

VERORDENING BUSSENLENINGEN 2017 Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Inhoud

- I. Begrippenkader
- II. Toepassingsbereik
- III. Activiteiten
- IV. Staatssteun
- V. Leningenplafond
- VI. Aanvraag
- VII. Te financieren kosten
- VIII. Geldlening
- IX. Uitvoeringsovereenkomsten
- X. Afwijzingsgronden
- XI. Hardheidsclausule
- XII. Slotbepalingen

I Begrippenkader

Artikel 1.

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. concessie: het bij besluit van de bestuurscommissie verstrekte recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak, als bedoeld in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000;
- b. concessiebesluit: het besluit van de bestuurscommissie tot het verlenen van een concessie;
- c. concessiehouder: de vervoerder aan wie door de bestuurscommissie een concessie is verleend na een aanbesteding, inbesteding of onderhandse gunning als bedoeld in artikel 61 van de Wet personenvervoer 2000;
- d. MRDH: de publiekrechtelijke gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- e. bestuurscommissie: de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH, als bedoeld in artikel 2:7, lid 3 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- f. overeenkomst van geldlening: overeenkomst tussen de geldnemer en de MRDH, waarin de op de geldlening van toepassing zijnde voorwaarden zijn vastgelegd;
- g. algemene leningvoorwaarden: de Algemene leningvoorwaarden van de MRDH;
- h. geldnemer: de vervoersonderneming of het samenwerkingsverband van vervoersondernemingen, die/dat met de MRDH een overeenkomst van geldlening is aangegaan, alsmede diens rechtsopvolgers onder algemene of bijzondere titel;
- i. geldlening: bussenlening die door de bestuurscommissie wordt verstrekt aan de geldnemer;
- j. pandakte: de tussen geldnemer als pandgever en de MRDH als pandhouder te sluiten akte van verpanding van activa, bankrekeningen, vorderingen, intellectuele eigendomsrechten en vorderingen uit verzekeringspolissen.

II Toepassingsbereik

Artikel 2.

Het bepaalde in deze verordening is uitsluitend van toepassing op de verstrekking van leningen door de bestuurscommissie voor de in artikel 3 bedoelde activiteiten.

III Activiteiten

Artikel 3.

Een geldlening wordt uitsluitend verstrekt op grond van de aan de MRDH wettelijk toebedeelde uitvoering van het regionale verkeer- en vervoersbeleid met inachtneming van de relevante bepalingen in het Treasurystatuut 2016 Metropoolregio Rotterdam Den Haag ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen inclusief – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur en de herfinanciering van reeds verworven bussen inclusief – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur waarmee openbaar personenvervoer ter uitvoering van een door de bestuurscommissie genomen concessiebesluit wordt verricht.

Artikel 4.

Een geldlening wordt conform artikel 4:21, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht uitsluitend verstrekt op basis van een beschikking tot subsidieverlening en een daarop te baseren overeenkomst van geldlening.

Artikel 5.

De bestuurscommissie kan met inachtneming van de hiervoor genoemde artikelen 3 en 4 in de in artikel 4 genoemde beschikking (nader) vaststellen:

- a. welke activiteiten in aanmerking kunnen komen voor de verstrekking van een geldlening;
- b. welke kosten voor de verstrekking van een geldlening in aanmerking kunnen komen;
- c. wie voor de verstrekking van een geldlening aanmerking komt;
- d. hoe de hoofdsom van de te verstrekken geldlening wordt berekend;
- e. hoe de geldlening wordt afgelost en de rente wordt betaald;
- f. hoe het rentepercentage en het opslagpercentage worden bepaald;
- g. hoe de hoofdsom van de geldlening wordt uitbetaald;
- h. welke en op welke wijze zekerheden voor de verstrekking van een geldlening worden gesteld;
- i. overige aspecten waarin deze verordening niet voorziet.

Artikel 6.

