbaarheidsstudie zal, net als een project experimentele ontwikkeling, moeten bijdragen aan de doelstelling van de regeling, aan de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor personen en goederen en aan de uitrol en/of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen. Daarnaast is bepaald dat haalbaarheidsstudies alleen in aanmerking komen voor subsidie wanneer deze gericht zijn op het onderzoeken van de haalbaarheid van specifiek projecten experimentele ontwikkeling.

Ook zal bij het uitvoeren van een project experimentele ontwikkeling moeten worden voldaan aan de algemene groepsvrijstellingsverordening. Deze eisen zijn opgenomen in de overige artikelen van de regeling.

Artikel 8 tot en met 10 Verstrekken van subsidie voor een project proeftuin, een investering lokale infrastructuurvoorziening of een investering milieubescherming

Een project proeftuin is een combinatie van een project experimentele ontwikkeling met een investering lokale infrastructuur, een investering milieubescherming of beide. Indien er experimentele ontwikkeling plaatsvindt, maar geen van de genoemde investeringen wordt gedaan, zal het project worden aangemerkt als een project experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 6 van deze regeling.

De combinatie van verschillende projectsoorten (experimentele ontwikkeling met een investering) maakt dat er verschillende eisen van toepassing zijn op verschillende delen van de aanvraag en de uitvoering van het project. Indien niet aan die eisen wordt voldaan, kan er geen subsidie worden verstrekt. Voor de subsidieaanvrager en -ontvanger kan dit betekenen dat er voor de projectonderdelen afzonderlijke gegevens moeten worden aangeleverd of gerapporteerd. In het aanvraagformulier dat voor deze regeling beschikbaar wordt gesteld zal rekening worden gehouden met de samenloop van aanvraagvereisten.

Een project proeftuin zal, net als de projecten experimentele ontwikkeling en haalbaarheidsstudie, moeten bijdragen aan de doelstelling van de regeling, aan de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor personen en goederen en aan de uitrol en/of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen. Daarnaast gelden er eisen voor de specifieke projectonderdelen. Een project proeftuin zal in ieder geval een onderdeel experimentele ontwikkeling bevatten. De eisen hiervoor zijn gelijk als die voor een project experimentele ontwikkeling zonder



gerelateerde investering. Wanneer het project tevens een investering in lokale infrastructuurvoorzieningen inhoudt, zal voor dit onderdeel voldaan moeten worden aan artikel 9. Bij een investering milieubescherming gelden voor dit onderdeel de vereisten uit artikel 10.

Ten behoeve van de ontwikkeling van het brandstofdorspoor waterstof zijn daarnaast voor projecten die daaraan bijdragen, afwijkende regels opgenomen voor de subsidieverstrekking, waarbij is gelet op de omvang van de investeringen, de verwachte lange doorlooptijd van de technologische ontwikkelingen en de wens om gericht vraagstukken op te pakken. Allereerst is een uitzondering opgenomen op de regel dat de infrastructuur alleen kan worden toegepast voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen (artikel 8, tweede lid). Ten tweede is er bepaald dat waterstofinfrastructuur slechts in bepaalde gebieden kan worden gerealiseerd, om redenen die in het algemeen deel van deze toelichting zijn gegeven (artikel 9, onder b). Deze gebieden betreffen: de provincie Groningen, de provincie Brabant, de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Utrecht, en de Luchthaven Schiphol in de gemeente Haarlemmermeer en de regio Haven van Rotterdam in de gemeente Rotterdam.

Voor projecten in de Luchthaven Schiphol (in de gemeente Haarlemmermeer) en de Haven van Rotterdam (in de gemeente Rotterdam) geldt dat het moet gaan om openbare infrastructuurvoorzieningen, niet zijnde luchthaveninfrastructuur of haveninfrastructuur, zoals bedoeld in artikel 56, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening. De definities van luchthaveninfrastructuur en haveninfrastructuur zijn opgenomen in artikel 1 van deze regeling. Voor concrete aanvragen voor de luchthaven en haven betekent dit dat er goed gekeken moet worden of de geplande investering buiten de definities van luchthaven- en haveninfrastructuur valt, maar binnen de Luchthaven Schiphol (in de gemeente Haarlemmermeer) en Haven van Rotterdam (in de gemeente Rotterdam) gerealiseerd wordt. Er is expliciet gekozen voor de toevoeging van 'gemeente Haarlemmermeer' en 'gemeente Rotterdam' aan de gebiedsbepaling in deze regeling, omdat er naar verwachting projecten zijn die ondanks uitsluiting van luchthaven- en haveninfrastructuur gesubsidieerd kunnen worden.

