



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 januari 2021, nr. IENW/BSK-2021/4465, tot wijziging van de Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport in verband met de aanvraagperiode 2021

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 3, eerste lid, onderdeel 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 6, zesde lid, artikel 8, eerste en tweede lid, artikel 9, artikel 10, tweede lid, artikel 13, artikel 22, tweede lid, en artikel 23, derde en vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsomschrijving van 'alternatieve brandstoffen' wordt 'artikel 17' vervangen door 'artikel 29'.

2. Na de begripsomschrijving van 'alternatieve brandstoffen' worden de volgende begrippen en bijbehorende begripsomschrijvingen ingevoegd:

eerste inschrijving en tenaamstelling: eerste inschrijving en tenaamstelling als bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement;

emissiearme mobiele machine voor gebruik op luchthaventerreinen: gemotoriseerd voertuig, bestemd voor het verrichten van werkzaamheden op land en in de open lucht met uitzondering van landbouwwerkzaamheden, niet zijnde het vervoer van personen of goederen over het spoor of de openbare weg, dat is voorzien van een meerrijdende bestuurdersplaats, en alleen op luchthaventerreinen wordt gebruikt, dat:

- a. beschikt over een elektrische aandrijflijn;
- b. beschikt over een hybride aandrijflijn, of
- c. geschikt is 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;

3. Het begrip en de bijbehorende begripsomschrijving van 'emissiearme mobiele machine' vervalt.

4. De begripsomschrijving van 'emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg' komt te luiden:

emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg:

- bestelbussen, met voertuigkwalificatie N, die beschikken over een elektrische aandrijflijn of 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 die voldoen aan de emissienormen van Euro 6d als bedoeld in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008, gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2016/646, en
- vrachtauto's met voertuigkwalificatie N, die beschikken over een elektrische 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, en
- personenbussen met voertuigkwalificatie M bestemd voor openbaar vervoer, die beschikken over een elektrische aandrijflijn of een hybride aandrijflijn, en



- twee- en driewielige voertuigen, met voertuigkwalificatie L, die voorzien zijn van een elektrische hoofdaandrijving;

5. Na de begripsomschrijving van 'emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg' worden de volgende begrippen en bijbehorende begripsomschrijvingen ingevoegd:

emissiearm vliegtuig: vliegtuig of een subsysteem voor een vliegtuig dat beschikt over een volledig elektrische aandrijflijn of hybride aandrijflijn of geschikt is voor een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen en dat ingezet wordt voor bemand goederen- of personenvervoer in de burgerluchtvaart;

emissiearm vervoermiddel: emissiearm vaartuig, emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg en zero-emissie mobiele machine;

groep: een economische eenheid, waarin twee of meer natuurlijke of privaatrechtelijke rechtspersonen financieel of organisatorisch zijn verbonden en waarbij een natuurlijke persoon of privaatrechtelijke rechtspersoon, direct of indirect:

a. meer dan de helft van het geplaatste kapitaal verschaft aan,

b. volledig aansprakelijk vennoot is voor, of

c. overwegende zeggenschap heeft over,

de gezamenlijke natuurlijke of rechtspersonen in de groep;

grote onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 24, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;.

6. Na de begripsomschrijving van 'hernieuwbare energiebronnen' wordt het volgende begrip en bijbehorende begripsomschrijving ingevoegd:

investering haveninfrastructuurvoorziening: een investering in haveninfrastructuurvoorzieningen als bedoeld in de artikelen 56 ter en 56 quater van de algemene groepsvrijstellingsverordening, waarbij sprake is van bouwen, vervangen of moderniseren van haveninfrastructuur of toegangsinfrastructuur;.

7. Na de begripsomschrijving van 'Kaderbesluit' worden de volgende begrippen en bijbehorende begripsomschrijvingen ingevoegd:

kleine of middelgrote onderneming: kleine of middelgrote onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

lbu: learning by using;

lbu-samenwerkingsverband: een geen rechtspersoonlijkheid bezittend verband, bestaande uit ten minste twee niet in een groep verbonden deelnemers, dat is opgericht ten behoeve van de uitvoering van activiteiten;.

8. De begripsomschrijving van 'onderzoeksorganisatie' komt te luiden:

onderzoeksorganisatie: organisatie voor onderzoek en kennisverspreiding als bedoeld in artikel 2, onderdeel 83, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, die voldoet aan een van de volgende voorwaarden:

a. de organisatie is onder a, b, g of h van de bijlage van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek genoemd als instelling voor hoger onderwijs;

b. de organisatie is een andere dan de onder a bedoelde geheel of gedeeltelijk door de rijksoverheid gefinancierde onderzoeksorganisatie die activiteiten verricht met als doel de algemene wetenschappelijke en technische kennis uit te breiden;

c. de organisatie is een geheel of gedeeltelijk door een andere staat gefinancierde openbare instelling voor hoger onderwijs gelijkwaardig aan een instelling als bedoeld onder a, of

d. de organisatie is een geheel of gedeeltelijk door een andere staat gefinancierde onderzoeksinstelling die activiteiten verricht met als doel de algemene wetenschappelijke en technische kennis uit te breiden;.

9. In de begripsomschrijving van 'project cofinanciering' wordt na 'lokale infrastructuurvoorzieningen' ingevoegd 'of een investering in haveninfrastructuurvoorzieningen'.

10. Na de begripsomschrijving van 'project innovatiecluster' wordt het volgende begrip en bijbehorende begripsomschrijving ingevoegd:



project learning by using: een project experimentele ontwikkeling, dat bestaat uit het ontwikkelen van een nieuw of verbeterd procedé dat wordt gecombineerd met een investering milieubescherming of dat wordt gecombineerd met een investering milieubescherming en een investering lokale infrastructuur;

11. De begripsomschrijving van 'project proeftuin' komt te luiden:

project proeftuin: een project experimentele ontwikkeling, dat bestaat uit het ontwikkelen van een nieuw of verbeterd product of nieuwe of vernieuwde dienst dat wordt gecombineerd met een investering lokale infrastructuur, een investering haveninfrastructuur, een investering milieubescherming of een combinatie hiervan;

12. De begripsomschrijving van 'Richtlijn hernieuwbare energie' komt te luiden:

Richtlijn hernieuwbare energie: Richtlijn 2018/2001/EU van het Europees parlement en de raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking) (PbEU 2018, L 328);

13. Na de begripsomschrijving van 'voertuig voor gebruik op luchthaventerreinen' wordt het volgende begrip en bijbehorende begripsomschrijving ingevoegd:

zero-emissie mobiele machine: voer- of vaartuig, dat door ten minste een persoon in, op of naast het voertuig wordt bestuurd:

- a. waarvoor geldt dat het voer- of vaartuig, bestemd is voor het verrichten van bouwwerkzaamheden op land, op water en in de open lucht met uitzondering van landbouwwerkzaamheden;
- b. waarvoor geldt dat het voer- of vaartuig niet bestemd is voor het vervoer van personen of goederen over spoor, water of openbare weg;
- c. waarvoor geldt dat het voer- of vaartuig voorzien is van een of meer aandrijfmotoren, maar geen uitstoot heeft van verontreinigende gassen of deeltjes, zoals gedefinieerd in verordening 2016/1628 EU, waarbij de vergelijkbare gangbare modellen wel onder de werkingssfeer van deze verordening vallen en wel deze uitstoot hebben, en
- d. ook zijn inbegrepen voertuigen, die bestaan uit een of meer mobiele machines, die zijn gemonteerd op het chassis van voertuigen bestemd voor goederenvervoer over de weg in de voertuigcategorieën N2 of N3, waarbij voor de opbouw het onder c bepaalde van toepassing is en ook het chassisvoertuig geen schadelijke stoffen uitstoot.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Artikel 26 van het Kaderbesluit is van overeenkomstige toepassing op een Ibusamenwerkingsverband.