De bestuurscommissie kan in algemene leningvoorwaarden en/of de overeenkomst van geldlening en/of een pandakte nadere uitwerking geven aan onderwerpen die op grond van het hiervoor genoemde artikel 5 worden geregeld in deze verordening.

IV Staatssteun

Artikel 7.

Voor zover dat ten behoeve van het voldoen aan artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie noodzakelijk is, kan de bestuurscommissie afwijken van deze verordening busleningen, deze wijzigen en alsdan voor zienswijze aanbieden aan het dagelijks bestuur, waarna de gewijzigde verordening dient te worden vastgesteld door het algemeen bestuur.

V Leningenplafond

Artikel 8.

De bestuurscommissie kan besluiten tot het vaststellen van een leningenplafond en stelt tegelijkertijd nadere regels vast over de verdeling van de beschikbare middelen.

VI Aanvraag

Artikel 9.

Een geldlening kan uitsluitend worden aangevraagd door de houder of een samenwerkingsverband van houders van een busconcessie, afgegeven door de bestuurscommissie.

Artikel 10.

Een aanvraag voor de verstrekking van een geldlening wordt schriftelijk ingediend bij de MRDH volgens het aanvraagformulier dat bij deze verordening is opgenomen als bijlage 1. Het ingevulde aanvraagformulier wordt elektronisch ingediend bij het op het aanvraagformulier vermelde e-mailadres.

Artikel 11.

Bij de aanvraag dienen de volgende gegevens te worden overgelegd, bij gebreke waarvan de bestuurscommissie kan besluiten om de aanvraag niet te behandelen op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht:

- a. Opgave van het aantal en een beschrijving van de verworven dan wel te verwerven bussen en – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur. De beschrijving moet de bestuurscommissie in staat stellen vast te stellen dat de bussen en – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur voldoen aan de daaraan in de concessievoorwaarden gestelde eisen;
- b. Bewijs dat de aanvrager het eigendom van de bussen inclusief – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur heeft verkregen dan wel bewijs op welke termijn en op welke wijze de aanvrager het eigendom van de bussen en – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur zal verkrijgen;
- c. Indien de bussen en – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur nog niet verworven zijn, een opgave van de te verwachten werkelijke kosten en een financiële onderbouwing

- van deze opgave, een planning van de uitvoering van de verwerving, alsmede een onderbouwing van de kostenopgave, bijvoorbeeld in de vorm van een offerte;
- d. Indien de bussen en/of – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur reeds zijn verworven, een opgave van de financieringsbehoefte, alsmede een taxatie- en inspectierapport van een daartoe gecertificeerde onderneming, dan wel een door de MRDH aan te wijzen te goede naam en faam bekende staande onderneming, waaruit blijkt wat de waarde is van de bussen en – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur en wat de staat van onderhoud van voornoemde activa is;
 - e. Naam en functie van de perso(o)n(en), die bevoegd is/zijn de voor de verstrekking van de geldlening benodigde overeenkomsten volgens artikel 20 van deze verordening te ondertekenen;
 - f. Een rapportage aan de hand waarvan de solvabiliteit van de aanvrager kan worden beoordeeld;
 - g. Eventuele andere gegevens waarvan de bestuurscommissie het noodzakelijk acht dat zij in het kader van de aanvraag worden overgelegd.

Artikel 12.

De bestuurscommissie kan in algemene leningvoorwaarden bepalen binnen welke termijn een aanvraag voor de verstrekking van een geldlening kan worden ingediend.

Artikel 13.

De bestuurscommissie beslist op een aanvraag voor de verstrekking van een geldlening binnen dertien weken na indiening van de aanvraag dan wel, indien dat later is, binnen 13 weken na afloop van de periode waarin aanvragen kunnen worden ingediend.

VII Te financieren kosten

Artikel 14.