De beoordeling van een concrete aanvraag voor de Luchthaven Schiphol of Haven van Rotterdam zal geschieden aan de hand van de (Europese) interpretatie van de begrippen uit de algemene groepsvrijstellingsverordening. Andere relevante definities, zoals die van 'haven' en 'luchthaven', eveneens uit de algemene groepsvrijstellingsverordening, zullen hierbij betrokken worden. De bepalingen omtrent luchthavens en havens zijn opgenomen in de algemene groepsvrijstellingsverordening bij Verordening (EU) 2017/1084 van de Commissie van 14 juni 2017 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 651/2014 wat betreft steun voor haven- en luchthaveninfrastructuur, aanmeldingsdrempels voor steun voor cultuur en instandhouding van het erfgoed en voor steun voor sportinfrastructuur en multifunctionele recreatieve infrastructuur, en regelingen inzake regionale exploitatiesteun voor ultraperifere gebieden, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 702/2014 wat betreft de berekening van de in aanmerking komende kosten.

Artikel 11 Maximale projectduur

Met deze subsidieregeling wordt beoogd de ontwikkeling van duurzame producten te versnellen. Daarom is het belangrijk dat de projecten niet te lang duren, zodat tijdig ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen in de markt. Daarnaast is rekening gehouden met de gebruikelijke doorlooptijd van vergelijkbare projecten.

Artikel 12 Subsidieplafonds

In dit artikel is bepaald welke subsidieplafonds worden gehanteerd voor de aanvragen die in 2017 worden ingediend en in 2018 kunnen worden toegekend. Omdat de eventuele verlening van de subsidies voor demonstratieprojecten en innovatieclusters plaatsvindt in 2018, wordt gesproken van subsidieplafonds voor het jaar 2018. Bij cofinanciering kan de subsidie ook in 2017 verstrekt worden, omdat er geen gebruik wordt gemaakt van een rangschikking. Voor projecten cofinanciering wordt daarom gesproken van 2017/2018.

Er zijn drie plafonds vastgelegd voor 2018: één plafond voor de projecten cofinanciering, en één plafond voor de projecten innovatiecluster en één gezamenlijk plafond voor de projecten proeftuin, experimentele ontwikkeling en haalbaarheidsstudie. Indien één van deze plafonds in de periode waarvoor het plafond is vastgesteld niet is uitgeput, kan het resterende bedrag worden toegevoegd aan een plafond dat wel is uitgeput.

Artikel 13 Aanvraagperiode

Aanvragen voor de eerste periode van de regeling kunnen ingediend worden vanaf de dag na inwerkingtreding van deze regeling tot en met 21 december 17:00 2017 via het formulier dat RVO.nl beschikbaar stelt. Voor toekomstige subsidieperioden zullen nieuwe data worden vastgesteld, voordat



een periode begint. Die nieuwe data worden gepubliceerd in de Staatscourant.

Artikelen 14 en 15 Aanvragers en aanvraagvereisten

In artikel 14 is geregeld welke partijen een aanvraag voor een subsidie kunnen indienen. Hierin wordt gebruikt gemaakt van de term 'samenwerkingsverband' uit het Kaderbesluit Subsidies I en M. Lokale overheden worden niet in dit artikel (of elders in de regeling) genoemd. Voor hen geldt dat zij wel betrokken kunnen zijn bij een project, maar geen deel kunnen uitmaken van het samenwerkingsverband dat de subsidie aanvraagt voor een project.