C

In artikel 3 wordt 'technologie- en innovatieontwikkeling' vervangen door 'technologie-, innovatie- en kennisontwikkeling' en wordt 'de sector mobiliteit en transport door het gebruik van' vervangen door 'de sectoren bouw, mobiliteit en transport door het gebruik van mobiele machines en'.

D

Artikel 6, onderdeel b, komt te luiden:

- b. het versnellen van de ontwikkeling van:
 - 1°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3, L1 of L2;
 - 2°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van personen met voertuigkwalificaties M2 of M3;
 - 3°. emissiearme mobiele machines voor gebruik op luchthaventerreinen;
 - 4°. zero-emissie mobiele machines, of
 - 5°. emissiearme vaartuigen, en.



E

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt na 'emissiearme vervoermiddelen' toegevoegd 'en emissiearme vliegtuigen'.
2. In onderdeel c wordt 'sector transport en mobiliteit' vervangen door 'sectoren bouw, transport en mobiliteit'.

F

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel b komt te luiden:

- b. bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling van:
 - 1°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3, L1 of L2;
 - 2°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van personen met voertuigkwalificaties M2 of M3;
 - 3°. zero-emissie mobiele machines, of
 - 4°. emissiearme vaartuigen,;

b. In onderdeel e wordt na 'lokale infrastructuurvoorziening of' ingevoegd 'een investering'.

2. In het tweede lid, onderdeel b, wordt 'een haveninfrastructuurvoorziening' vervangen door 'een investering haveninfrastructuurvoorziening'.

G

Na artikel 8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8a. Verstrekken van subsidie voor een project learning by using

1. Onze Minister kan subsidie verstrekken voor een project learning by using dat:
 - a. bijdraagt aan het realiseren van de doelstelling van deze regeling;
 - b. bijdraagt aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen;
 - c. voldoende van kwaliteit is blijkend uit:
 - 1°. de uitwerking van aanpak en methodiek;
 - 2°. de wijze waarop gegevens worden verzameld en verwerkt en kennis wordt verspreid;
 - 3°. de omgang met risico's; en
 - 4°. de mate waarin de beschikbare middelen effectief en efficiënt worden ingezet;
 - d. bestaat uit het aanschaffen van het volgende minimaal aantal emissiearme vervoermiddelen voor ten minste een van de volgende categorieën:
 - 1°. voor wat betreft emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen met een plug-in hybride aandrijflijn vijf met voertuigkwalificatie N3, of
 - 2°. voor wat betreft emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg die beschikken over een elektrische aandrijflijn:
 - i. tien met voertuigkwalificatie N2 vanaf een maximumgewicht van 4.250 kg, of
 - ii. vijf met voertuigkwalificatie N3, of
 - 3°. voor wat betreft emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg die beschikken over een elektrische aandrijflijn gebruik makend van waterstof:
 - i. vijf met voertuigkwalificatie N2 vanaf een maximumgewicht van 4.250 kg, of
 - ii. drie met voertuigkwalificatie N3;
 - e. voor wat betreft het projectonderdeel dat het project experimentele ontwikkeling inhoudt, bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling van kennis en de verspreiding daarvan over de inzet op grotere schaal van:
 - 1°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen met voertuigkwalificatie N2 vanaf een maximumgewicht van 4.250 kg, die beschikken over een elektrische aandrijflijn, of
 - 2°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen met voertuigkwalificatie N3, die beschikken over een elektrische aandrijflijn of een plug-in hybride aandrijflijn;



- f. voor wat betreft een projectonderdeel dat een investering lokale infrastructuurvoorziening inhoudt, voldoet aan de in artikel 4, onderdelen c tot en met e, bedoelde voorwaarden;
 - g. voor wat betreft een projectonderdeel dat een investering milieubescherming inhoudt, voldoet aan artikel 10, waarbij dit onderdeel alleen geldt voor de investering in:
 - 1°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen met voertuigkwalificatie N2 vanaf een maximumgewicht van 4.250 kg, die beschikken over een elektrische aandrijflijn, of
 - 2°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen met voertuigkwalificatie N3, die beschikken over een elektrische aandrijflijn of een plug-in hybride aandrijflijn, en
 - 3°. niet openbare tank- of laadinfrastructuur; en
 - h. in Nederland wordt uitgevoerd.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel 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.

H

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt na 'project proeftuin' toegevoegd 'of een project learning by using'.
2. In de aanhef wordt 'na project proeftuin' ingevoegd 'of een project learning by using'.

I

In artikel 11 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- f. bij een project learning by using: 3 jaar.

J

Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt '2019 € 7.000.000,-' vervangen door '2021 € 8.000.000,-'.
2. In het tweede lid wordt '2019' vervangen door '2021'.
3. Onder vernummering van het derde tot en met zesde lid tot vierde tot en met zevende lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
 3. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in de artikel 6 voor emissiearme mobiele machines voor gebruik op luchthaventerreinen, bedraagt voor 2021 € 250.000,-;
4. Het vierde lid (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In onderdeel a wordt '2019 € 15.400.000,-' vervangen door '2021 € 7.000.000,-'.
 - b. In onderdeel b wordt '2019 € 4000.000,-' vervangen door '2021 € 2.000.000,-'.
 - c. In onderdeel c wordt '2019 € 900.000,-' vervangen door '2021 € 400.000,-'.
 - d. Onderdeel d vervalt, onder verlettering van de onderdelen e en f tot d en e.
 - e. In onderdeel d (nieuw) wordt 'emissiearme' vervangen door 'zero-emissie' en wordt '2019 € 1.300.000,-' vervangen door '2021 € 5.000.000,-'.
 - f. In onderdeel e (nieuw) wordt '2019 € 4.000.000,-' vervangen door '2021 € 1.800.000,-'.
5. Het vijfde lid (nieuw) komt te luiden:
 5. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in artikel 7 voor:



- a. projecten gericht op de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen bedraagt voor 2021 € 400.000,-;
- b. projecten gericht op de ontwikkeling van emissiearme vliegtuigen bedraagt voor 2021 € 320.000,-.

6. Onder vernummering van het zesde en zevende lid (nieuw) tot zevende en achtste lid wordt een lid ingevoegd luidende:

6. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in artikel 8a bedraagt voor 2021 € 11.000.000,-.

7. In het achtste lid (nieuw) wordt 'kan de Minister het resterende bedrag beschikbaar stellen' vervangen door 'stelt de Minister het resterende bedrag beschikbaar'.

K

Artikel 13, wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een aanvraag tot subsidieverlening kan worden ingediend vanaf 23 maart 2021 tot en met 6 april 2021 17.00 uur.

2. Het tweede vervalt, onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.

L

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt 'een samenwerkingsverband van een onderneming' vervangen door 'een samenwerkingsverband van een of meerdere ondernemingen' en wordt na 'niet-gouvernementele organisatie' toegevoegd ', waarbij een van de bedoelde ondernemingen de penvoerder is'.

2. In het vierde lid wordt na 'niet-gouvernementele organisatie' toegevoegd ', waarbij een van de bedoelde ondernemingen de penvoerder is'.

3. Onder vernummering van het vijfde lid tot zevende lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

5. Bij een project learning by using wordt de aanvraag ingediend door een lbu-samenwerkingsverband, waarbij ten minste twee ondernemingen investeren in emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg of in emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg en tank- of laadinfrastructuur.
6. Onverminderd het vijfde lid kan maximaal één onderzoeksorganisatie deel uitmaken van het samenwerkingsverband.

M

Artikel 15, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d wordt na 'project proeftuin' ingevoegd 'of een project learning by using'.