1. Voor de bepaling van de hoogte van de geldlening komen in aanmerking de naar het oordeel van de bestuurscommissie redelijk gemaakte werkelijke kosten die direct verbonden zijn met de uitvoering van de activiteit als bedoeld in artikel 3.
2. De in lid (1) bedoelde kosten worden gespecificeerd opgenomen in de beschikking tot subsidieverlening en zullen worden bepaald aan de hand van:
 - a. de koopsom van de verworven bussen inclusief – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur; en
 - b. indien de bussen en – indien van toepassing – de bijbehorende laadinfrastructuur reeds verworven zijn, de financieringsbehoefte voor de overeengekomen concessieduur, alsmede de waarde van de bussen en de staat van onderhoud van de bussen.
3. Niet voor subsidie komen in aanmerking:
 - a. de kosten tot verwerving van de subsidie;
 - b. de te betalen of reeds betaalde omzetbelasting over de activiteiten;
 - c. de kosten die gemoeid zijn met het sluiten van de overeenkomst van geldlening en de pandakte, met inbegrip van de kosten van de notaris;
 - d. indien de bussen en – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur reeds zijn verworven, de eventuele kosten voor het beëindigen of wijzigen van een lopende financiering ten behoeve van voornoemde activa.

VIII Geldlening

Artikel 15.

De geldlening bedraagt ten hoogste 100% van de in artikel 14, lid 2 bepaalde subsidiabele kosten.

Artikel 16.

De overeenkomst van geldlening bevat ten minste de hoogte, het rentepercentage, het rente- en aflossingsschema en de looptijd van de te verstrekken geldlening.

Artikel 17.

De bestuurscommissie bepaalt het rentepercentage op de dag van de bekendmaking van de verstrekking van de geldlening. Het rentepercentage bevat twee componenten, te weten een basisrente die gelijk is aan de rente die de MRDH betaalt voor het aantrekken van de voor de verstrekking van deze lening benodigde financieringsmiddelen en een risico-opslag. De risico-opslag is gelijk aan het referentiepercentage als bedoeld in Mededeling 2008/C 14/02 van de Europese Commissie. De risico-opslag wordt jaarlijks opnieuw vastgesteld, voor het eerst één jaar na het verstrekken van de geldlening.

Artikel 18.

De geldnemer is verplicht naar genoegen van de MRDH zekerheden te verstrekken aan de MRDH, zoals nader te bepalen in de overeenkomst van geldlening, waaronder begrepen de pandakte.

Artikel 19.

De looptijd van te verstrekken geldleningen eindigt uiterlijk op de einddatum van de verleende busconcessie. Indien er in de nieuw te verlenen concessie sprake is van de inzet en/of overname van bussen – inclusief de eventueel daarbij behorende laadinfrastructuur – vanuit de vorige concessie, zullen concessiehouder en de MRDH overleggen over de alsdan benodigde nieuwe financiering. Uitgangspunt daarbij is dat, Indien er sprake is van bestaande door de MRDH aangetrokken en de concessieduur overschrijdende financiering voor de hiervoor genoemde bussen – inclusief de eventueel daarbij behorende laadinfrastructuur - en wordt voldaan aan de overige in deze verordening gestelde acceptatievoorwaarden – de MRDH een nieuwe geldlening verstrekt.

IX Uitvoeringsovereenkomsten

Artikel 20.

Geldleningen worden uitsluitend verstrekt op basis van rechtsgeldig door zowel de MRDH als geldnemer ondertekende uitvoeringsovereenkomsten. Dat zijn ten minste:

- a. de overeenkomst van geldlening;
- b. de pandakte.

Artikel 21.

Tenzij in de uitvoeringsovereenkomsten anders is bepaald, zijn op alle uitvoeringsovereenkomsten deze verordening en de algemene leningvoorwaarden onverkort van toepassing.

X Afwijzingsgronden

Artikel 22.