In artikel 15 is bepaald welke gegevens bij de aanvraag moeten worden overlegd. Voor alle projecten geldt dat de gegevens, bedoeld in artikel 10 van het Kaderbesluit Subsidies I en M en artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, moeten worden aangeleverd bij een aanvraag. Indien er sprake is van een aanvraag van meer dan € 500.000 vereist de algemene groepsvrijstellingsverordening dat de gegevens van de steun gepubliceerd worden. Deze gegevens zullen eveneens door de aanvrager moeten worden verstrekt. Voor de projecten proeftuin met een investering in lokale infrastructuur en de projecten cofinanciering worden er aanvullende gegevens gevraagd. In het aanvraagformulier van RVO.nl wordt aangegeven welke gegevens van de aanvrager worden verlangd.

Artikel 16 Wijze van verdelen

De wijze van verdelen van de subsidie over de aanvragen verschilt voor de verschillende projectsoorten. Voor projecten cofinanciering wordt geen rangschikking gemaakt. Hiervoor geldt dat de volgorde van binnenkomst van de aanvragen bepalend is. Uit het Kaderbesluit Subsidies I en M (artikel 8, derde lid, onder b) volgt dat bij vaststellen van het ontvangstmoment van de aanvraag de datum waarop deze is ontvangen doorslaggevend is en niet het specifieke tijdstip. Indien er meerdere aanvragen binnenkomen op de dag waarop het subsidieplafond wordt uitgeput, wordt aan de hand van een loting bepaald welke aanvraag wordt toegekend.

Bij projecten innovatiecluster wordt onderscheid gemaakt naar de verschillende alternatieve brandstoffen. De verdeling van de subsidie vindt plaats aan de hand van beoordelingscriteria (zie ook artikel 17) op basis waarvan een rangschikking wordt gemaakt van de ingediende aanvragen. Per alternatieve brandstof, genoemd in artikel 5, onder a, wordt maximaal één innovatiecluster gesubsidieerd. Dit om versnippering binnen een bepaalde sector of bepaald brandstofspoor te voorkomen. Als het subsidieplafond ontoereikend is om op ieder thema één innovatiecluster te subsidiëren gaat de aanvraag met het hoogste aantal punten voor.

Bij de projecten experimentele ontwikkeling, haalbaarheidsstudie en proeftuin vindt de verdeling van de subsidie plaats aan de hand van beoordelingscriteria (zie ook artikel 17) op basis waarvan een gezamenlijke rangschikking wordt gemaakt van alle drie de projectsoorten. Vervolgens wordt de hoogst gerangschikte aanvraag toegekend, daarna de een-na-hoogst gerangschikte aanvraag, enzovoort, totdat het subsidieplafond is bereikt.

In het vijfde lid van artikel 16 is ten slotte toegelicht wat de werkwijze is wanneer het subsidieplafond uitgeput raakt en een aanvraag daardoor niet volledig kan worden toegekend. In dat geval wordt in overleg met de aanvrager bekeken of de toekenning van een lager bedrag ook volstaat voor de uitvoering van het project waarvoor subsidie is aangevraagd.

Artikel 17 Beoordelingscriteria

Deze subsidieregeling werkt met beoordelingscriteria om punten toe te kennen aan projecten en daarmee de rangschikking op te stellen. Voor projecten cofinanciering zijn deze beoordelingscriteria niet relevant, omdat bij die projecten de subsidie wordt verleend op volgorde van binnenkomst. De beoordelingscriteria zijn zo gekozen dat ze technologie- en brandstofneutraal zijn en het mogelijk maken om een oordeel te vellen over de kwaliteit van een projectvoorstel op alle relevante aspecten.

De leden van de adviescommissie kennen punten toe op elk onderdeel van de beoordelingscriteria. Zijn er voor een project op een bepaald criterium geen tekortkomingen te constateren, dan wordt het maximale aantal punten toegekend. Indien niet volledig wordt voldaan aan een criterium dan wordt het aantal punten navenant verminderd. In het uiterste geval worden geen punten toegekend indien het project op geen enkele wijze voldoet aan het beoordelingscriterium. De leden van de adviescommissie komen gezamenlijk tot een consensus over het uiteindelijk toe te kennen aantal punten.

In de beoordeling van innovatieprojecten in het algemeen is het gebruikelijk om naar diverse aspecten te kijken, die hoofdzakelijk zijn onder te verdelen in drie vragen:

- is het project vernieuwend en van goede kwaliteit?