2. Onder verlettering van onderdeel e tot h worden drie onderdelen ingevoegd, luidende:

- e. voor een project proeftuin een door alle deelnemende partijen ondertekende samenwerkingsovereenkomst van het samenwerkingsverband;
- f. voor een project learning by using:
 - 1°. een door alle deelnemende partijen ondertekende lbu-samenwerkingsovereenkomst van het samenwerkingsverband;
 - 2°. een offerte of offertes van de aanschaf van de emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg of een schriftelijke overeenkomst tot koop die nog geen onherroepelijke verplichtingen bevat;
 - 3°. de offerte of offertes van referentievoertuigen;
 - 4°. een plan van aanpak dat de wijze van de gegevensverzameling en -verwerking en kennisverspreiding omschrijft en dat in ieder geval betrekking heeft op:
 - 1°. data die inzichtelijk maken wat de actieradius is van voertuigen onder verschillende omstandigheden;



- 2°. data over de kosten die gemoeid zijn met de aankoop en operatie van voertuigen, en
- 3°. data die van belang zijn voor de inzetbaarheid van voertuigen in dagelijkse logistieke processen;
- g. een onderbouwing van de wijze waarop het eigen aandeel in de projectkosten wordt gefinancierd, indien een aanvraag door een onderneming wordt ingediend;

3. Onderdeel h (nieuw) komt te luiden:

- h. een onderbouwing van de wijze waarop het eigen aandeel in de projectkosten door de deelnemers van het samenwerkingsverband of een lbu-samenwerkingsverband wordt gefinancierd, indien een aanvraag namens de deelnemers van een samenwerkingsverband of een lbu-samenwerkingsverband wordt ingediend.

N

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'projecten cofinanciering en projecten haalbaarheidsstudie' vervangen door 'projecten cofinanciering, projecten haalbaarheidsstudie en projecten learning by using'.

2. Het zesde lid komt te luiden:

6. Indien een subsidieplafond niet volledig wordt benut in het tijdvak waarvoor het is vastgesteld stelt de Minister het resterende bedrag beschikbaar voor aanvragen vallend onder een subsidieplafond dat reeds voor het aflopen van het tijdvak volledig is uitgeput en worden de gerangschikte aanvragen behandeld op volgorde van:
 - a. projecten proeftuin;
 - b. projecten experimentele ontwikkeling;
 - c. projecten learning by using;
 - d. projecten haalbaarheidsstudies.

O

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'project cofinanciering en haalbaarheidsstudie' vervangen door 'project cofinanciering, haalbaarheidsstudie en learning by using'.

2. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Als de adviescommissie, bedoeld in artikel 25, aan een project proeftuin 70 punten of meer toekent en dat project heeft betrekking op zero-emissie mobiele machines die binnen het project worden ingezet in de woningbouw ontvangt dat project een bonus van 10 punten.

3. In het derde lid wordt na 'aanvraag' toegevoegd 'of als het tweede lid van toepassing is maximaal 110 punten'.

P

Artikel 19, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel 3°, wordt 'voertuigen' vervangen door 'emissiearme mobiele machines' en wordt '€ 500.000,-' vervangen door '€ 250.000'.

b. In onderdeel 4°, wordt 'emissiearme' vervangen door 'zero-emissie'.

2. Onderdeel d komt te luiden:

- 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:
 - 1°. voor emissiearme vervoermiddelen maximaal € 50.000,-;
 - 2°. voor emissiearme vliegtuigen maximaal € 80.000,-;
 - 3°. indien er sprake is van een samenwerkingsverband van een of meerdere ondernemingen



met een onderzoeksorganisatie of een niet-gouvernementele organisatie, ontvangt een of meer ondernemingen minimaal 20% van de totale subsidieverlening;

3. Onderdeel e wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel 1°, onder i, wordt '€ 1.000.000,-' vervangen door '€ 900.000,-'.

b. In onderdeel 1°, onder ii, wordt na 'groepsvrijstellingsverordening' toegevoegd 'met een maximum van 28% voor grote ondernemingen, 38% voor middelgrote ondernemingen en 48% voor kleine ondernemingen'.

c. In onderdeel 4°, aanhef, wordt 'emissiearme' vervangen door 'zero-emissie' en wordt '€ 1.000.000,-' vervangen door '€ 2.000.000,-'.

d. In onderdeel 4°, onder i, wordt '€ 500.000,-' vervangen door '€ 900.000,-'.

e. In onderdeel 5°, aanhef, wordt '€ 2.000.000,-' vervangen door '€ 1.800.000,-'.

f. In onderdeel 5°, onder i, wordt '€ 1.000.000' vervangen door '€ 900.000'.

4. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- f. bij een project learning by using maximaal € 3.000.000,- waarbij:
 - 1° voor het projectonderdeel experimentele ontwikkeling: de maximale bedragen en percentages als bedoeld en genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening van toepassing zijn waarbij het maximale bedrag wordt berekend door het aantal projectdeelnemers te vermenigvuldigen met € 45.000,- en maximaal 15% van de totaal verleende subsidie, en
 - 2° voor het projectonderdeel investering milieubescherming: de maximale percentages bedoeld in artikel 36, zesde en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening van toepassing zijn met een maximum van 28% voor grote ondernemingen, 38% voor middelgrote ondernemingen en 48% voor kleine ondernemingen, en
 - 3° indien het project mede inhoudt een investering lokale infrastructuurvoorziening: het maximale bedrag bedoeld in artikel 56, zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening van toepassing is en maximaal € 900.000,- voor die investering.

Q

Artikel 20, eerste lid, komt te luiden:

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking:
 - a. bij een project cofinanciering: de kosten als bedoeld in artikel 56, vijfde lid, 56 ter, tweede lid of 56 quater, tweede 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;
 - c. bij een project experimentele ontwikkeling: de kosten als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - d. bij een project haalbaarheidsstudie: de kosten als bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - e. bij een project proeftuin inhoudende experimentele ontwikkeling: de kosten als bedoeld in de artikelen 25, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening
 - f. bij een project proeftuin mede inhoudende een investering lokale infrastructuurvoorzieningen: de kosten als bedoeld in artikel 56, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - g. bij een project proeftuin mede inhoudende een investering milieubescherming: de kosten als bedoeld in artikel 36, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - h. bij een project proeftuin mede inhoudende steun voor havens: de kosten als bedoeld in artikel 56 ter, tweede lid, of 56 quater, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - i. bij een project learning by using inhoudende experimentele ontwikkeling: de kosten als bedoeld in de artikelen 25, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - j. bij een project learning by using mede inhoudende een investering in lokale infrastructuurvoorzieningen: de kosten als bedoeld in artikel 56, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - k. bij een project learning by using inhoudende een investering milieubescherming: de kosten



als bedoeld in artikel 36, vijfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

R

Na artikel 23 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 23a. Bevoorschotting

1. Onze Minister verstrekt ambtshalve voorschotten voor een subsidie die nog niet is vastgesteld.
2. Bij subsidies tot € 25.000,- wordt bij de beschikking tot subsidieverlening een voorschot verstrekt van 100% van het verleende subsidiebedrag.
3. Bij subsidies van € 25.000,- of meer bedraagt het totale voorschotbedrag 90% van het verleende subsidiebedrag.
4. Bij subsidies van € 25.000,- of meer:
 - a. wordt het eerste voorschot ambtshalve verstrekt binnen twee weken na de datum van de beschikking tot subsidieverlening of binnen twee weken na de in het projectplan aangegeven startdatum;
 - b. worden de daaropvolgende voorschotten ambtshalve verstrekt binnen twee weken na 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober;
 - c. wordt, met in achtneming van het derde lid, het voorschot berekend door het totale voorschotbedrag te delen door het aantal kwartalen in de subsidieperiode.
5. Bij subsidies van € 25.000,- of meer met een begroting per mijlpaal:
 - a. is het vierde lid, onder a en b van toepassing;
 - b. wordt, met in achtneming van het derde lid, de hoogte van het voorschot berekend door de in de periode tussen twee mijlpalen te maken subsidiabele kosten te vermenigvuldigen met het in artikel 19 bepaalde subsidiepercentage en te delen door het aantal voorschotmomenten in deze periode.
6. Bij subsidies van € 25.000,- tot € 125.000,- en waarvan de projectduur 1 jaar of minder is zijn het vierde en vijfde lid niet van toepassing en wordt het voorschot ambtshalve verstrekt binnen twee weken na de datum van de beschikking tot subsidieverlening.