1. Onverminderd de artikelen 4:25, tweede lid, en 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht wijst de bestuurscommissie de aanvraag voor het verstrekken van een geldlening ingevolge deze verordening in ieder geval af:
 - a. als de Europese Commissie overeenkomstig artikel 108, derde lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie heeft vastgesteld dat deze verstrekking onverenigbaar is met de interne markt;
 - b. als het betreft een aanvrager tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerdere beschikking en/of verstrekking van de Europese Commissie waarin de verstrekking van een geldlening ingevolge deze verordening onrechtmatig en onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt is verklaard;
 - c. als de bestuurscommissie aan de hand van de aanvraag om een beschikking omtrent subsidieverleningen de in dat kader overgelegde stukken niet kan bepalen wat de ratingcategorie van de concessiehouder is, die ingevolge Commissiemededeling 2008/C 14/02 gebruikt moet worden bij de berekening van de risico-opslag.
 - d. als de MRDH niet beschikt of kan beschikken over de hoofdsom van de aangevraagde lening;
2. Onverminderd hetgeen is gesteld in lid (1) kan de bestuurscommissie de aanvraag voor de verstrekking van een geldlening ingevolge deze verordening verder in ieder geval afwijzen:
 - a. als de aanvraag niet voldoet aan regels die zijn gesteld om voor verstrekking in aanmerking te komen;
 - b. als de verstrekking in strijd is met een wettelijk voorschrift;
 - c. als de verstrekking niet is toegestaan totdat de Europese Commissie met toepassing van artikel 108, derde lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie heeft vastgesteld dat deze verenigbaar is met de interne markt;
 - d. indien de overeenkomsten behorend bij de verstrekking niet tot stand komen en in andere, bij deze verordening bepaalde gevallen.
3. De bestuurscommissie vordert een verstrekte lening met rente terug als dit nodig is ter uitvoering van een terugvorderingsbesluit van de Europese Commissie of een onherroepelijke rechterlijke uitspraak.

XI Hardheidsclausule

Artikel 23.

In alle gevallen waarin deze verordening niet voorziet, beslist – met inachtneming van het bepaalde in de hoofdstukken I t/m X hiervoor – de bestuurscommissie.

Artikel 24.

De bestuurscommissie kan in individuele gevallen afwijken van deze verordening, voor zover de toepassing van die bepalingen voor de aanvrager of geldnemer gevolgen zou hebben die onevenredig zijn in verhouding tot de met de betrokken bepalingen te dienen doelen.

Artikel 25.

Toepassing van het vorige lid wordt gemotiveerd in het besluit tot toepassing van de hardheidsclausule. Wanneer de hardheidsclausule wordt toegepast wordt daarvan verslag gedaan aan het algemeen bestuur van de MRDH. Zo nodig wordt de toepassing van de hardheidsclausule vastgelegd in een gewijzigde verordening busleningen, die alsdan voor zienswijze wordt aangeboden aan het dagelijks bestuur en vervolgens dient te worden vastgesteld door het algemeen bestuur.

XII Slotbepalingen

Artikel 26.

Deze verordening wordt aangehaald onder de naam “Verordening busleningen 2017” en treedt in werking met ingang van 1 december 2017.

Aldus en conform het Reglement van orde van het algemeen bestuur MRDH 2015 vastgesteld in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de MRDH van 21 december 2017

de waarnemend secretaris, L.P. Vokurka

de voorzitter, ing. A. Aboutaleb

TOELICHTING VERORDENING BUSLENINGEN 2017 MRDH

Inleiding

De verordening busleningen 2017 vormt de juridische grondslag om een lening te verstrekken aan concessiehouders in het werkgebied van de MRDH voor de financiering van het verwerven van bussen inclusief – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur of de herfinanciering van voornoemde investeringen om openbaar vervoer mee te verrichten. Deze verordening biedt de basis voor deze 'buslening' en wordt in specifieke overeenkomsten van geldlening uitgewerkt.

Busleningen zijn uitsluitend bedoeld voor vervoerders aan wie door de MRDH een concessie is verleend of in de toekomst zal worden verleend. Uit overwegingen van continuïteit van de dienstverlening en omdat het om aanzienlijke bedragen gaat, is het noodzakelijk dat zekerheden worden gesteld.

Daartoe zal een eerste pandrecht worden gevestigd op het te financieren materieel, alsmede overige activa en rechten, zoals bepaald in artikel 1 sub j van de verordening.

De hoogte van de buslening is ten hoogste gelijk aan de redelijk gemaakte werkelijke kosten van de door de concessiehouder verworven of te verwerven bussen inclusief – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur. De hoogte van de buslening en de overige voorwaarden zijn/worden nader geregeld in de Algemene leningvoorwaarden MRDH en de overeenkomst van geldlening. De te financieren bussen dienen daarnaast te voldoen aan de eisen die daaraan in het concessiebesluit worden gesteld.

In artikel 19 van de verordening is vastgelegd, dat de lening uiterlijk op de einddatum van de verleende busconcessie volledig moet zijn afgelost. Het is echter mogelijk dat de MRDH voor de betreffende activa een lening heeft aangetrokken, die de hiervoor genoemde einddatum overschrijdt. Indien deze activa ook in de nieuw te verlenen concessie worden ingezet, is het logisch dat voornoemde financiering ook daarvoor wordt ingezet. Een daartoe strekkende bepaling is daartoe aanvullend in artikel 19 opgenomen.

Aanleiding en doel

Bij het voornemen om een faciliteit voor busleningen in het leven te roepen heeft de MRDH het volgende overwogen:

- a. de faciliteit draagt bij aan de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- b. de faciliteit dient de continuïteit van het openbaar vervoer.

Ad. a. Kwaliteit openbaar vervoer

Besparingen komen ten goede aan het OV

De risico's van de financiering van bussen kunnen voor de MRDH anders liggen dan voor banken en leasemaatschappijen. Vanuit haar publieke taak heeft de MRDH een groter belang bij de bussen en de daarbij behorende laadinfrastructuur die tot zekerheid voor de geldlening strekken dan banken en leasemaatschappijen, die uitsluitend naar de executiewaarde van dat onderpand kijken. Een belangrijk aspect daarbij is dat de bussen in het geval een vervoerbedrijf niet meer (geheel) aan zijn financiële verplichtingen kan voldoen voor de MRDH waarde blijven vertegenwoordigen. De MRDH kan immers in het kader van haar concessieverleningsbevoegdheid altijd verplichten dat de bussen worden ingezet voor het openbaar vervoer binnen de verleende concessie. Daarbij is het zo dat de bussen die voor een bepaalde concessie van de MRDH zijn aangeschaft toegesneden zijn op de specifieke kenmerken van het openbaar vervoer in de desbetreffende concessie en de eisen die de MRDH aan het materieel stelt. De MRDH zal dus, anders dan commerciële geldverstrekkers, niet genoodzaakt zijn de bussen te verkopen en worden geconfronteerd met daaruit voortvloeiende verliezen. De in verband met het verstrekken van de lening gestelde zekerheden maken voorts dat de MRDH vanuit de methodiek van de Europese Commissie (zie hierna onder Staatssteun) een relatief lage risico-opslag op het rentepercentage kan hanteren op busleningen. Dit maakt dat een buslening aantrekkelijk kan zijn en daarmee kan voorzien in een behoefte van OV-bedrijven.

Door het verstrekken van busleningen kan de MRDH dus bewerkstelligen dat de middelen die ter beschikking worden gesteld voor het openbaar vervoer ook daadwerkelijk ten goede komen aan het aanbod van een kwalitatief hoogwaardig en efficiënt openbaarvervoernetwerk voor de reiziger. Daarnaast kan het voordeel dat vanwege de risico-opslag voor de MRDH ontstaat, nadat een hiervoor noodzakelijke toereikende risicoreservering is opgebouwd zowel voor nieuwe als bestaande concessies worden omgezet in meer en/of beter OV, met inbegrip van bijvoorbeeld extra eisen die aan de duurzaamheid van bussen kunnen worden gesteld (zie hierna).

Bijdrage aan duurzaamheid

Een buslening draagt tevens bij aan het verbeteren van de duurzaamheid van het materieel dat voor het openbaar vervoer wordt ingezet. Bij bussen is op dit moment diesel als brandstof de norm. De levensduur van dieselbussen correspondeert redelijk met de gangbare en wettelijke vastgelegde maximale concessieduur van 10 jaar. Beide zijn de afgelopen jaren naar elkaar toegegroeid. Bussen worden aan het einde van de concessieduur dan ook in de regel vervangen door nieuwe bussen om weer te voldoen aan nieuwe standaarden op het punt van uitstoot van schadelijke stoffen. De samenleving is in hoog tempo aan het verduurzamen. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. De ontwikkelingen gaan daarbij hard. Het is niet meer een vanzelfsprekendheid dat alleen bij wisseling van de concessie een nieuwe stap in duurzaamheid wordt gemaakt. Er zal wat betreft de instroom van nieuw materieel steeds meer aansluiting worden gezocht bij de technologische ontwikkelingen van dat moment. Bijvoorbeeld het moment dat elektrisch aangedreven voertuigen met voldoende actieradius voor de exploitatie van OV-lijnen algemeen op de markt verkrijgbaar worden. Om die reden is ook de investering in de eventueel bij deze voertuigen behorende laadinfrastructuur expliciet in dit financieringsmodel opgenomen. Daarnaast is er de verwachting dat voertuigen met nieuwe aandrijftechnieken langer meegaan dan de traditionele dieselbus. Ergo: materieel wordt langer dan de concessieduur ingezet en zal meer dan voorheen tijdens de concessieperiode instromen in plaats van aan het begin. Dit betekent een toename van materieel dat van oude naar nieuwe concessiehouders wordt overgedragen. Hierbij dient te worden opgemerkt, dat een buslening niet de eventuele overdracht van bussen aan een nieuwe vervoerder regelt. De bussen die via een buslening van de MRDH zijn gefinancierd blijven in eigendom van de vervoerder. Aan het einde van de concessieperiode moet de lening zijn afgelost en bij volledige aflossing eindigt de verpanding van de bussen aan de MRDH. Alleen de concessie vormt namelijk het relevante kader waarbinnen de MRDH afspraken kan maken over zowel de aan de bussen gestelde eisen als de overdracht daarvan.

De buslening maakt de overdracht echter voor alle partijen aantrekkelijker. Allereerst omdat de MRDH via een buslening makkelijker in staat is om op voorhand eisen te stellen aan de bussen. Als voorbeeld valt hier te geven dat een buslening de waarborg biedt dat de bussen deugdelijk worden beheerd en onderhouden, aangezien de verplichting hiertoe is opgenomen in de voorwaarden voor het verstrekken van zo'n lening. Dit geeft bij overdracht van de bussen zekerheid aan zowel de MRDH als de oude én nieuwe vervoerder. De economische waarde representeert de technische staat van de voertuigen. Vanwege deze zekerheid kan de MRDH eerder de keuze maken om de overname van het materieel in een aanbesteding voor te schrijven en zal een nieuwe vervoerder genegen zijn om hierop in te gaan. Daarnaast biedt de buslening mogelijkheden voor een gemakkelijker overdracht van de voertuigen, omdat het financieringsaanbod al voor de nieuwe vervoerder is geregeld. Dat is anders als de nieuwe vervoerder nog financiering bij een derde partij moet zoeken voor reeds gebruikte bussen.

Verhoging van de marktwerking bij aanbestedingen

De MRDH is van mening dat het voor openbaar vervoerbedrijven lastig is om tijdens een aanbestedingsprocedure financiering voor de verwerving van nieuwe bussen te verkrijgen. Zeker wanneer meerdere aanbestedingen tegelijkertijd zijn uitgeschreven. Doordat de MRDH een – in vergelijking met commerciële banken en/of leasemaatschappijen – relatief lage risico-opslag op het rentepercentage kan hanteren (zie hierna onder Staatssteun) kan de facilititeit de marktwerking bij de aanbesteding van concessies verhogen, omdat een belemmering om in te schrijven wordt weggenomen.

Ad. b. Continuïteit openbaar vervoer

Bussen blijven beschikbaar voor OV

Doordat aan het verstrekken van bussenleningen zekerheidsstellingen worden verbonden (zie hierna onder Zekerheden), dient een facilititeit voor bussenleningen de continuïteit van het openbaar vervoer. Indien een vervoerder onverhoopt niet meer geheel aan zijn financiële verplichtingen kan voldoen, is de MRDH in de huidige situatie niet zeker van de inzet van het materieel op het moment dat de financiers van de vervoerder hun zekerheden inroepen. Bij financiering van materieel via een bussenlening van de MRDH kan de MRDH haar zekerheidsrechten op de bussen en de eventueel daarbij behorende laadinfrastructuur inroepen. Hiermee wordt een belangrijk risico voor een ongestoorde uitvoering van de dienstregeling weggenomen.

Risico-opslag blijft beschikbaar voor het OV

De hoogte door de MRDH aan de vervoerders in rekening te brengen risico-opslag is te definiëren als het verschil tussen de marktrente (die vervoerders betalen als zij zelf financieringsmiddelen aantrekken t.b.v. de investering in bussen) en de rente die de MRDH moet betalen voor het aantrekken van financieringsmiddelen t.b.v. het verstrekken van bussenleningen. Zoals hiervoor al aangegeven, kan dit voordeel - nadat een hiervoor noodzakelijke toereikende risicoreservering is opgebouwd – structureel worden ingezet voor het openbaar vervoer.

Staatssteun

De verstrekking van bussenleningen moet voldoen aan de Europese regels voor staatssteun. Daarom is onderzocht of hieraan wordt voldaan. Hiervoor is van belang of het rentetarief van de verstrekte lening 'marktconform' is.

Teneinde te bepalen welk rentetarief op de bussenlening marktconform is, is aansluiting gezocht bij de 'Mededeling van de Europese Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld' (2008/C 14/02) (hierna te noemen: Mededeling). Op grond van de Mededeling worden referentie- en disconteringspercentages gebruikt om het staatssteunelement te bepalen in regelingen voor de verstrekking van leningen zoals in deze verordening voor bussenleningen. De referentie- en disconteringspercentages worden berekend door bij het basispercentage als gedefinieerd in de Mededeling (12-maands Euribor rentetarief met een ondergrens van 0%) een risico-opslag op te tellen. De hoogte van de risico-opslag is afhankelijk van (i) de voor de lening te verstrekken zakelijke zekerheden en (ii) de kredietwaardigheid van de subsidieontvanger.

Er is extern onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop de in het kader van de verstrekking van bussenleningen verlangde zakelijke zekerheden gekwalificeerd dienen te worden. Daaruit kan worden geconcludeerd dat deze zekerheden kwalificeren als 'hoog' in de zin van de Mededeling. In de verordening is daarnaast bepaald dat een aanvraag voor een bussenlening vergezeld moet gaan van een solvabiliteitsbeoordeling van de aanvrager. Deze beoordeling dient te worden uitgevoerd door een door de MRDH aan te wijzen onafhankelijke beoordelaar. Op basis van dit solvabiliteitsonderzoek wordt met de hierna weergegeven tabel vervolgens bepaald welke risico-opslag rentetarief aan de lening moet worden verbonden om te voldoen aan de eisen die voortvloeien uit de Mededeling.

Opslagen voor leningen in basispunten			
Ratingcategorie	Zekerheidstelling		
	Hoog	Normaal	Laag
Zeer goed (AAA-A)	60	75	100
Goed (BBB)	75	100	220
Bevredigend (BB)	100	220	400
Zwak (B)	220	400	650
Slecht/Financiële moeilijkheden (CCC en lager)	400	650	1 000 (!)

(1) Behoudens de toepassing van de bijzondere bepalingen voor reddings- en herstructureringssteun die zijn vastgelegd in de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden (PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2), en met name punt 25, onder a), waarin wordt verwezen naar „een rente die op zijn minst vergelijkbaar is met de rentepercentages die gelden voor leningen aan gezonde ondernemingen en met name de referentiepercentages die door de Commissie zijn vastgesteld”. Derhalve moet in het geval van reddingssteun, de eenjaars IBOR vermeerderd met ten minste 100 basispunten worden gebruikt.

Op deze wijze wordt verzekerd dat subsidieontvangers geen steun genieten in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Om deze reden is in artikel 22 van de verordening dan ook bepaald dat de MRDH een aanvraag voor een buslening moet weigeren, indien zij op grond van de in het kader van de aanvraag verkregen documentatie niet kan bepalen welk referentiepercentage gehanteerd moet worden als indicatie van de markttrente.

Zekerheden

Er bestaat altijd een risico dat een verstrekte lening niet (geheel) wordt terugbetaald. Dit risico wordt gemitigeerd door – zoals ook in de inleiding reeds is aangegeven – het vestigen van zekerheidsrechten op het te financieren materieel. Daarnaast wordt – voor zover de hoogte van de te verstrekken lening zulks rechtvaardigt – een eerste pandrecht gevestigd op de activa, bankrekeningen, vorderingen, intellectuele eigendomsrechten en vorderingen uit verzekeringspolissen van de concessiehouder. Tenslotte wordt de aan vervoerders in rekening te brengen risico-opslag – totdat deze volgens de normen van een ter zake uitgevoerd onderzoek toereikend is – toegevoegd aan de reeds bestaande risicoreserve financieringen.

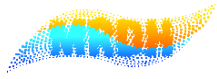
Looptijd

Uit artikel 19 van de verordening volgt dat de buslening volledig moet zijn afgelost (met rente) op uiterlijk de einddatum van de verleende busconcessie. De looptijd wordt ook vastgelegd in de overeenkomst van geldlening. Gezien de duur van de door de MRDH verleende concessies, kunnen de op grond van deze verordening verstrekte leningen een vrij lange looptijd hebben – nl. een looptijd die gelijk is aan de duur van de concessie.

Na afloop van een concessie en/of bij een eventuele verlenging daarvan kan (dezelfde of een andere) concessiehouder opnieuw een lening aanvragen. Indien hiervoor dezelfde bussen worden gebruikt, dan kan hiervoor een lening worden verstrekt voor de resterende boekwaarde van de bussen inclusief de eventueel daarbij behorende laadinfrastructuur. Het (her)gebruiken van reeds verworven bussen draagt daarmee bij aan duurzaamheid. Indien het, bijvoorbeeld op grond van in de concessie gestelde kwaliteitseisen aan de bussen, noodzakelijk is om nieuwe bussen en/of – indien van toepassing – de daarbij behorende laadinfrastructuur te verwerven, dan kan een lening worden aangevraagd voor de kosten van de verwerving van deze activa.

Subsidie

Uit artikel 4 van de verordening volgt dat de buslening als subsidie wordt verstrekt. Dit is noodzakelijk om te voldoen aan artikel 4:21 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Daarin wordt onder subsidie verstaan: "Iedere aanspraak op financiële middelen, door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten." De buslening voldoet aan deze definitie. Overigens zijn alle bijdragen aan het openbaar vervoer ook in de jurisprudentie aangemerkt als subsidies in de zin van de Awb. Dit komt tot uitdrukking in de in artikel 4 gebruikte formulering: Enerzijds moet worden voldaan aan alle eisen die de Awb stelt aan subsidieverstrekking en anderzijds is sprake van een lening die moet worden terugbetaald in de vorm van aflossing en rente en waarbij zekerheden moeten worden gesteld.



Deze verordening draagt bij aan een maatschappelijke doelstelling, namelijk de instandhouding en verbetering van het openbaar vervoer. Omdat hiermee financiële middelen worden uitgeleend, die weer in de vorm van aflossingen terugkomen en vervolgens opnieuw kunnen worden uitgezet, heeft zij daarmee een revolverend karakter.