- levert het project na afloop ook een bijdrage aan de doelstellingen van de regeling?
- wordt het project goed uitgevoerd? Dit houdt onder andere zaken in als kwaliteit van de samenwerking, het projectmanagement, en is het gevraagde budget in verhouding tot de activiteiten. Deze drie onderdelen zijn in de regeling samengebracht tot de criteria 'Excellentie', 'Impact' en 'Uitvoering', en volgt hiermee dezelfde indeling die ook in andere grote innovatieprogramma's wordt gebruikt, zoals bij het Europese Horizon 2020 programma, en binnen de Topsector Energie.

Bij projecten innovatiecluster (bijlage 1) worden de criteria als volgt toegepast:

- Met 'excellentie' wordt beoogd te beoordelen wat de kwaliteit is van de aanpak van het innovatiecluster en of het project daarmee daadwerkelijk kan bijdragen aan het stimuleren van innovatieve activiteiten.
- Met 'impact' wordt beoogd te beoordelen of en hoe het project na afloop gaat bijdragen aan innovatieve ontwikkelingen van de betreffende brandstof en hoe binnen het project hier al de basis voor wordt gelegd, o.a. door kennisoverdracht.
- Met 'uitvoering' wordt beoogd te beoordelen hoe het project wordt georganiseerd en beheerd, of de begroting in een redelijke verhouding staat tot de activiteiten en of de deelnemers hun eigen aandeel in het project kunnen financieren. De partners van het innovatieclusters dienen daarnaast een representatieve afspiegeling van de marktsituatie van het betreffende brandstofspoor te vormen.

Bij projecten proeftuin, experimentele ontwikkeling en haalbaarheidsstudie experimentele ontwikkeling (bijlage 2) worden deze criteria als volgt toegepast:

Excellentie

Met 'excellentie' wordt beoogd te beoordelen of een project voldoet aan het doel van de regeling, daadwerkelijk vernieuwend is en wat de kwaliteit is van de inhoud en aanpak van het project.

Een project scoort hoger op het eerste sub-criterium *kwaliteit en duidelijkheid van de doelstellingen* naarmate het projectplan de achtergrond van het probleem, de probleemdefinitie, en de daaruit voortvloeiende doelstellingen van het project op een duidelijke, concrete, realistische en meetbare wijze worden gedefinieerd.

Een project scoort hoger op het sub-criterium *voorgestelde aanpak* naarmate de onderzoeksmethode en inhoudelijke aanpak beter is en het projectplan, de inhoudelijke aanpak, het plan, de per partner uit te voeren activiteiten, de projectfasen inclusief go/no go momenten, en de resultaten beschrijft als mede aspecten met betrekking tot gedrag en regelgeving betreft bij het project.

Een project scoort hoger op het sub-criterium *technologische vernieuwing* naarmate het innovatiever is en een hogere onderzoekskwaliteit en vernieuwing in zich bergt. Het kan gaan om een nieuwe technologie met betrekking tot producten, processen of diensten, of om wezenlijke vernieuwingen of wezenlijk nieuwe toepassingen van een bestaande technologie. Voor technologisch georiënteerde projecten is de stand van de techniek, internationaal gezien, de maatstaf. Er wordt bijgedragen aan dit criterium naarmate er sprake is van technologische vernieuwing, gezien in het spectrum van een marginaal technische verbetering tot een technologische doorbraak. Wel geldt dat de technische risico's die aan een project verbonden zijn beheersbaar dienen te zijn.

Voor met name demonstratie (onderdelen in) projecten weegt mee hoe de lessen die worden geleerd, worden geborgd en toegepast in vervolgonwikkeling en toepassing binnen en buiten het project.

Impact

Met 'impact' wordt beoogd te beoordelen of en hoe het project (ook na afloop) gaat bijdragen aan de doel van de regeling, wat het verdienpotentieel voor de Nederlandse economie is en wat de effecten zijn op niet-klimaat gerelateerde uitlaatgasemissies en geluid.

Een project scoort hoger op het eerste sub-criterium *vervolgpotentieel* naarmate de effecten op de reductie van de emissie van CO₂ voor de projectdeelnemers, en het herhalingspotentieel (binnen 5 jaar na afloop van het project) in andere projecten binnen of buiten de sector groter zijn. Dit vraagt om een goede onderbouwing, waar mogelijk kwantitatief, van de aannames en inschatting.