S

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'eindrapport' ingevoegd 'met een openbaar gedeelte'.
2. Na het tweede lid worden twee leden toegevoegd, luidende:
 3. Bij een project learning by using zijn de ondernemingen in het Ibu-samenwerkingsverband verplicht:
 - a. aan te tonen dat de eerste inschrijving en tenaamstelling van de emissiearme vervoermiddelen plaatsvindt na de datum van indiening van de aanvraag;
 - b. er zorg voor te dragen dat de emissiearme vervoermiddelen gedurende twee jaar vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling en gedurende de looptijd van het project:
 - 1° ononderbroken op naam van de betreffende onderneming zijn gesteld, of
 - 2° ononderbroken op naam van de leasemaatschappij zijn gesteld, waarbij de onderneming die het vervoermiddel least deze ononderbroken voor een periode van twee jaar least;
 - c. onverwijld schriftelijk mededeling te doen aan de Minister indien er minder emissiearme vervoermiddelen worden aangeschaft dan waarvoor subsidie is verleend.
 4. De verplichting van het derde lid, onderdeel b, geldt niet indien de subsidieontvanger een emissiearm vervoermiddel vervangt door een ander nieuw emissiearm vervoermiddel dat ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze regeling en dit andere vervoermiddel gedurende de nog resterende termijn van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde periode op zijn naam is gesteld.



T

Na artikel 24 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 24a Wijziging subsidieverlening project learning by using

1. Indien de subsidieontvanger minder emissiearme vervoermiddelen aanschafft dan waarvoor subsidie is verleend, wordt het verleende subsidiebedrag naar rato verlaagd.
2. Indien de subsidieontvanger minder emissiearme vervoermiddelen aanschafft dan waarvoor subsidie is verleend en daardoor niet meer voldoet aan artikel 8a, eerste lid, onderdeel d, wordt het verleende subsidiebedrag naar rato verlaagd en wordt het totale verleende subsidiebedrag verlaagd met 10%.
3. Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 24, derde lid, onderdeel b, wordt het verleende subsidiebedrag verlaagd waarbij het bedrag wordt bepaald door de subsidie te verminderen met 1/24^e van het verstrekte subsidiebedrag vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting genoemd in artikel 24, derde lid, onderdeel b.
4. In de gevallen bedoeld in het eerste, tweede of derde lid wordt de verleningsbeschikking dienovereenkomstig gewijzigd.

U

In artikel 25, eerste lid, wordt 'projecten experimentele ontwikkeling en projecten proeftuin als bedoeld in de artikelen 6 en 8' vervangen door 'projecten experimentele ontwikkeling, projecten proeftuin en projecten learning by using als bedoeld in de artikelen 6, 8 en 8a'.

V

In artikel 26 wordt 'subsidies die voor 1 oktober 2021 zijn verstrekt' vervangen door 'subsidies die voor 1 oktober 2021 zijn aangevraagd'.

ARTIKEL II

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

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De Subsidierегeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (hierna: regeling DKTI) geeft een kader voor het verstrekken van subsidies ter bevordering van de totstandkoming van klimaattechnologieën en -innovaties in de sector transport. Met het programma wordt de transitie naar innovatieve en duurzame energiedragers gestimuleerd. Hierbij richt het programma zich op ontwikkeling van vervoersmiddelen en bijbehorende tank- en laadinfrastructuur in een pre-commerciële fase.

Jaarlijks worden de technologie- en innovatieopgaven opnieuw geprioriteerd. In het klimaatakkoord wordt beschreven dat de bestaande regeling DKTI kan worden aangewend voor onder meer:

- Bussen, doelgroepenvervoer, reinigingsvoertuigen;
- Nieuwe concepten voor stadslogistiek, zoals Light Electric Vehicles en cargobikes en
- Het bevorderen van de ontwikkeling en het aanbod van zero-emissie voertuigen en schepen.

Met deze regeling wordt de derde tranche van de Subsidierегeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (hierna: wijzigingsregeling DKTI) vastgesteld en opengesteld. Deze toelichting beschrijft de wijzigingen ten opzichte van de tweede tranche van de regeling DKTI en geeft hiervoor de argumentatie.

2. Hoofdlijnen wijziging

Ten opzichte van 2019 wordt de regeling DKTI uitgebreid met een nieuwe categorie, genoemd 'learning by using'. Het doel van learning by using is het opdoen en delen van ervaring met groot-schalige aanschaf en gebruik van zero-emissie voertuigen in het goederenvervoer om hierdoor kennis over een effectieve en efficiënte inzetbaarheid (bijvoorbeeld in verband met de actieradius, de laadduur of meer in algemene zin de operationele kosten) van deze voertuigen verder te verhogen. Concreet betreft dit zero-emissie voertuigen in de categorieën N2 vanaf een maximumgewicht van 4.250 kg en N3. Projecten betreffende het rijden op biobrandstoffen worden niet ondersteund vanuit learning by using.

Verwacht wordt dat ondernemingen in Ibv-samenwerkingsverbanden investeren in voertuigen en – indien nodig – voor het project relevante tank- of laadinfrastructuur. De wijzigingsregeling DKTI voorziet erin dat niet alleen de gesteunde bedrijven zelf waardevolle informatie inwinnen over de mogelijkheden om zero-emissie vervoersmiddelen grootschalig in te zetten in hun dagelijkse logistieke processen. Projecten voorzien er ook in dat opgedane ervaringen worden gedeeld met de sector als geheel waardoor ook de onzekerheden van potentiële toekomstige gebruikers over het gebruik van zero-emissie toepassingen kunnen worden verkleind. Tenslotte kunnen aan de aanbodkant gedeelde kennis en ervaringen dienen als input voor verdere aanpassing van zero-emissie-voertuigen aan de behoeften van grootschalige inzet.

Afgezien van deze toevoeging blijft de regeling DKTI op hoofdlijnen ongewijzigd. Evenals in voorgaande jaren zal de regeling DKTI bijdragen aan de ontwikkeling en demonstratie van nieuwe emissiearme oplossingen via de projectsoorten 'experimentele ontwikkeling' en 'proeftuin'. Deze projectsoorten zullen zich blijven richten op dezelfde voertuigtypen als in 2019, te weten voertuigen voor goederenvervoer over de weg, bussen, twee- en driewielers, mobiele machines, en vaartuigen. Ter verduidelijking van het toepassingsgebied van de regeling DKTI is de bestaande voertuigcategorie grondgebonden voertuigen op luchthavens herbenoemd naar emissiearme mobiele machine op luchthaventerreinen. Dit voertuigtype komt enkel voor de projectsoort 'experimentele ontwikkeling' in aanmerking.

De steunmogelijkheden voor mobiele machines (buiten luchthaventerreinen) zijn aangepast aan de vereisten van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek. Binnen deze categorie komen enkel zero-emissie mobiele machines in aanmerking voor steun. Om het gebruik van zero-emissie mobiele machines bij woningbouw te stimuleren krijgen projecten proeftuin bij de beoordeling een bonus van tien punten als de machine wordt gebruikt voor woningbouw. Voorwaarde is wel dat de adviescommissie aan een dergelijk project 70 punten of meer heeft toegekend.

De projectsoorten 'cofinanciering', innovatieclusters en haalbaarheidsstudies blijven eveneens bestaan. Haalbaarheidsstudies mogen vanaf dit jaar ook betrekking hebben op emissiearme vliegtuigen (om mede invulling te geven aan het Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart).



