



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 30-05-2007

C (2007) 2214 def.

Betreft : Staatssteun nr. N 780/2006 – Nederland
Composiet scheepsconstructie/multi-purpose laadruim voor schepen voor de binnenvaart - Het CompoCaNord-project.

Excellentie,

1. PROCEDURE

- (1) Overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag hebben de Nederlandse autoriteiten de Commissie bij elektronische post van 23 november 2006 in kennis gesteld van bovengenoemde steunregeling. De kennisgeving is geregistreerd door het Secretariaat-generaal van de Europese Commissie onder het nummer N 780/2006. Op 20 maart 2007 is aanvullende informatie van de Nederlandse autoriteiten ontvangen.

2. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL

2.1. Doelstelling

- (2) De doelstelling van het project is een innovatief, multi-purpose, lichtgewicht, composiet binnenvaartschip te ontwikkelen. Het schip zal de vaarwegen van de huidige vloot van 'kleinere' conventionele stalen schepen zoals de *Kempenaer* behouden en uitbreiden. Door het lage gewicht heeft het schip een kleinere diepgang en daardoor een hogere vaarsnelheid of een lager brandstofverbruik en kan het doorvaren bij lage waterstanden. Dit revolutionaire nieuwe type schip voor de binnenvaart wordt de "CompoCaNord" genoemd.

Zijne Excellentie de Heer Maxime VERHAGEN
Minister van Buitenlandse Zaken
Bezuidenhoutseweg 67
NL - 2500 EB Den Haag

- (3) De belangrijkste innovatieve elementen van de CompoCaNord zijn:
- een **lichtgewicht composiet casco** voor een binnenvaartschip met afmetingen 65 m x 5,75 m x 2,60 m en een laadcapaciteit van 600 ton;
 - een **multi-purpose laadruim**, waarmee zowel droge lading (bulk, pallets) als natte lading vervoerd kan worden door het toepassen van stabilisatieschotten. Het laadruim zal tevens onderdeel uitmaken van de dragende constructie. Bij de inrichting van het ruim zal geoptimaliseerd worden naar reinigbaarheid om aan de strenge hygiëne- en milieueisen te kunnen voldoen. Er zal een passende reinigingstechniek worden ontwikkeld.

2.2. Rechtsgrondslag

- (4) Ontwerp-beschikking subsidieverlening aan DGTL van het ministerie van Verkeer en Waterstaat nr. DGTL/05.008739, hierna de "ontwerp-beschikking" genoemd.

2.3. Begunstigden

- (5) De begunstigde is een consortium dat bestaat uit: Europese Logistieke Vervoerderscoöperatie, Lightweight Structure B.V., Composiet Verwerkende Industrie Noord-Holland B.V. en TNO Centrum voor Maritieme Constructie, hierna de "ontvanger van de subsidie" genoemd.
- (6) De projectleider wordt Schipco B.V. Dit bedrijf heeft grote bekendheid met de binnenvaart als branche en beschikt over technische kennis van schepen. Ook het uitvoeren van grote en middelgrote projecten is dit bedrijf niet vreemd. Het consortium heeft ervoor gekozen om een onafhankelijke partij voor de projectleiding in te huren, met het oog op de controleerbaarheid van het project, de monitoring van de kosten en als aanspreekpunt naar de subsidieverstrekkers.

2.4. Opschortende voorwaarde voor het verlenen van de subsidie

- (7) De eerste opschortende voorwaarde is dat de ontvanger van de subsidie over voldoende financiële middelen beschikt, daaronder begrepen de te verlenen subsidie, om de activiteiten te financieren tot en met het einde van de in artikel 1.2 van de ontwerp-beschikking genoemde subsidietermijn.
- (8) De tweede voorwaarde is dat de Europese Commissie de te verlenen staatssteun, in de vorm van deze subsidie, goedkeurt.

2.5. Tijdschema, begrotingsmiddelen en steunintensiteit

- (9) De subsidie wordt verleend gedurende de looptijd van de activiteiten, namelijk een periode van 2 jaar te rekenen vanaf de datum van toestemming voor de steunmaatregel door de Europese Commissie.
- (10) De totale begroting van het programma belooft 2 070 000 € en de begroting voor de steunmaatregel bedraagt 610 000 €, waarvan 450 000 € afkomstig van het ministerie van Vervoer en 160 000 € van de autoriteiten van de provincie Noord-Holland.

- (11) De steunintensiteit bedraagt 30% van de totale projectkosten.

2.6. Onderzoekselementen van het project

- (12) In het project is bewust gekozen voor twee onderzoeksgebieden, zijnde de scheepsconstructie en het multi-purpose laadruim. Op andere elementen, zoals aandrijving of besturing, zal geen eigen ontwikkeling gebeuren, maar zal de laatste state-of-the-art worden toegepast. Er zal samenwerking met innovatieve industriële partijen worden nagestreefd, die in dit ultramoderne schip een mogelijkheid kunnen vinden tot het demonstreren van hun nieuwe technologie.
- (13) Het consortium zal in het project de gezamenlijke expertise inzetten en zal samenwerken om de ontwikkeling van de CompoCaNord tot een succes te maken. Lightweight Structures brengt de expertise en faciliteiten in op het gebied van het ontwerpen, analyseren, testen en produceren van lichtgewicht draagconstructies uit vezelversterkte kunststoffen.
- (14) De volgende onderzoekselementen zijn geïdentificeerd:

Gewichtsbesparing. Er wordt gestreefd naar een zo licht mogelijke constructie waarbij de maximaal toelaatbare kosten voor de constructie, de maakbaarheid en de veiligheid van de structuur belangrijke randvoorwaarden vormen. Van grote invloed op de realiseerbare gewichtsbesparing is de mate van compleetheit van de ontwerpeisen die van toepassing zijn voor het composiet ontwerp. Tot dusverre gebruiken de certificerende autoriteiten standaarden die gebaseerd zijn op een conventionele constructie uit staal. Deze regels zullen geïnterpreteerd en vertaald moeten worden om ze toepasbaar te maken voor composiet. De scheepvaartinspectie zal hierbij een belangrijke rol spelen.

Multi-purpose laadruim. Afgezien van zware stuklast, streven we ernaar zoveel mogelijk ladingstypes te transporteren, zowel food als non-food. Een belangrijke voorwaarde om dit mogelijk te maken is dat een goede oppervlakteafwerking gerealiseerd wordt (geen absorptie of hechting) en dat een geschikte reinigingstechniek kan worden toegepast die geaccepteerd wordt door de verladings. Als deze reinigingstechniek niet beschikbaar is of niet geaccepteerd wordt, houdt dit een beperking in van de inzetbaarheid van de ladingscombinaties. Het nieuwe laadruim zal naar verwachting voldoende interessante ladingscombinaties met minder zware reinigingseisen kunnen transporteren.

Veiligheid en regelgeving. Voor het transport van bijvoorbeeld chemische goederen moet de nieuwe scheepsconstructie worden goedgekeurd. Om dit mogelijk te maken zijn wellicht aanpassingen nodig aan de bestaande regelgeving. TNO CMC heeft uitgebreide ervaring op dit gebied en is consultant in het project. Verder is de scheepvaartinspectie onderdeel van het projectteam en indien nodig wordt een klassebureau van bij het begin bij de ontwikkeling betrokken.

Reparatietechnieken. Reparaties zullen moeten worden uitgevoerd in (beperkt) geconditioneerde omstandigheden. Noodreparaties vereisen andere oplossingen en kennis dan tot op heden gebruikt en beschikbaar bij de kapitein of de scheepswerven. De specificatie van inspectie- en

reparatieprocedures en de logistieke verdeling van de reparatiefaciliteiten bij scheepswerven is onderdeel van het project. Het realiseren van deze reparatiefaciliteiten is dat echter niet.

Acceptatie in de markt. In het ontwikkelingsproject zijn de belangrijkste brancheverenigingen voor de binnenvaart en de composietverwerkende industrie betrokken. Gezamenlijk zullen zij zorg dragen voor de public relations van het project waarmee de acceptatie zal worden bereikt.

Economische haalbaarheid. De CompoCaNord moet concurreren tegen een conventionele stalen constructie. De meerkosten van bijvoorbeeld het materiaal en het product moeten bij de exploitatie van het schip kunnen worden terugverdiend. Het verkennen en beoordelen van de voor de CompoCaNord beschikbare laadstromen is onderdeel van het project. Bij aanvang van het project worden de economische randvoorwaarden opgesteld en tijdens het project worden de technische keuzes voortdurend gekoppeld aan een economische evaluatie.

- (15) Overeenkomstig de door de Nederlandse autoriteiten verstrekte informatie wordt de steun beperkt tot de onderzoeks- en ontwikkelingsfase van het project en mag hij niet dienen ter ondersteuning van de commerciële exploitatie van dergelijke transportsystemen en -technologieën. Het project zal de industriële onderzoeks-fase van de haalbaarheidsstudie, de uitvoering van de haalbaarheidsstudie en de totstandbrenging en beproeving van de mallen subsidiëren.

2.7. Innovatie in dit project

- (16) De beperkingen van de huidige vloot van stalen binnenvaartschepen zijn:
- hoog eigen gewicht;
 - onderhoudsintensief;
 - niet zonder speciale voorzorgsmaatregelen geschikt voor transport van corrosie veroorzakende ladingen;
 - moeilijk reinigbaar (niet geschikt voor transport van voedsel zonder speciale faciliteiten);
 - dubbele krommingen zijn moeilijk te realiseren;
 - de huidige vloot is meer dan 40 jaar oud. Nieuwe schepen worden vooral gebouwd in China en zijn veel groter. Deze nieuwe grote schepen hebben een beperkter vaargebied en zijn gevoeliger voor de waterstanden.
- (17) De CompoCaNord zal de volgende kenmerken hebben:
- een lichtgewicht constructie met 10% meer laadcapaciteit of 10% minder diepgang. De geringere diepgang kan benut worden voor een groter vaargebied binnen Europa, geringer brandstofverbruik en betere benutting van ladingcapaciteit tijdens lage waterstanden;
 - grote inzetbaarheid op rivieren met geringe diepgang, mogelijk door laag eigen gewicht en een in hoogte verstelbare schroef waardoor met name de diepgangbeperking tot een minimum kan worden teruggebracht;
 - multi-purpose laadruim voor vloeibare lading en bulk, corrosie veroorzakende lading, chemische en geconditioneerde lading. Hiermee kan

een veel hogere benuttingsgraad worden bereikt en kan meer hoogwaardige lading worden vervoerd;

- onderhoudsarm (geen corrosie en dus geen teer nodig!);
- moderne hybride aandrijving (latest-state-of-the-art);
- kan in koppverband varen;
- geproduceerd in Nederland met vacuüminjectie (qua veiligheid en gezondheid van de werknemers vriendelijke 'gesloten mal'-techniek zonder styreenemissie);
- gebruik makend van een generieke reparatiemethodiek, bekend uit o.a. jachtbouw en trailerbouw;
- gemakkelijke, milieuvriendelijke reinigingseigenschappen waarmee aan hoge ladingseisen kan worden voldaan;
- moderne levensomstandigheden voor familie en/of kantoorruimte, door flexibele en moderne opbouw;
- mogelijkheid tot thermisch isolerend laadruim, gebruikmakend van oplossingen voor gekoeld wegvervoer;
- classificatie van de sandwich scheepshuidconstructie voor transport van vloeibare en/of gekoelde lading (niet-ADNR).

2.8. Verplichtingen voor de ontvanger van de subsidie

- (18) De ontvanger van de subsidie moet zijn administratie op een dergelijke wijze voeren dat de minister op elk moment en op eenvoudige en duidelijke wijze de kosten en inkomsten van subsidies (inclusief die van andere overheidsinstanties) kan controleren. De ontvanger van de subsidie moet de minister daarbij alle nodige assistentie verlenen om de relevante gegevens te verstrekken. Wanneer de projectactiviteiten rapporten of soortgelijke documenten opleveren, brengt de ontvanger van de subsidie die ter kennis van de minister.
- (19) Bij de besteding van de subsidies neemt de ontvanger van de subsidie de huidige versie van de Europese aanbestedingsregels in acht.
- (20) Andere verplichtingen met betrekking tot de verspreiding van kennis en de nodige evaluatiestudies zijn uiteengezet in artikel 4 van de ontwerp-beschikking.
- (21) Wanneer de projectactiviteiten intellectuele-eigendomsrechten doen ontstaan, is de ontvanger van de subsidie verplicht tot:
 - a) het verlenen van licenties aan derden, en
 - b) het kosteloos verlenen aan de minister van een vrij overdraagbare licentie. Voor zover extra maatregelen zijn vereist om de licentie aan de minister te kunnen verlenen, bevestigt de ontvanger van de subsidie, als dit probleem aan de orde is, dat hij op onherroepelijke wijze aan de minister toestemming verleent om dergelijke maatregelen te treffen en de desbetreffende documenten namens de ontvanger van de subsidie te ondertekenen, ongeacht de verplichting voor de ontvanger van de subsidie om assistentie te verlenen bij de overdracht van deze rechten, zonder in dat verband voorwaarden op te leggen. De ontvanger van de subsidie verleent de minister op onherroepelijke wijze toestemming om de overdracht van deze intellectuele-eigendomsrechten te registreren in de relevante registers.

3. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

3.1. Bestaan van de steunregeling

- (22) Overeenkomstig artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag zijn, behoudens de afwijkingen waarin dit Verdrag voorziet, steunmaatregelen van staten die de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
- (23) Aanwezigheid van overheidsmiddelen. Overeenkomstig de voorgestelde regeling ontvangt de geselecteerde begunstigde een staatssteun van 610 000 euro met het oog op de uitvoering van het O&O-project "Composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim voor schepen voor de binnenvaart" De Commissie concludeert dat er in dit geval duidelijk sprake is van staatssteun.
- (24) Selectief economisch voordeel. Overeenkomstig de voorgestelde regeling ontvangen de geselecteerde begunstigten de subsidie in kwestie. Andere ondernemingen, nationale dan wel gevestigd in andere lidstaten, die op hetzelfde gebied actief zijn, ontvangen een dergelijke steun echter niet. De maatregel versterkt op die manier de concurrentiepositie van de begunstigten ten opzichte van andere spelers op de communautaire markt. De Commissie concludeert dat de maatregel een economisch voordeel oplevert voor bepaalde ondernemingen met uitsluiting van andere ondernemingen.
- (25) Vervalsing van de mededinging en effect op de communautaire handel. In dit geval versterkt de aangemelde maatregel de positie van de begunstigten ten opzichte van andere ondernemingen die handel drijven binnen de Gemeenschap. Bovendien is het vervoer over de binnenwateren krachtens de communautaire wetgeving geliberaliseerd¹.
- (26) Gezien het bovenstaande is de Commissie van mening dat de aangemelde steunregeling staatssteun inhoudt in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag en bijgevolg in beginsel verboden is tenzij hij, op grond van een van de afwijkingen als opgenomen in het Verdrag of in afgeleide wetgeving, als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd.

3.2. Wettelijkheid van de steunmaatregel

- (27) De Nederlandse overheid heeft kennisgeving gedaan van de maatregel alvorens de steun toe te kennen. Eén van de opschortende voorwaarden om de steun daadwerkelijk te verlenen is bovendien de voorafgaande toestemming van de Commissie. De Commissie concludeert dat de steunmaatregel wettelijk is.

¹ Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn, PBL 373 van 31.12.1991, blz. 1, en Verordening (EG) nr. 1356/96 van de Raad van 8 juli 1996 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren, tussen lidstaten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren, PBL 175 van 13.7.1996, blz. 7.

3.3. Rechtsgrondslag voor de beoordeling van de verenigbaarheid

- (28) Artikel 73 bevat specifieke regels voor de verenigbaarheid van staatssteun op het gebied van de coördinatie van het vervoer en de openbaredienstverplichtingen in de vervoerssector. De Commissie is steeds uitgegaan van het standpunt dat artikel 73 een *lex specialis* is in verband met artikel 87, lid 2, en artikel 87, lid 3, aangezien het specifieke regels met betrekking tot de verenigbaarheid van staatssteun bevat.
- (29) Artikel 73 kan niet rechtstreeks worden toegepast, maar vindt zijn toepassing via de drie verordeningen die op basis van dit artikel door de Raad zijn vastgesteld (Verordening (EG) nr. 1191/69, 1192/69 en 1107/70)². De staatssteun heeft in dit concrete geval geen betrekking op een openbaredienstverplichting, maar op de verbetering van de coördinatie van het vervoer door technische innovatie. Uitsluitend Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren kan dus de rechtsgrond vormen om te verklaren dat de steun voor technische innovatie verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt³. Het feit dat artikel 73 en de op grond van dit artikel aangenomen verordeningen een *lex specialis* vormen in verband met artikel 87, lid 2, en artikel 87, lid 3, wat de beoordeling van staatssteun op het gebied van onderzoek en ontwikkeling betreft, is bevestigd in punt 2.1⁴ van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie⁵.
- (30) Overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder c), van Verordening (EEG) nr. 1107/70

"... worden door de lidstaten slechts in de hierna genoemde gevallen en onder de volgende voorwaarden coördinatiemaatregelen getroffen of met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen opgelegd die de toekenning van steun uit hoofde van artikel 77 van het Verdrag ten gevolge hebben: ...

c) wanneer de steunmaatregelen ten doel hebben:

² Arrest van het Hof van Justitie van 24 juli 2003, *Altmark Trans GmbH*, Zaak C-280/00, jurispr. 2003 p I-07747, blz. 107.

³ Beschikking van de Commissie van 19 juli 2006, N 556/2005 - Nederland - Steun voor milieubescherming en innovatie in het openbaar vervoer in de provincie Gelderland, PB C 207 van 30.8.2006; Beschikking van de Commissie van 20 juli 2005, N 63/2005 - Tsjechische Republiek - Programma voor energiebesparingen en het gebruik van alternatieve brandstoffen in de vervoerssector, PB C 83 van 6.4.2006.

⁴ "Deze kaderregeling is van toepassing op steun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie in alle sectoren die onder het EG-Verdrag vallen. Zij is tevens van toepassing op de sectoren waarop bijzondere communautaire staatssteunregels van toepassing zijn, tenzij in die regels anders is bepaald" en voetnoot 14: "Bijvoorbeeld artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren bevat bijzondere bepalingen betreffende de verenigbaarheid van staatssteun voor O&O in de sectoren van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren."

⁵ PB C 323 van 30.12.2006, blz. 1.

- *hetzij het vergemakkelijken van het onderzoek naar voor de Gemeenschap economischer vormen en technieken van vervoer;*
- *hetzij het vergemakkelijken van de ontwikkeling van voor de Gemeenschap economischer vormen en technieken van vervoer.*

Deze steunmaatregelen moeten beperkt blijven tot het experimentele stadium en mogen geen betrekking hebben op het stadium van de commerciële exploitatie van genoemde vormen en technieken van vervoer."

(31) De voorgestelde financiering van technische innovaties voor binnenvaartschepen, met name de composietbouw en het multi-purpose laadruim voor dergelijke schepen, houdt steun in ter bevordering van, hetzij onderzoek naar voor de gehele Gemeenschap economischer vormen en technieken van vervoer, hetzij de ontwikkeling van voor de Gemeenschap economischer vormen en technieken van vervoer.

(32) Dit project zal een belangrijk effect hebben op het vervoersysteem in het algemeen, aangezien het doel de ontwikkeling is van een innovatief, multi-purpose, lichtgewicht, composiet binnenvaartschip.

- Het schip zal de vaarwegen van de huidige vloot van 'kleinere' conventionele stalen schepen behouden en uitbreiden.

- Door het lage gewicht heeft het schip een kleinere diepgang en daardoor een hogere vaarsnelheid of een lager brandstofverbruik en kan het schip doorvaren bij lage waterstanden. Het is breed inzetbaar op rivieren die niet bevaarbaar zijn door conventionele binnenvaartschepen.

- De Nederlandse autoriteiten hebben de steun beperkt tot de onderzoeks- en ontwikkelingsfase en hebben de commerciële exploitatie van dergelijke transportsystemen en -technologieën uitgesloten van de steun.

- Voorts heeft deze maatregel betrekking op onderzoek naar vervoerssystemen in het algemeen aangezien de steun de technische en economische haalbaarheid betreft van een nieuw scheepstype dat nog niet gebouwd en gecommmercialiseerd is. Wanneer de haalbaarheidsstudie een positief resultaat oplevert, zal een demonstratiemodel worden gebouwd.

- De Commissie is van mening dat dit onderzoek kan bijdragen tot een verhoging van de efficiëntie van het vervoersysteem in het algemeen, tot de vergemakkelijking van het gebruik van milieuvriendelijker vervoersmodi, zoals de binnenvaart, en tot de ontwikkeling van het potentieel van de binnenvaart, met name door de bevordering en versterking van het concurrentievermogen daarvan, gepaard aan integratie van binnenvaart in multi-modale leveringsketens.

- De Commissie is van mening dat de binnenvaart een efficiënte, veilige en milieuvriendelijke wijze van vervoer is. Een toename van het gebruik ervan strookt met de doelstellingen van het vervoers- en milieubeleid. Er is echter nog steeds een permanente investeringsinspanning met het oog op modernisering en innovatie vereist om de goede uitgangspositie van de binnenvaart op deze gebieden te handhaven. Een efficiënte technologie

resulteert doorgaans in hogere logistieke efficiëntie en lagere exploitatiekosten. Dit kan worden bereikt door een gerichte vernieuwing van de vloot, bv. nieuwe scheepsontwerpen, verdere automatisering en toepassing van informatie- en communicatietechnologieën. Er moet onderzoek gaan naar innovatieve concepten voor de exploitatie en overlading van grote en kleine schepen en de invoering van die concepten moet worden vergemakkelijkt. De invoering van nieuwe technologieën om het brandstofverbruik en de schadelijke emissies van nieuwe en bestaande schepen verder terug te dringen - bijvoorbeeld hydrodynamica, verbeterde voortstuwing, brandstoffefficiëntie, filtering - maakt handhaving van de hoge standaarden van de binnenvaart mogelijk. Er moet ook verder onderzoek worden verricht naar commercieel levensvatbare, niet op de verbranding van koolstoffen gebaseerde aandrijfsystemen, zoals waterstofcellen en nucleaire motoren. Er kan ook worden gedacht aan een aanpassing van scheepsontwerp en -normen aan de condities van specifieke rivieren. Innovatie kan plaatsvinden, hetzij door de bouw van nieuwe schepen (lange termijn), hetzij door de ombouw van bestaande schepen (korte en middellange termijn). Om een snelle markt-introductie van nieuwe technologieën te vergemakkelijken, moet het wettelijke kader voor milieu- en veiligheidsnormen (motoremissies, brandstofkwaliteit, verwijdering van afvalstoffen, vervoer van gevaarlijke goederen) worden versterkt. De O&O-activiteit moet worden geconcentreerd op de ontwikkeling van ombouwconcepten, gepaard aan ondersteuningsprogramma's (inclusief proefprojecten), belastingsstimulansen en opleiding⁶.

- De Commissie merkt op dat het project de financiering inhoudt van de industriële onderzoeksfase van de haalbaarheidsstudie, de uitvoering van de haalbaarheidstudie en de aanmaak en beproeving van de mallen.

- De Commissie merkt ten slotte op dat wanneer de activiteiten intellectuele-eigendomsrechten doen ontstaan, de ontvanger van de subsidie verplicht is licenties te verlenen aan derden en de minister kosteloos een vrij overdraagbare licentie te verlenen. De Commissie concludeert dan ook dat onderzoek en ontwikkeling in het CompoCaNord-project een positief effect zullen hebben op economischer vervoerssystemen en -technologieën voor het geheel van de Gemeenschap.

- (33) Dienovereenkomstig is de Commissie van mening dat de voorgestelde financiering van technische innovaties voor binnenvaartschepen voldoet aan de eisen van artikel 3, lid 1, onder c), van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad en dat de geplande steunmaatregel "Composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim voor binnenvaartschepen" verenigbaar is met de interne markt op basis van artikel 73 van het EG-Verdrag en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad.

4. BESLUIT

De Commissie heeft bijgevolg besloten dat deze steunmaatregel verenigbaar is met het EG-Verdrag.

⁶ Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart "NAIADES" - Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart, COM(2006) 6 def., blz. 2.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens mocht bevatten die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt U verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat U instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op Internet:

http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/register/ii/.

Dit verzoek dient bij aangetekend schrijven of bij faxbericht te worden gericht aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie & Vervoer
Directoraat A
Wetstraat, 200
B-1049 Brussel
Fax: 0032 (0)2 2964104

Met bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie

J Barrot

Vice-president van de Commissie