Een project scoort hoger op het sub-criterium *verdienpotentieel* naarmate de projectresultaten meer omzet, export en werkgelegenheid in Nederland genereren op het niveau van de deelnemende ondernemingen of, waar relevant, de betreffende sector. Een goede onderbouwing, waar mogelijk kwantitatief, van de verwachtingen is hiervoor belangrijk, de aannames en inschattingen dienen



expliciet gemaakt te worden. Hierbij kan ook aandacht besteed worden aan de business case voor de afnemers.

Een project scoort ook hoger op de sub-criteria *vervolgpotentieel* en *verdienpotentieel* naarmate een strategische visie op het implementatietraject a) voldoende beschreven is, b) inzicht geeft in de ontwikkeling en marketing van de technologie, nadat het project is afgerond zo mogelijk tot aan introductie op de markt, en c) de slaagkans van de toepassing van de projectresultaten in de markt groter is. Daarbij dient in het projectplan rekening gehouden te worden met de niet-technologische aspecten die bij marktintroductie een rol kunnen spelen, zoals wet- regelgeving die invloed heeft op marktintroductie.

Een project scoort hoger op het sub-criterium *kennisoverdracht en communicatie*, naarmate het project bijdraagt aan publieke kennis en publieke inzichten over de technologie, door bijvoorbeeld aantoonbaar de betrokkenheid van hogescholen en universiteiten mee te nemen, of vakinhoudelijk te communiceren. Een duidelijke omschrijving van de te verwachte communicatie naar verschillende relevante doelgroepen in het projectplan levert eveneens punten op. Dit verhoogt de mate waarin het project een positieve bijdrage levert aan de maatschappelijke acceptatiegraad van de voorgestelde innovatie

Een project scoort hoger op het sub-criterium *neveneffecten* naarmate het projecten meer bijdraagt aan andere duurzaamheidseffecten dan vermindering van de CO₂ emissie. Te denken valt hierbij aan de emissie van fijnstof, NO_x en geluid. Een goede onderbouwing, waar mogelijk kwantitatief, van de aannames en inschattingen dienen expliciet gemaakt te worden.

Uitvoering

Met 'uitvoering' wordt beoogd te beoordelen hoe het project wordt georganiseerd en beheerd, of de begroting voldoende duidelijk is, de kosten in een redelijke verhouding staan tot de activiteiten en of de deelnemers hun eigen aandeel in het project kunnen financieren. Ook de borging van de samenwerking van partijen van belang in de beoordeling.

Een project scoort hoger op het sub-criterium *projectmanagement* naarmate de kwaliteit en efficiëntie van de uitvoering van het project beter gewaarborgd is door de omschrijving van opvolging en rapportage, risicobeheer, financieel management en stakeholder-management.

Een project scoort hoger op het sub-criterium *begroting* naarmate de beschikbare middelen effectiever of efficiënter ingezet worden. Om te voorkomen dat er onnodig veel projectkosten opgevoerd worden, wordt bij de beoordeling meegewogen welke invloed het project kan hebben op het bereiken van de doelstellingen van het programma of de programmalijnen, en of dat in verhouding staat tot de totale subsidiabele projectkosten die opgevoerd worden. Ook dient per partner onderbouwd te worden hoe het eigen aandeel in de projectkosten gefinancierd wordt.

Bij de beoordeling van de kwaliteit van de *samenwerking* wordt gekeken naar of de voor het project noodzakelijke partijen betrokken zijn (betrokkenheid van de waardeketen), of de kwaliteit van de samenwerkingspartners (beschikbaarheid van de benodigde kennis) voldoende is om het project goed uit te voeren en of de inbreng van elke deelnemer duidelijk is. Projecten waarbij de keten betrokken is (producent/ontwikkelaar, leverancier en gebruiker) scoren over het algemeen hoger in de rangschikking dan projecten waarin een ketenpartij mist, met name als dat de eindgebruiker is.