Om de DKTI regeling in overeenstemming te brengen met het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) is steun aan projecten met betrekking tot bussen vanaf 2021 enkel nog mogelijk voor voertuigen met een OV- toepassing en worden bus projecten betreffende het rijden op biobrandstof niet langer ondersteund.

DKTI steun aan projecten met betrekking tot twee- en driewielers (categorie L1 of L2) is vanaf 2021 enkel nog mogelijk voor voertuigen met een toepassing in het goederenvervoer. Dit om nauwer aan te sluiten bij de afspraken die zijn gemaakt in het klimaatakkoord ten aanzien van de verdere verduurzaming in logistiek.

Staatssteun

In deze wijzigingsregeling wordt gebruikgemaakt van de algemene groepsvrijstellingsverordening, waardoor er bij subsidieverlening op basis van deze regeling sprake is van geoorloofde vorm van 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 de nieuwe categorie learning by using zal in ieder geval gebruik worden gemaakt van artikel 25 (onderzoek en ontwikkeling) gecombineerd met artikel 36 (investering in milieubescherming) of artikel 25 gecombineerd met artikel 36 (investering in milieubescherming) en artikel 56 (steun voor lokale infrastructuurvoorzieningen).

Na publicatie zal de Europese Commissie met een kennisgeving op de hoogte worden gesteld van deze wijzigingsregeling.

3. Regeldruk

De enige wijziging van invloed betreft de uitbreiding van de regeling met de projectcategorie learning by using. De regeldruk voor de aanvragers van een project learning by using bestaat uit het kennisnemen van de regeling, het opstellen van het projectplan inclusief een plan van aanpak voor de gegevensverzameling en -verwerking en het indienen van de aanvraag. Voor het aanvraagproces zijn de kosten voor een samenwerkingsverband van twee partijen in een project learning by using geschat op 1.500 Euro. Na verlening dient jaarlijks een voortgangsrapportage ingediend te worden, inclusief financiële projectadministratie. Na afloop van het project dient de eindrapportage te worden ingediend, inclusief de financiële verantwoording. De lasten verbonden aan de uitvoering van een project learning by using worden geschat op 500 euro per jaar, voor de duur van het project.

4. Uitvoering

De regeling DKTI wordt uitgevoerd door RVO, onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. 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 is betrokken geweest bij het opstellen van de wijzigingsregeling DKTI en heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. Uit die toets zijn geen problemen in de uitvoerbaarheid naar voren gekomen.

5. Consultatie

Deze regeling heeft van 8 oktober tot en met 5 november 2020 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 56 reacties ontvangen, waarvan 28 openbaar. Indieners zijn met name bedrijven en instellingen die gebruik willen maken van de regeling, organisaties en adviseurs die hun belangen behartigen en enkele overheidsorganisaties. Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele inspraakreacties, maar wordt op hoofdlijnen weergegeven wat de aard van de reacties was en in hoeverre deze tot aanpassingen van de regeling hebben geleid.

Aanvullende wijzigingen naar aanleiding van de consultatie

De consultatie heeft geleid tot een vijftal aanpassingen van de regeling met betrekking tot de nieuwe projectcategorie learning by using. Dit betreft in eerste instantie het in artikel 19 opgenomen steunpercentage voor investeringen milieubescherming. De vraag of een lager steunpercentage voldoende is voor investeringen milieubescherming en om een project learning by using aan te kunnen gaan werd beantwoord in ongeveer de helft van alle ontvangen reacties en het antwoord op deze vraag was unaniem negatief. Daarom wordt het hogere steunpercentage opgenomen in artikel 19. Met betrek-



king tot het steunpercentage gaf tevens circa een kwart van de respondenten aan dat niet alle projecten in aanmerking komen voor aanvullende steun van 12% op grond van de MIA/Vamil. In enkele reacties werd daarom gevraagd om een nog hoger steunpercentage voor de DKTI dan de voorgestelde keuzes. Aan dit verzoek wordt niet tegemoetgekomen. Ook al varieert het MIA/Vamil voordeel per casus, een voordeel van 12% kan als een redelijk gemiddelde worden beschouwd voor de relevante projecten.

Aanleiding voor een tweede aanpassing naar aanleiding van de consultatie was dat een groot deel van de respondenten aangaf, dat de voorziene selectieprocedure voor learning by using projecten onvoldoende waarborgen biedt met betrekking tot de impact en kwaliteit van projecten. Daarom wordt de beoordeling van learning by using projecten op volgorde van binnenkomst aangevuld met een toets die extra waarborgen biedt, waarbij kwalitatief ontoereikende voorstellen worden afgewezen. De mogelijkheid tot aanvullende toetsing wordt gerealiseerd door een aanpassing van artikel 8a, die nader omschrijft wat de relevante aandachtspunten zijn bij de beoordeling van de kwaliteit van voorstellen.

Om in het kader van deze toets beter te kunnen beoordelen of projecten bijdragen aan de ontwikkeling en verspreiding van relevante kennis, zal het plan van aanpak omtrent de wijze van gegevensverzameling, -verwerking en kennisverspreiding onderdeel gaan uitmaken van de in artikel 15 omschreven aanvraagvereisten. In artikel 15 wordt tevens verduidelijkt dat dit 'leerplan' betrekking moet hebben op de kosten, de actieradius en overige aspecten die cruciaal zijn voor de inzetbaarheid van de ondersteunde zero emissievoertuigen.

Ook wordt er een aanpassing doorgevoerd om tegemoet te komen aan de wens van circa een kwart van de aanvragers om kennisinstellingen een grotere rol te laten innemen in projecten learning by using. Om die reden wordt in artikel 14 opgenomen dat kennisinstellingen onderdeel uit mogen maken van het samenwerkingsverband. Door deze mogelijkheid worden projecten nog beter in staat gesteld om kwalitatief hoogwaardige projecten in te dienen en uit te voeren.

Tenslotte zijn de administratieve lasten verbonden aan een project(aanvraag) learning by using op ambtelijk advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) nader verduidelijkt in de alinea 'Regeldruk' van de algemene toelichting op de DKTI-wijzigingsregeling. De ATR heeft de DKTI-wijzigingsregeling niet geselecteerd voor een formeel advies omdat er geen omvangrijke regeldruk-effecten aan de orde zijn als gevolg van het voorstel.

Toelichting op de overige reacties op de consultatie

Beschikbare middelen DKTI learning by using

Ongeveer een kwart van de respondenten geeft aan de voor de nieuwe projectcategorie learning by using beschikbare middelen ontoereikend te vinden of heeft vraagtekens bij de omvang van het budget in verhouding tot het in het Klimaatakkoord voor 2025 verwachte aantal zero emissie vrachtauto's. De omvang van de voor de DKTI beschikbare middelen past bij de middelen die bij de afspraken uit het Klimaatakkoord voor dit doel meerjarig beschikbaar zijn op de beleidsbegroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het is hierbij niet de verwachting dat de DKTI learning by using meteen grote aantallen voertuigen gaat realiseren. Hiervoor is de markt nog onvoldoende rijp, want los van de op dit moment nog aanzienlijke kostenverschillen tussen conventionele en zero-emissie vrachtwagens, is er tot nu toe nog heel beperkt ervaring opgedaan met de grootschalige inzet van zero-emissie vrachtwagens in de dagelijkse logistieke processen van gebruikers. De introductie van learning by using ziet erop toe dat er meer ervaring wordt opgedaan met de grootschalige inzet van zero-emissie vrachtwagens, dat procesinnovatie wordt bevorderd en deze kennis met relevante partijen wordt gedeeld. Hierdoor kunnen onnodige onzekerheden bij gebruikers weggenomen worden en kan de total cost of ownership van voertuigen door procesinnovaties sneller worden verlaagd. Dit is een noodzakelijke stap in de transitie naar zero emissie vrachtauto's.