Artikel 18 Weigeringsgronden

Gronden om een subsidieaanvraag op voorhand te weigeren zijn opgenomen in het Kaderbesluit (artikel 11 en 12) en in deze regeling. In deze regeling zijn drie aanvullende gronden genoemd om de subsidieaanvraag op voorhand te weigeren: wanneer er al een subsidie is verleend voor hetzelfde (nationale) project, wanneer de regels van het de algemene groepsvrijstellingsverordening niet worden nageleefd of wanneer een aanvraag niet minimaal 70 punten heeft behaald in de rangschikking. Deze laatste eis geldt alleen voor de projecten waarbij gewerkt wordt met een rangschikking en dus niet voor een project cofinanciering.

De eisen uit de algemene groepsvrijstellingsverordening zijn:

- er mag geen sprake zijn van ongeoorloofde cumulatie als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- er mag geen sprake van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- de werkzaamheden aan het project mogen niet zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend, omdat daarmee het stimulerend effect als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van



- de algemene groepsvrijstellingsverordening ontbreekt;
- er mag geen strijd zijn met enige andere bepalingen uit de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 19 Hoogte van de subsidie

Bij het bepalen van de maximale steunintensiteit en de maximum bedragen wordt aangesloten bij de algemene groepsvrijstellingsverordening en de nationale beleidswensen. Daarnaast zijn maxima van toepassing om te waarborgen dat het gaat om projecten die potentie hebben als innovatief project. Deze laatste afweging heeft veelal een plek gekregen in maximale subsidiebedragen. Om die reden zijn de maximum bedragen afzonderlijk toegelicht.

De maximale percentages en bedragen zijn hieronder opgenomen in een tabel.

	Artikel algemene groepsvrijstellingsverordening	Maximum percentage	Verhoging middelgrote onderneming	Verhoging kleine onderneming	Overige verhoging	Maximum bedrag
Cofinanciering	Artikel 56, zesde lid	90%	-	-	-	De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 1.000.000
Cofinanciering van infrastructuurvoorziening met lokale productie	Artikel 56, zesde lid	90%	-	-	-	De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 1.620.000
Innovatiecluster	Artikel 27, zesde en negende lid	50%	-	-	-	€ 150.000,- per projectjaar
Experimentele ontwikkeling	Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid	25%	+ 10%	+ 20%	+ 15% ¹	€ 500.000
Haalbaarheidsstudie	Artikel 25, vijfde lid, onder d en zevende lid	50%	+ 10%	+ 20%	-	€ 50.000
Proeftuin	-	-	-	-	-	Totaal voor het project: € 2.000.000
Onderdeel: experimentele ontwikkeling	Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid	25%	+ 10%	+ 20%	+ 15% ¹	-
Onderdeel: investering lokale infrastructuurvoorziening	Artikel 56, zesde lid	-	-	-	-	De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 1.000.000,-
Onderdeel: investering milieubescherming	Artikel 36, zesde en zevende lid	40%	+ 10%	+ 20%	-	-

¹ een verhoging met 15% is mogelijk indien één van de volgende voorwaarden is vervuld:

1) het project behelst daadwerkelijke samenwerking:

- tussen ondernemingen waarvan er ten minste één een klein of middelgroot bedrijf is en geen van de ondernemingen neemt meer dan 70% van de in aanmerking komende kosten voor haar rekening, of
 - tussen een onderneming en één of meer organisaties voor onderzoek en kennisverspreiding, waarbij deze organisaties ten minste 10% van de in aanmerking komende kosten dragen en het recht hebben hun eigen onderzoeksresultaten te publiceren;
- 2) de projectresultaten worden ruim verspreid via conferenties, publicaties, open access-repositories, of gratis opensource-software.

Onder een kleine onderneming wordt verstaan een onderneming waar minder dan 50 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 10 miljoen EUR niet overschrijdt (artikel 2, tweede lid, van bijlage I van de algemene groepsvrijstellingverordening). Middelgrote ondernemingen zijn ondernemingen die geen kleine of grote onderneming zijn als bepaald in bijlage I van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Voor de verschillende projectsoorten worden de volgende maximale subsidiebedragen gehanteerd:

- Het maximale subsidiebedrag voor een project cofinanciering is € 1.000.000,- voor een waterstofinfrastructuur met lokale waterstofproductie, na aftrek van de Europese cofinanciering. In geval



van waterstofinfrastructuur met lokale productie van waterstof uit hernieuwbare bronnen is het maximale bedrag € 1.620.000,-. Deze bedragen zijn in overleg met de praktijk bepaald, waarna een inschatting is gemaakt van de benodigde investeringskosten voor waterstofinfrastructuur. De maxima zijn vervolgens bepaald rekening houdende met de te verwachten financiering uit de Europese projecten.

- Het maximale subsidiebedrag voor een project innovatiecluster is € 300.000,-. Het is de verwachting dat een innovatiecluster in de sector vervoer en mobiliteit jaarlijks tot € 150.000,- nodig heeft om haar activiteiten te kunnen organiseren. Een tweejarig project komt daarmee uit op € 300.000,-
- Het maximale subsidiebedrag voor een project experimentele ontwikkeling is € 500.000,-. Deze projecten zijn beperkter van omvang, vergen minder investeringen en hebben een kortere doorlooptijd in vergelijking met een project proeftuin.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project haalbaarheidsstudie is € 50.000,-. Dit is een gebruikelijk bedrag om een kleinschalige studie mee uit te kunnen voeren.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project proeftuin is € 2.000.000,- vanwege de langere doorlooptijd en de te verwachten kapitaalintensieve investeringen in vervoermiddelen en/of tank- en laadinfrastructuur. Om het aandeel subsidie ten behoeve van tank- of laadinfrastructuur niet te groot te laten zijn en het demonstratieve karakter van het project zeker te stellen, is de bijdrage aan tank- en laadinfrastructuur beperkt tot € 1.000.000,-
- Op grond van de algemene groepsvrijstellingsverordening is het steunbedrag voor een investering lokale infrastructuurvoorziening (als onderdeel van een project proeftuin of cofinanciering) niet hoger dan het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering. De exploitatiewinst wordt in mindering gebracht op de in aanmerking komende kosten, hetzij vooraf op basis van redelijke prognoses, hetzij via een terugvorderingsmechanisme.

Artikel 19 bepaalt daarnaast dat voor onderzoeksorganisaties en niet-gouvernementele organisaties een maximaal percentage subsidie geldt van 100%, voor zover zij niet als onderneming handelen. Dit wordt expliciet bepaald, omdat deze partijen op basis van de definities in deze regeling dan niet vallen onder de maximumpercentages uit de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 20 Subsidiabele kosten

De kosten die op grond van deze regeling gesubsidieerd kunnen worden zijn gebaseerd op de kosten die beschreven worden in de algemene groepsvrijstellingsverordening. Deze kosten zijn hieronder per artikel in de algemene groepsvrijstellingsverordening benoemd.

De subsidiabele kosten voor een project cofinanciering zijn opgenomen in artikel 56, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en betreffen de kosten van de investeringen in materiële en immateriële activa.

De subsidiabele kosten van een project innovatiecluster, opgenomen in artikel 27, achtste lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening betreffen de personeelskosten en administratieve kosten (met inbegrip van de algemene kosten) met betrekking tot:

- a) het aansturen van het cluster ter bevordering van samenwerking, informatiedeling en het verschaffen van gespecialiseerde en op maat gemaakte zakelijke ondersteuningsdiensten;
- b) de marketing van het cluster om nieuwe ondernemingen of organisaties aan te trekken en de zichtbaarheid te verhogen;
- c) het beheer van de faciliteiten van het cluster, de organisatie van opleidingsprogramma's, workshops en conferenties ter ondersteuning van kennisdeling, netwerking en transnationale samenwerking.

De subsidiabele kosten voor een haalbaarheidsstudie, genoemd in artikel 25, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening betreffen de kosten van de studie.

De subsidiabele kosten voor een project experimentele ontwikkeling, eventueel als onderdeel van een project proeftuin, genoemd in artikel 25, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, betreffen:

- personeelskosten;
- kosten van apparatuur en uitrusting;
- kosten van gebouwen en gronden;
- kosten van contractonderzoek, kennis en octrooien evenals kosten voor consultancy en gelijkwaardige diensten, en
- bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven, waaronder die voor materiaal, leveranties en dergelijke producten.