Lucht- en scheepvaart

Met betrekking tot de beschikbare middelen voor de overige projectcategorieën hebben vertegenwoordigers van de lucht- en scheepvaartsector aangegeven teleurgesteld te zijn over de omvang en de mogelijkheden die worden geboden voor de voor hun relevante projecten. Vertegenwoordigers van de luchtvaartsector vragen tevens om een eigen, omvangrijk luchtvaartprogramma. Met het oog op de beperkt beschikbare middelen op de beleidsbegroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, worden de mogelijkheden voor de lucht- en scheepvaart nu niet uitgebreid. De opmerkingen ten aanzien van de geschiktheid en de omvang van de regeling worden meegenomen in de



breder discussie rondom het benodigd en passend financieel instrumentarium voor de verduurzaming van de luchtvaart en de scheepvaart.

Reikwijdte DKTI-regeling

Een aantal indieners had verder graag een uitbreiding gezien van zowel de projectcategorie learning by using als ook de categorieën experimentele ontwikkeling en proeftuinen. Concreet betrof dit de mogelijkheid om diverse andere voertuigcategorieën en doelgroepen toe te voegen aan deze projectsoorten. Met het oog op de beperkt beschikbare middelen is de reikwijdte van de DKTI-regeling ook in dit opzicht niet verder uitgebreid.

Mobiele machines

De DKTI-wijzigingsregeling biedt steunmogelijkheden voor enerzijds zero-emissie mobiele machines en hieraan aanvullend in beperkte omvang emissiearme mobiele machines die alleen op luchthaven-terreinen worden gebruikt. De steunmogelijkheden voor zero-emissie mobiele machines zijn aangepast in de DKTI-wijzigingsregeling aan de vereisten van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek. Hierover zijn diverse vragen gesteld in de consultatie. Concreet betreft dit het verzoek om de reikwijdte van deze categorie ('bouwwerkzaamheden') nader te verduidelijken en/of te verbreden. Ook werd door verschillende partijen verzocht om de mogelijkheid om 10 extra punten toe te kennen in de beoordeling ook toe te passen op projecten in de grond-, weg- en waterbouw (GWW). Daarnaast wordt gevraagd naar de relatie van de DKTI tot het bredere kabinetsbeleid omtrent de Aanpak Stikstof.

DKTI-steun aan zero-emissie mobiele machines richt zich op de implementatie van de Aanpak Stikstof zoals door het kabinet uiteengezet in haar brief van 24 april 2020. Overeenkomstig de brief ondersteunt de DKTI in de betreffende categorie enkel projecten die betrekking hebben op 'bouwwerkzaamheden'. Bouwwerkzaamheden worden hierbij breed geïnterpreteerd als alle werkzaamheden die nodig zijn in de aanleg, bouw, onderhoud en sloop van onder andere woningen, utiliteit, energieprojecten en activiteiten in de grond, weg- en waterbouw. Alle activiteiten op de bouwlocatie vallen hieronder. Omdat er een voorkeur uitgaat naar woningbouwprojecten kunnen deze in de beoordeling maximaal 10 extra punten ontvangen. De reden dat deze mogelijkheid niet wordt geboden voor de GWW- en utiliteitsbouw is dat hiervoor binnen de Rijksdiensten al aanvullende pilotprojecten georganiseerd worden. Op 13 oktober 2020 heeft het kabinet bekendgemaakt¹ 500 miljoen euro extra in te zetten in de komende jaren voor kosteneffectieve stikstof reducerende maatregelen binnen de bouwsector. Over de precieze inzet dient nog een besluit te worden genomen. Het kabinet betreft daarbij de suggestie dat het concept van learning by using een belangrijke rol kan spelen in de verduurzaming van mobiele werktuigen.

Biobrandstoffen

Verder is in een aantal reacties voorgesteld om de steunmogelijkheden voor biobrandstofprojecten verder te beperken. Dit is al het geval in de wijzigingsregeling omdat biobrandstofprojecten niet langer ondersteund worden in de categorie zero-emissie mobiele machines. Ook in de nieuwe categorie learning by using hebben biobrandstofprojecten geen plaats. In de overige projectcategorieën komen biobrandstofprojecten daarnaast enkel in aanmerking voor steun als zij behoren tot de kwalitatief best ingediende projecten. Een verdere aanscherping van de voorwaarden voor biobrandstoffen is daarom nu niet aan de orde maar de noodzaak hiertoe zal nader worden onderzocht in het kader van de evaluatie van de DKTI in 2021.

6. Inwerkingtreding

De wijzigingsregeling DKTI treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van de in artikel 4.17, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving voor ministeriële regelingen genoemde vaste veranderingstermijn van twee maanden. Hiermee worden ongewenste publieke nadelen voorkomen als bedoeld in artikel 4.17, vijfde lid, onder a. 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 beschikt kunnen worden. Omdat er in de aanloop naar de totstandkoming van deze regeling een internetconsultatie is geweest, is de doelgroep op de hoogte van de regeling.

¹ Brief van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit van 13 oktober 2020, kamerstuk 2020Z18692.



Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

Hieronder worden de belangrijkste nieuwe begrippen en gewijzigde begrippen nader toegelicht.

Met de wijzigingsregeling DKTl wordt het mogelijk gemaakt om voor nieuwe projecten, genaamd 'learning by using', subsidie aan te vragen. In dit artikel wordt de begripsomschrijving van het project learning by using opgenomen. Subsidie voor projecten learning by using mogen alleen aangevraagd worden door een samenwerkingsverband dat bestaat uit ten minste twee ondernemingen die niet in een groep met elkaar verbonden zijn. Om die reden wordt in dit artikel een begripsomschrijving opgenomen van 'lbu-samenwerkingsverband' en van 'groep'.

Om het verschil tussen een project proeftuin en een project learning by using aan te geven is de definitie van project proeftuin aangepast. Door te benadrukken dat het in een project proeftuin gaat om de ontwikkeling van een nieuw of verbeterd product of dienst, wordt duidelijk waarin een project proeftuin verschilt van een project learning by using. Het doel van projecten learning by using is om lbu-samenwerkingsverbanden in staat te stellen op projectbasis grotere aantallen zero-emissie voertuigen voor het goederenvervoer over de weg aan te schaffen en te onderzoeken hoe deze in het logistieke proces ingebed kunnen worden, rekening houdend met onder andere de actieradius en de laadduur van deze voertuigen. In de definitie van het project learning by using wordt daarom benadrukt dat het voor wat betreft de experimentele ontwikkeling moet gaan om het ontwikkelen van een nieuw of verbeterd procedé. Een procedé is een logistiek proces bij transportondernemingen dat (anders) moet worden ingericht door de inzet van zero-emissie vervoermiddelen.

Personenbussen met voertuigkwalificatie M komen alleen voor subsidie in aanmerking als deze worden ingezet voor het openbaar vervoer. De begripsomschrijving wordt hierop aangepast.

De begripsomschrijving van onderzoeksorganisatie wordt ingeperkt om te verduidelijken dat alleen organisaties die algemeen wetenschappelijk en technisch onderzoek verrichten voor subsidie in aanmerking komen.

Met de wijzigingsregeling DKTl wordt ook een nieuwe categorie van vervoermiddelen toegevoegd die in aanmerking kan komen voor subsidie. Het gaat om emissiearme vliegtuigen. Deze vliegtuigen moeten beschikken over een volledig elektrische aandrijflijn of hybride aandrijflijn of geschikt zijn voor een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen en worden ingezet voor bemande goederen- of personenvervoer in de burgerluchtvaart. Het gaat dan om vliegtuigen of subsystemen daarvoor die aan bovenstaande criteria voldoen voor alle vluchtfasen of delen daarvan zoals taxiën, opstijgen, klimmen, dalen of landen. Voorbeelden van subsystemen zijn electromotoren en -generatoren, brandstofcellen, tanks voor de opslag van waterstof, batterijen en batterijmanagement systemen.

Verder wordt de begripsbepaling van emissiearme mobiele machines gewijzigd en beperkt tot het gebruik van deze mobiele machines op luchthaventerreinen.

Daarnaast komen, met uitzondering van mobiele machines op luchthaventerreinen, alleen nog mobiele machines die geen CO₂-uitstoot hebben in aanmerking voor subsidie op grond van deze regeling. Om die reden wordt er een begripsomschrijving van een zero-emissie mobiele machine toegevoegd.

Tenslotte worden de begripsbepalingen betreffende de richtlijn hernieuwbare energie aangepast omdat deze richtlijn is gewijzigd.

Onderdeel B

In het Kaderbesluit is een begripsomschrijving van samenwerkingsverband opgenomen. Deze begripsomschrijving sluit echter niet aan bij het soort samenwerkingsverband dat voor de projecten learning by using wordt gevraagd. Daarom is ervoor gekozen om in deze regeling een begripsomschrijving van lbu-samenwerkingsverband op te nemen. Omdat hierdoor wordt afgeweken van het Kaderbesluit betekent dit dat artikel 26 van het Kaderbesluit dat over samenwerkingsverbanden gaat niet van toepassing is op lbu-samenwerkingsverbanden. Om artikel 26 toch van toepassing te verklaren op dergelijke samenwerkingsverbanden wordt dit geregeld in artikel 2, tweede lid.



Onderdeel C

Het doel van de regeling DKTI is aangepast vanwege de behoefte om ook kennisontwikkeling te stimuleren en de regeling beter bij de bouwsector te laten aansluiten. Door de introductie van de nieuwe projectsoort learning by using en de aangepaste definitie van zero emissie mobiele machines zijn deze aspecten in de regeling doorgevoerd.

Onderdelen D en F

Deze artikelen worden gewijzigd omdat vervoer over de weg van personen en goederen opgesplitst wordt. Voertuigen met voertuigkwalificaties N en L komen in aanmerking voor subsidie bij vervoer over de weg van goederen. Voertuigen met voertuigkwalificatie M komen in aanmerking voor subsidie bij vervoer over de weg van personen. Verder komen geen emissiearme mobiele machines meer in aanmerking voor subsidie, maar alleen nog zero-emissie mobiele machines. Emissiearme mobiele machines voor gebruik op luchthaventerreinen komen alleen voor subsidie in aanmerking op grond van artikel 6, verstrekken van subsidie voor een project experimentele ontwikkeling.

Onderdeel E

De categorie emissiearme vliegtuigen komt in aanmerking voor een subsidie die betrekking heeft op een project haalbaarheidsstudie. Om die reden wordt onderdeel b gewijzigd.

Onderdeel G

De vereisten waaraan een project learning by using moet voldoen worden opgenomen in artikel 8a (nieuw). Een project learning by using is een combinatie van een project experimentele ontwikkeling met een investering milieubescherming of een combinatie van een project experimentele ontwikkeling met een investering milieubescherming en een investering lokale infrastructuur.

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.

Een project learning by using bevat in ieder geval voor alle in artikel 8a opgenomen categorieën van emissiearme vervoermiddelen een onderdeel experimentele ontwikkeling en een onderdeel investering milieubescherming. De eisen hiervoor zijn opgenomen in het eerste lid, onderdelen f en g.

In artikel 8a, eerste lid, onderdeel d, is opgenomen hoeveel voertuigen er minimaal per categorie emissiearme vervoermiddelen moeten worden aangeschaft om voor subsidie in aanmerking te komen. Voldoende is dat er voor één categorie het minimum aantal voertuigen wordt aangeschaft. Als de aanvrager voor een andere categorie ook emissiearme voertuigen wil aanschaffen maar minder voertuigen dan is aangegeven in onderdeel c dan komen die ook voor subsidie in aanmerking.

Onderdeel H

In artikel 10 zijn de voorwaarden opgenomen waaraan een subsidie voor een investering milieubescherming moet voldoen. Dit artikel is gewijzigd zodat ook projecten learning by using hieraan moeten voldoen.

Onderdeel I

De maximale projectduur van een project learning by using is drie jaar. Dit is toegevoegd aan artikel 11.

Onderdeel J

In artikel 12, eerste en tweede lid, krijgen de projecten cofinanciering en innovatiecluster een nieuw subsidieplafond.

Voor emissiearme mobiele machines voor gebruik op luchthaventerreinen kan er alleen nog subsidie worden aangevraagd voor projecten experimentele ontwikkeling. Om die reden wordt hiervoor een apart subsidieplafond opgenomen in artikel 12, derde lid (nieuw).

In het vierde lid (nieuw) krijgen de projecten experimentele ontwikkeling en proeftuinen een nieuw



subsidieplafond per categorie emissiearme vervoermiddelen, met uitzondering van de emissiearme mobiele machines voor gebruik op luchthaventerreinen waarvoor een apart subsidieplafond is opgenomen in het derde lid (nieuw).

In het vijfde lid (nieuw) waren drie aparte subsidieplafonds ingesteld voor projecten haalbaarheidsstudies, namelijk voor de alternatieve brandstoffen waterstof, biobrandstof en elektriciteit. Voor deze openstellingsperiode is ervoor gekozen om voor projecten haalbaarheidsstudies een subsidieplafond op te nemen voor de projecten gericht op de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen en een subsidieplafond voor de projecten gericht op de ontwikkeling van emissiearme vliegtuigen.

In het zesde lid (nieuw) is het subsidieplafond opgenomen voor projecten learning by using.

Onderdeel K

Subsidieaanvragen kunnen van 23 maart 2021 tot en met 6 april 2021 17.00 uur worden ingediend.

De projecten haalbaarheidsstudies, cofinanciering en learning by using worden op volgorde van binnenkomst beoordeeld, en indien het betreffende subsidieplafond eerder wordt bereikt, zal de mogelijkheid tot het indienen van die projecten worden gesloten.

Onderdeel L

Een aanvraag voor een project learning by using moet worden ingediend door een lbu-samenwerkingsverband van ten minste twee ondernemingen. Omdat gegevensverzameling en -verwerking en het verspreiden van kennis belangrijke aspecten zijn van de projecten learning by using is in artikel 14, zesde lid, de mogelijkheid opgenomen dat een samenwerkingsverband, naast ten minste twee ondernemingen, ook kan bestaan uit maximaal één onderzoeksorganisatie.

Voor alle projectsoorten geldt dat een onderneming de penvoerder is. Zie artikel 14, derde en vierde lid.

Onderdeel M

Als extra aanvraagvereisten is in artikel 15, onderdeel f (nieuw), opgenomen dat de aanvraag een samenwerkingsovereenkomst van het lbu-samenwerkingsverband moet bevatten, een offerte of offertes van de aanschaf van de emissiearme vervoermiddelen en de offerte of offertes van referentievoertuigen. Ook moet uit de aanvraag blijken dat de voertuigen nog niet zijn aangeschaft. Indien er al een schriftelijk overeenkomst tot koop is gesloten dan mag die overeenkomst geen onherroepelijke verplichtingen bevatten. Ten slotte is het verspreiden van kennis een essentieel aspect van de projecten learning by using. Daarom moet bij de aanvraag een plan van aanpak worden ingediend dat de wijze van de gegevensverzameling en -verwerking en kennisverspreiding omschrijft (artikel 15, onder f, onderdeel 4°).

Onderdeel e wordt verletterd tot onderdeel h en hierin is bepaald dat als er een aanvraag door een samenwerkingsverband of een lbu-samenwerkingsverband namens zijn deelnemers wordt ingediend die aanvraag een onderbouwing bevat van de wijze waarop het aandeel in de projectkosten per deelnemer wordt gefinancierd. In onderdeel g (nieuw) is een soortgelijke bepaling opgenomen in het geval dat een aanvraag door één onderneming wordt ingediend. Bij het beoordelen van de aanvraag is het van belang dat ook dan de financiering van het eigen aandeel in de projectkosten van die onderneming inzichtelijk is.

Onderdelen N en O

Voor projecten learning by using wordt ervoor gekozen om deze te behandelen op volgorde van binnenkomst. Er zal getoetst gaan worden aan de doelstelling van de regeling, de weigeringsgronden uit het Kaderbesluit subsidies lenM, en die uit artikel 18 van de regeling.

Een project proeftuin dat betrekking heeft op de inzet van zero-emissie mobiele machines voor de woningbouw krijgt een bonus van 10 punten als de adviescommissie een dergelijk project 70 punten of meer heeft toegekend. Vanwege de stikstofproblematiek is ervoor gekozen om deze projecten extra te stimuleren.

Onderdeel P

Abusievelijk was bij de wijziging van de regeling in 2019 in artikel 19, eerste lid, onder c, onderdeel 3°, voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen opgenomen, terwijl emissiearme mobiele machines



wordt bedoeld. Om deze reden wordt in dit onderdeel voertuigen vervangen door emissiearme mobiele machines.

Artikel 19, eerste lid, onderdeel d, wordt gesplitst in twee categorieën. Voor een project haalbaarheidsstudie bedraagt de subsidie voor de categorie emissiearme vervoermiddelen maximaal € 50.000,- en voor de categorie emissiearme vliegtuigen maximaal € 80.000,-. Verder wordt in het eerste lid, onderdeel d, onderdeel 3°, bepaald dat bij een project haalbaarheidsstudie een of meerdere ondernemingen in een samenwerkingsverband met een onderzoeksorganisatie minimaal 20% van de subsidieverlening ontvangt.

Artikel 19, eerste lid, onder e, onder 1°, onderdeel ii wordt gewijzigd, omdat de maximale steunintensiteit voor een project dat mede inhoudt een investering milieubescherming wordt verminderd met 12% en dus verlaagd naar 28% voor grote ondernemingen, 38% voor middelgrote ondernemingen en 48% voor kleine ondernemingen. Voor die 12% kan steun worden gevraagd op grond van de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2009. In het eerste lid onder f, onderdeel 2° (nieuw) worden deze percentages ook opgenomen.

Aan artikel 19, eerste lid, wordt een onderdeel toegevoegd (onderdeel f) waarin voor het project learning by using maximale bedragen en steunintensiteiten zijn opgenomen. Ook voor deze projectensoort en vervoermiddelen wordt bij het bepalen van de maximale steunintensiteit en de maximumbedragen aangesloten bij de algemene groepsvrijstellingsverordening en de nationale beleidswensen.

Onderdeel Q

De nieuwe onderdelen i, j en k, in het eerste lid van artikel 20 bevatten de subsidiabele kosten voor de projecten learning by using die gebaseerd zijn op de kosten die beschreven worden in de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Onderdeel R

Teneinde duidelijke regels te stellen over de wijze van bevoorschotting van de projecten, is ervoor gekozen om artikel 23a toe te voegen aan de regeling waarin deze regels staan omschreven.

Onderdeel S

Er wordt een nieuw derde en vierde lid aan artikel 24 toegevoegd.

In het derde lid worden extra verplichtingen opgenomen voor het project learning by using. Om aan de voorwaarde uit de algemene groepsvrijstellingsverordening te voldoen dat er sprake is van een stimulerend effect van deze subsidie, is in onderdeel a de verplichting opgenomen dat de subsidieontvanger aantoont dat de eerste inschrijving en tenaamstelling van de emissiearme vervoermiddelen plaatsvindt na de datum van indiening van de aanvraag. Samen met het aanvraagvereiste dat als er een overeenkomst tot koop is gesloten deze geen onherroepelijke verplichtingen mag bevatten moet worden voorkomen dat een aanvrager de emissiearme vervoermiddelen al heeft besteld of op zijn naam heeft staan voordat de aanvraag is ingediend.

Om procesinnovatie te kunnen doorvoeren in de logistiek is het van belang dat de ondernemingen in het Ibv-samenwerkingsverband minimaal twee jaar met deze voertuigen gaan rijden. Om die reden moeten de ondernemingen er zorg voor dragen dat de voertuigen gedurende twee jaar vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling ononderbroken op naam van de betreffende onderneming zijn gesteld. Als de voertuigen worden geleast via een leasemaatschappij en op naam van de leasemaatschappij blijven staan dan moeten de voertuigen gedurende twee jaar ononderbroken op naam van de leasemaatschappij zijn gesteld, waarbij de onderneming die het voertuig leest deze ononderbroken voor een periode van twee jaar leest. Deze verplichting is opgenomen in artikel 24, derde lid, onderdeel b.

Een belangrijk onderdeel van het project learning by using is de subsidie die wordt verleend per aangeschaft emissiearm vervoermiddel. In artikel 24, derde lid, onderdeel c, is bepaald dat als na de verlening blijkt dat er minder voertuigen worden aangeschaft dan waarvoor subsidie is verleend dit onverwijld gemeld moet worden.

Het vierde lid regelt dat de eis van het ononderbroken op eenzelfde naam staan van een voertuig niet geldt indien het betreffende voertuig binnen twee jaar wordt vervangen door een ander subsidiabel voertuig op naam van de ontvanger en voor de resterende termijn op diezelfde naam blijft staan.



Onderdeel T

Wanneer blijkt dat niet aan de subsidieverplichtingen wordt voldaan kan de subsidie lager worden vastgesteld en teruggevorderd. Op grond van artikel 4:50 van de Algemene wet bestuursrecht kan de Minister de subsidieverlening intrekken of wijzigen ten nadele van de ontvanger. Op grond van art 4:57, eerste lid, van deze wet kan de Minister onverschuldigd betaalde subsidiebedragen terugvorderen. Voor de projecten learning by using is in dit artikel aangegeven hoe er omgegaan wordt met de omstandigheid dat de subsidieontvanger minder voertuigen aanschafft dan waarvoor subsidie is verleend.

In artikel 24a, eerste lid, is bepaald dat als de subsidieontvanger minder voertuigen aanschafft dan waarvoor subsidie is verleend en er wordt nog steeds voldaan aan het vereiste dat er voor een categorie een minimaal aantal voertuigen is aangeschaft als bedoeld in artikel 8a, eerste lid, onderdeel d, dan wordt het verleende subsidiebedrag naar rato verlaagd. Voldoet de subsidieontvanger daardoor niet meer aan artikel 8a, eerste lid, onderdeel d, dan is in het tweede lid bepaald dat naast de verlaging van het subsidiebedrag naar rato het totale verleende subsidiebedrag met 10% extra wordt verlaagd.

In het derde lid staat beschreven op welke wijze de verlening van de subsidie wordt gewijzigd en wordt verlaagd wanneer niet aan de verplichting wordt voldaan dat een emissiearm vervoermiddel gedurende twee jaar vanaf de datum van eerste inschrijving en tenaamstelling en gedurende de looptijd van het project op naam van de betreffende onderneming of betreffende leasemaatschappij staat. In artikel 24, vierde lid, geldt hiervoor een uitzondering als de subsidieontvanger een andere emissiearm vervoermiddel koopt dat op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient dit andere emissiearme vervoermiddel echter wel de resterende termijn op naam van de subsidieontvanger te blijven staan.

Onderdeel U

Hoewel de aanvragen van projecten learning by using zullen worden behandeld op volgorde van binnenkomst is ervoor gekozen om deze aanvragen voor te leggen aan de adviescommissie. De adviescommissie zal gevraagd worden om de aanvragen te toetsen aan de artikelen 8a en 18 en daarover een advies uit te brengen. De adviescommissie zal de aanvragen niet gaan rangschikken.

Onderdeel V

Artikel 26 wordt aangepast om RVO in staat te stellen om alle aanvragen na afloop van de aanvraagperiode af te handelen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*