De subsidiabele kosten voor een investering milieubescherming, als mogelijk onderdeel van een project proeftuin, zijn opgenomen in artikel 36, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverorde-



ning en betreffen de bijkomende investeringskosten die nodig zijn om verder te gaan dan de toepasselijke EU-normen of om, bij ontstentenis van EU-normen, het niveau van milieubescherming te verhogen. Deze kosten worden als volgt vastgesteld:

- a) wanneer de kosten voor de milieu-investering binnen de totale investeringskosten als een afzonderlijke investering kunnen worden vastgesteld, vormen deze specifiek op milieubescherming betrekking hebbende kosten de in aanmerking komende kosten;
- b) in alle overige gevallen worden de kosten van investeringen in milieubescherming vastgesteld ten opzichte van een vergelijkbare, minder milieuvriendelijke investering die zonder de steun op geloofwaardige wijze zou zijn verricht. Het verschil tussen de kosten van beide investeringen levert de met milieubescherming verband houdende kosten op en geldt als de in aanmerking komende kosten.

De subsidiabele kosten van een investering lokale infrastructuurvoorziening, als mogelijk onderdeel van een project proeftuin, zijn opgenomen in artikel 56, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en betreffen de kosten van de investeringen in materiële en immateriële activa.

Artikelen 21, 22 en 23 Berekening subsidiabele kosten

Gelet op artikel 7 van het Kaderbesluit subsidies I en M dient vastgesteld te worden welke standaardberekenningswijzen voor de berekening van uurtarieven kunnen worden gehanteerd. Ten aanzien van de standaardberekenningswijze voor uurtarieven wordt het de aanvragers toegestaan zelf een keuze te maken uit de drie beschikbare mogelijkheden uit het Kaderbesluit. Ter uitwerking van deze bepaling is in artikel 16 opgenomen hoe de standaardberekenningswijze voor de berekening van uurtarieven met behulp van de integrale kostensystematiek moet worden toegepast en hoe vervolgens de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. In artikel 17 is opgenomen hoe de standaardberekenningswijze voor de berekening van uurtarieven op basis van de kosten per kostendrager met forfaitaire opslag moet worden gehanteerd en hoe daarmee de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. In artikel 18 is de standaardberekenningswijze opgenomen voor zover gebruik wordt gemaakt van een forfaitair vastgesteld uurtarief loonkosten van € 60 per uur. In dit bedrag zijn zowel de directe loonkosten als daaraan toegerekende indirecte kosten begrepen. Ook is in dit artikel opgenomen hoe in dit geval de subsidiabele kosten kunnen worden berekend.

Artikel 24 Verplichtingen

Het project dient bij te dragen aan de kennisontwikkeling op het gebied van wegvoertuigen die gebruik maken van alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, elektriciteit en biobrandstoffen en/of de daarvoor benodigde infrastructuur. Van de subsidieontvanger wordt daarom verwacht dat hij inzicht geeft in de resultaten die met het project bereikt worden. Daarbij is het belangrijk aan te geven welke combinatie van voertuigtype en alternatieve energiedrager het project betreft en, in geval van een project cofinanciering, om welk type tank- of oplaadpunt het gaat.

De onderwerpen waarover de subsidieontvanger in elk geval rapporteert zijn:

- de technologische belemmeringen die er zijn voor verdere ontwikkeling en de bijdrage die het project heeft geleverd bij het tegengaan van deze belemmeringen;
- de organisatorische belemmeringen die er zijn voor verdere ontwikkeling en de bijdrage die het project heeft geleverd aan het tegengaan van deze belemmeringen;
- mogelijke remmingen in wet- en regelgeving voor verdere ontwikkeling van wegvoertuigen die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen en/of de daarvoor benodigde infrastructuur;
- de invloed die het project heeft gehad op energieverbruik, emissies, kostprijs en toepasbaarheid van de innovatieve techniek ten opzichte van het conventionele alternatief waarvoor deze in de plaats komt.

De subsidieontvangers wordt een handleiding ter beschikking gesteld met nadere informatie over hoe te rapporteren. Hiermee worden de lasten voor de subsidieontvangers zo laag mogelijk gehouden.

Artikel 25 Adviescommissie

Ten behoeve van de rangschikking van aanvragen van projecten proeftuin, experimentele ontwikkeling en haalbaarheidsstudie experimentele ontwikkeling zal een adviescommissie worden ingesteld. De leden van de adviescommissie zullen bij afzonderlijk besluit worden aangesteld.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema*