
608

Besluit van 22 november 2005, houdende regels inzake de verstrekking van borgstellingen ter zake van kredieten voor scheepsnieuwbouw (Besluit borgstelling scheepsnieuwbouw)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Economische Zaken van 25 april 2005, nr. WJZ 5022793;

Gelet op artikel 3 van de Kaderwet EZ-subsidies;

De Raad van State gehoord (advies van 22 juli 2005, nr. W10.05.0157/II);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Economische Zaken van 21 november 2005, nr. WJZ 5716536;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: Onze Minister van Economische Zaken;
- b. ondernemer: natuurlijke persoon of rechtspersoon, niet zijnde een rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld, die een onderneming in stand houdt;
- c. groep: een economische eenheid, waarin organisatorisch zijn verbonden:
 - 1°. een natuurlijke persoon of privaatrechtelijke rechtspersoon, die direct of indirect:
 - meer dan de helft van het geplaatste kapitaal verschaft aan,
 - volledig aansprakelijk vennoot is van, of
 - overwegende zeggenschap heeft over, een of meer rechtspersonen of vennootschappen, en
 - 2°. laatstbedoelde rechtspersonen of vennootschappen;
- d. scheepswerf: een ondernemer die schepen ontwerpt, ontwikkelt, bouwt en uitrust, hetzij zelfstandig, hetzij deel uitmakend van een groep;
- e. kredietinstelling:
 - 1°. een kredietinstelling die is ingeschreven in afdeling I, onderafdeling 1, 2, 3, 5 of 6, of afdeling III, onderafdeling 1, van het register, bedoeld in artikel 52, eerste lid, van de Wet toezicht kredietwezen 1992;

2°. een kredietinstelling die werkzaamheden verricht als bedoeld in afdeling I, onderafdeling 1, 2, 3, 5 of 6, of afdeling III, onderafdeling 1 van het register, bedoeld in artikel 52, eerste lid, van de Wet toezicht kredietwezen 1992, en die beschikt over een vergunning als bedoeld in artikel 4 van richtlijn nr. 2000/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 maart 2000 betreffende de toegang tot en de uitoefening van de werkzaamheden van kredietinstellingen (PbEG L 275);

f. schip: een zichzelf voortstuwend schip, met een minimaal vermogen van 365 kW of een minimaal tonnage van 500 bruto ton, niet zijnde een schip dat overeenkomstig zijn fundamentele en technisch vermogen is bedoeld om voor militaire doeleinden te worden gebruikt;

g. contractprijs: de tussen opdrachtgever en scheepswerf overeengekomen prijs voor de bouw van een schip, met inbegrip van stelposten voor zover daarvoor in het contract vaste of geschatte bedragen zijn opgenomen en met uitzondering van de eventueel verschuldigde omzetbelasting;

h. kredietovereenkomst: schriftelijke overeenkomst tussen een scheepswerf en een kredietinstelling waarbij de kredietinstelling krediet verstrekt aan de scheepswerf voor de bouw in Nederland van een nieuw schip;

i. kredietbedrag: het bedrag dat op grond van de kredietovereenkomst als krediet wordt verstrekt voor de bouw in Nederland van een nieuw schip;

j. opdrachtgever: natuurlijke persoon of rechtspersoon die opdracht heeft gegeven tot de bouw van een schip.

Artikel 2

Onze Minister kan ten behoeve van de financiering van de bouw in Nederland van een nieuw schip op aanvraag van een kredietinstelling een subsidie verlenen aan een kredietinstelling in de vorm van een borgstelling voor de terugbetaling van een krediet dat de kredietinstelling op grond van een kredietovereenkomst aan een in Nederland gevestigde scheepswerf heeft verstrekt.

Artikel 3

1. Er wordt borg gestaan voor 80 procent van het kredietbedrag, of voor zoveel minder als door de kredietinstelling is aangevraagd.

2. Er wordt geen borg gestaan voor de kosten die de kredietinstelling in rekening brengt aan de scheepswerf, met uitzondering van de kosten van de financiering van de bouw van het schip.

Artikel 4

1. Onze Minister stelt bij ministeriële regeling een plafond vast voor het in een jaar of een gedeelte van een jaar verlenen van borgstellingen op grond van dit besluit.

2. Het plafond voor het in 2006 verlenen van borgstellingen bedraagt € 1.000.000.000.

§ 2. Aanvraag en beslissing op de aanvraag

Artikel 5

1. Een aanvraag om borgstelling als bedoeld in artikel 2 wordt ingediend met gebruikmaking van een formulier, dat bij ministeriële regeling wordt vastgesteld.

2. De aanvraag gaat vergezeld van:

a. de kredietovereenkomst waarover borgstelling wordt aangevraagd;

- b. een analyse en beoordeling door de kredietinstelling van de kredietwaardigheid van de scheepswerf met het oog op de kredietovereenkomst;
 - c. een contract tussen enerzijds de opdrachtgever en anderzijds de scheepswerf die de opdracht zal uitvoeren;
 - d. andere bescheiden, vermeld in het formulier.
3. De aanvraag geschiedt binnen zeven werkdagen na het sluiten van de kredietovereenkomst.

Artikel 6

1. Onze Minister stuurt de kredietinstelling en de scheepswerf binnen vijf werkdagen een bevestiging van ontvangst van de aanvraag.
2. Onze Minister geeft een beschikking binnen zes weken na ontvangst van de aanvraag.

Artikel 7

Onze Minister beslist in ieder geval afwijzend op een aanvraag indien:

- a. de aanvraag niet voldoet aan dit besluit;
- b. de Staat ten behoeve van de scheepswerf reeds een garantie, borgstelling, verzekering of herverzekering voor de financiering van de bouw van het schip heeft afgegeven;
- c. de contractprijs minder dan € 3.000.000 of meer dan € 100.000.000 bedraagt;
- d. onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische en economische haalbaarheid van de bouw van het schip;
- e. het kredietbedrag meer dan 80 procent van de contractprijs betreft;
- f. de kredietovereenkomst ten aanzien van het kredietbedrag een looptijd heeft van meer dan 36 maanden;
- g. de kredietinstelling onvoldoende de naar normaal bankgebruik maximaal mogelijke zekerheden heeft gevestigd of zal vestigen bij de verstrekking van het kredietbedrag aan de scheepswerf;
- h. de kredietinstelling op het moment van het verstrekken van het kredietbedrag waarvoor de Staat borg staat een lopende financieringsfaciliteit verlaagt;
- i. door de verlening van de borgstelling het totaal van de op grond van dit besluit verleende borgstellingen ten behoeve van de scheepswerf of van de groep, waartoe deze scheepswerf behoort, meer zou bedragen dan 30 procent van het bij of krachtens artikel 4 vastgestelde bedrag;
- j. gegronde vrees bestaat dat de scheepswerf zich in financiële moeilijkheden bevindt;
- k. onvoldoende vertrouwen bestaat dat de scheepswerf de capaciteiten heeft om de bouw van het schip naar behoren uit te voeren;
- l. uit het contract, bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel c, niet blijkt dat de opdrachtgever, terzake van de opdracht waarvoor de scheepswerf een kredietovereenkomst heeft afgesloten, voorafgaand aan een uitbetaling van krediet op grond van de kredietovereenkomst, een of meer aanbetalingen doet ter hoogte van tenminste 5 procent van de contractprijs;
- m. uit het contract, bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel c, niet blijkt dat de aanbetaling door de opdrachtgever, terzake van de opdracht waarvoor de scheepswerf een kredietovereenkomst heeft afgesloten, oploopt tot tenminste 20 procent van de contractprijs tot aflevering van het schip;
- n. van de bouw van het schip onvoldoende positieve gevolgen voor de Nederlandse economie te verwachten zijn.

Artikel 8

Onze Minister verdeelt het bij of krachtens artikel 4 vastgestelde bedrag in de volgorde van ontvangst van de aanvragen, met dien verstande dat indien een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de verdeling als datum van ontvangst geldt.

Artikel 9

De beschikking tot het verlenen van een borgstelling bevat de opschortende voorwaarde dat binnen twee weken na de beschikking een overeenkomst van borgtocht, overeenkomstig het model, bedoeld in artikel 10, tot stand is gekomen tussen de Staat en de kredietinstelling. Daartoe wordt een aanbod overeenkomstig het model, bedoeld in artikel 10, bij de beschikking tot het verlenen van een borgstelling gevoegd.

§ 3. Overeenkomst van borgtocht en provisie

Artikel 10

1. Onze Minister stelt bij ministeriële regeling een model voor de overeenkomst van borgtocht vast.

2. De overeenkomst van borgtocht bevat in ieder geval:

- a. de bepaling dat uitsluitend tot borgstelling zal worden overgegaan, indien wordt voldaan aan de bij of krachtens dit besluit gestelde eisen;
- b. de eisen waaraan de kredietovereenkomst, waarvan de te sluiten overeenkomst van borgtocht afhankelijk is, moet voldoen;
- c. de wijze waarop de omvang van de borgstelling wordt bepaald;
- d. de voorwaarden waaronder de borgstelling kan worden ingeroepen;
- e. bepalingen met betrekking tot betalingen door de Staat aan de kredietinstelling;
- f. een bepaling inzake de duur en beëindiging van de overeenkomst tot borgtocht;
- g. een bepaling, dat de kredietinstelling uiterlijk tien weken na de beschikking tot het verlenen van een borgstelling, behoudens voorafgaande schriftelijke verlenging door Onze Minister, aantoonst dat de opdrachtgever en de scheepswerf terzake van de opdracht een contract hebben zonder opschortende voorwaarden en dat de opdrachtgever terzake van de opdracht een of meer betalingen heeft gedaan;
- h. de wijze van vaststelling van de subsidie.

3. De overeenkomst van borgtocht bevat voor de kredietinstelling verplichtingen ter zake van:

- a. de betaling van een provisie met inachtneming van een bij ministeriële regeling vast te stellen tarief als bedoeld in artikel 11;
- b. het verschaffen van inlichtingen omtrent het beheer van de kredieten;
- c. de terugvordering van de kredieten en de uitwinning van zekerheden;
- d. aanvragen tot betaling;
- e. melding aan Onze Minister van een verzoek tot verlening van surséance van betaling of tot faillietverklaring van de kredietinstelling, de scheepswerf of de opdrachtgever.

Artikel 11

1. Onze Minister stelt bij ministeriële regeling de tarieven voor de provisie vast.
2. Deze tarieven:
 - a. houden rekening met een realistische risicowaardering;
 - b. dekken zowel de met de borgstellingstoekenning verbonden risico's als de beheerkosten van het besluit.

§ 4. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 12

Onze Minister beziet eenmaal per jaar of de bij of krachtens dit besluit gestelde voorwaarden moeten worden herzien.

Artikel 13

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2006.

Artikel 14

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit borgstelling scheeps-nieuwbouw.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 22 november 2005

Beatrix

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
C. E. G. van Gennip

Uitgegeven de zesde december 2005

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Economische Zaken. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 10 januari 2006, nr. 7.

I. ALGEMEEN

1. Algemeen

De Nederlandse scheepsbouw is een gezonde sector die zich heeft toegelegd op de productie van technologisch hoogwaardige schepen en daarmee in bepaalde markten nichespeler is. Door de herstructurering in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw en het feit dat werven zich hebben toegelegd op het efficiënt bouwen van schepen met een hoge toegevoegde waarde, heeft de sector de basis gelegd voor een gezonde internationale concurrentiepositie. De Nederlandse scheepsbouw loopt daarmee voorop in Europa en heeft daardoor haar positie ondanks de economische teruggang goed weten vast te houden. De sector, waarin ruim 10.000 mensen werkzaam zijn, is goed voor een directe productiewaarde van circa € 2 miljard, waarvan 50 procent geëxporteerd wordt. Daarnaast genereert de scheepsbouw ook indirecte productie van circa € 1,3 miljard en een indirecte werkgelegenheid van bijna 11.000 personen.

Met het oog op het op de lange termijn blijvend verbeteren van de concurrentiepositie heeft de Europese scheepsbouwindustrie in samenwerking met andere stakeholders het «Leadership 2015-rapport» opgesteld. Dit rapport bevat een ambitieus programma met een achttal prioritaire aanbevelingen. Dit betreft onder andere activiteiten op het terrein van het creëren van gelijke concurrentieverhoudingen in de mondiale scheepsbouw, investeren in onderzoek, ontwikkeling en innovatie, de opzet van financierings- of borgstellingsregelingen en het bevorderen van veiliger en milieuvriendelijker schepen. In 2003 heeft Europese Commissie een mededeling opgesteld inzake het Leadership 2015-rapport. In deze mededeling spreekt zij in algemene zin haar waardering uit voor het rapport.

Ook de Nederlandse overheid onderschrijft de resultaten van Leadership 2015. Begin 2004 is door het Ministerie van Economische Zaken in overleg met de Vereniging Nederlandse Scheepsbouwindustrie (VNSI) een tweetal bijeenkomsten georganiseerd met Nederlandse stakeholders uit de sector om te komen tot een nationale invulling van Leadership 2015. Tijdens deze bijeenkomsten is bepaald welke nationale prioriteiten uit het Leadership 2015-rapport volgen. Deze liggen op het terrein van het level playing field, de financieringsproblematiek en het stimuleren van innovatie. Dit besluit beoogt een oplossing te bieden voor de financieringsproblematiek.

2. Borgstellingsregeling als oplossing voor de financieringsproblematiek

Op zowel nationaal als Europees niveau is sprake van een markt-imperfectie waar het gaat om de financiering van nieuw te bouwen schepen. Scheepswerven hebben onvoldoende toegang tot de kapitaalmarkt. De problematiek van de financiering van een nieuw te bouwen schip hangt samen met een aantal factoren. Ten eerste is de waarde van de jaarlijkse productie van een scheepswerf vele malen groter dan de bedrijfswaarde. Ten tweede wordt een onvoltooid schip door kredietinstellingen niet gezien als een kapitaalgoed. Ten derde is de scheepswerf volledig aansprakelijk voor het gehele bouwproject. Werven dienen aan reders een bankgarantie af te geven voor aanbatalingen tijdens de bouw van het schip en dienen derhalve de gewonnen liquiditeit meteen weer te blokkeren ten behoeve van de bankgarantie. Dit alles leidt ertoe dat kredietinstellingen onvoldoende mogelijkheid zien voldoende zekerheden te vestigen voor de door hen verstrekte kredieten. Derhalve zijn zij hun

belang in de scheepsbouwsector aan het afbouwen. Dit maakt het voor een scheepswerf moeilijk om de financiering van een nieuw te bouwen schip rond te krijgen.

Na overleg met zowel de sector als het bankwezen is besloten dat een borgstellingsregeling een passende oplossing is voor dit probleem, omdat een dergelijk instrument direct aangrijpt op de problematiek van de doelgroep, in principe een revolverend karakter heeft en andere Europese landen vergelijkbare, door Brussel goedgekeurde, regelingen hebben.

Gezien de goede ervaringen bij het Besluit borgstelling MKB-kredieten is er ook in dit besluit voor gekozen de kredietinstelling de borgstelling aan te laten vragen. De subsidierelatie bestaat derhalve tussen de minister en de kredietinstelling, waarbij de scheepswerf belanghebbende is. Door middel van deze constructie wordt het probleem opgelost waar het zich voordoet, namelijk op het punt van financiering aan de scheepswerf door de kredietinstellingen. Op deze wijze wordt bovendien gebruik gemaakt van de kennis van de kredietinstelling op het gebied van financiering in de scheepsnieuwbouwsector. De opdrachtgever bleek in de praktijk geen rol te kunnen spelen in de oplossing van de financieringsproblematiek. Deze staat in de gekozen constructie verder af van de subsidierelatie. De opdrachtgever heeft alleen een relatie met de scheepswerf.

De Nederlandse regeling zal voorzien in het verstrekken van borgstellingen met betrekking tot de financiering van nieuw te bouwen schepen. De Tweede Kamer is geïnformeerd over het voornemen de borgstellingsregeling in te stellen in een brief van 16 april 2004 (Kamerstukken II 2003/04, 29 505, nr. 6).

Dit besluit beoogt voldoende financieringscapaciteit voor de scheepswerf te creëren. In dit kader worden de bestaande kredietlimieten bij de kredietinstelling en diens bereidheid deze te continueren en zonodig te verhogen, mede in overweging betrokken. In geen geval mag de verstrekking van het krediet waarvoor borg wordt gestaan er toe leiden dat de betrokken kredietinstelling de limiet van haar bestaande faciliteit verlaagt.

Dit besluit voorziet in het verstrekken van borgstellingen inzake financiering van scheepsnieuwbouwprojecten van onder andere binnenvaartschepen, plezierjachten, zeeschepen, sleepboten, visser-schepen en schepen voor verrichting van speciale diensten. Dit besluit is niet van toepassing op militaire schepen.

3. Financiële paragraaf

Gelet op de jaarlijkse productiewaarde van de sector van ongeveer € 2 miljard is na overleg met de banken en de sector besloten een jaarlijks garantieplafond van € 1 miljard in te stellen. Daarmee wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan de oplossing van de financieringsproblematiek van de scheepsbouwsector. Uitgaande van een gemiddelde bouwtijd van anderhalf jaar, levert dit een gemiddeld uitstaand risico op van € 1,5 miljard.

Om een inschatting te maken van de kans dat de borgtocht wordt ingeroepen, is een analyse gemaakt van de markt en is tevens gekeken naar de wijze waarop daarmee in ons omringende landen bij soortgelijke regelingen is omgegaan. Dit heeft geleid tot de inschatting dat de kans dat de borgtocht daadwerkelijk zal worden ingeroepen minimaal is. Op basis daarvan is het risico gewaardeerd op 1 procent. Uitgaande van het jaarlijks garantieplafond van € 1 miljard en het risico op inroepen van 1 procent wordt het uit te keren bedrag geraamd op € 10 miljoen gemiddeld per jaar. De provisie die de staat over de borgstelling zal ontvangen bedraagt eveneens gemiddeld 1 procent.

Ondanks de lage kans op déconfiture, kan het invoeren van een borgstelling toch tot flinke schommelingen in de ramingen met betrekking tot de uitkering leiden. De Staat garandeert namelijk 80 procent van 80 procent van een bedrag dat varieert van € 3 miljoen tot € 100 miljoen. Om deze schommelingen op te kunnen vangen zal, ingevolge artikel 5 lid 4 van de Comptabiliteitswet 2001, gebruik worden gemaakt van het instrument «interne begrotingsreserve». De reserve wordt jaarlijks aangevuld met de ontvangen provisies verminderd met de uitgekeerde borgtochten en uitvoeringskosten. Gezien de hoge prioriteit die niet alleen de sector maar ook de Tweede Kamer aan deze problematiek heeft toegekend en ter afdekking van de risico's in de eerste jaren, heeft het Kabinet in het voorjaar van 2004 besloten om in totaal € 20 miljoen voor dit besluit ter beschikking te stellen. Deze middelen vormen de basis voor de interne reserve.

4. Uitvoering

Dit besluit is gebaseerd op de Kaderwet EZ-subsidies en wordt namens de Staatssecretaris van Economische Zaken uitgevoerd door de EVD.

Beschikkingen tot borgstellingen op grond van dit besluit vallen onder de subsidietitel van de Algemene wet bestuursrecht. Indien de overeenkomst van borgtocht tot stand is gekomen, is hierop het privaatrecht van toepassing.

5. Staatssteun

Het ontwerpbesluit is gelet op artikel 88, derde lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op 18 mei 2005 gemeld bij de Commissie van de Europese Gemeenschap (steunmaatregel N 253/2005).

De Commissie heeft bij brief van 20 juli 2005, C(2005) 704 def., kenbaar gemaakt dat zij van mening is dat onderhavige maatregel geen staatssteun behelst. De Commissie is van oordeel dat de maatregel voldoet aan de voorwaarden van punt 4.3 van de Mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-verdrag op staatssteun in de vorm van garanties (Pb EU 2000, C 71).

6. Administratieve lasten

Voor de aanvragers van een borgstelling op grond van dit besluit, te weten de kredietinstellingen, vloeien uit dit besluit verschillende administratieve lasten voort. De schatting is dat ongeveer 60 aanvragen per jaar in behandeling zullen worden genomen. Om in aanmerking te komen voor een borgstelling zal de betrokken kredietinstelling voor elk project een verzoek tot borgstelling moeten indienen. Het verzoek tot borgstelling moet vergezeld worden van een aantal documenten, te weten het contract tussen opdrachtgever en de scheepswerf die het schip bouwt, de kredietovereenkomst tussen scheepswerf en kredietinstelling, een analyse en beoordeling van de kredietinstelling van de kredietwaardigheid van de betreffende scheepswerf en het onderliggende contract, een specificatie van de kostenopbouw en een organogram van de groep waartoe de onderneming behoort. De aanvrager moet vervolgens binnen tien weken na de verlening van de borgstelling aantonen dat de opdrachtgever en de scheepswerf terzake van de opdracht een contract zonder ontbindende of opschortende voorwaarden hebben gesloten.

Uit onderzoek van EIM blijkt dat de administratieve lasten voor dit besluit circa € 105.000 bedragen. Voor kennisname van het besluit en de hierbij behorende procedure en invullen van het aanvraagformulier wordt 2,5 uur berekend tegen een uurtarief van € 60. Dit betekent een administratieve last van € 150 per aanvraag, en, uitgaande van 60 aanvragen, € 9000 totaal. Voor het opstellen en verzenden van gevraagde bescheiden,

de registratie van het schip middels een vormvrije brief heeft de onderneming naar verwachting 1,5 uur nodig. Dit levert een administratieve last op van € 90 per aanvraag, totaal € 5400. Tevens moet een accountantsverklaring worden aangeleverd. Het standaard tarief hierbij bedraagt € 1500 per aanvraag en € 90.000 totaal. Rekening houdend met een kans van 1 procent aan déconfitures moet in 0,6 geval van het jaarlijks totaal van 60 aanvragen een extra beroep op de administratie worden gedaan en volgt een nader onderzoek. Hiervoor worden twee werkdagen van 8 uur gerekend (ad € 60 per uur) dus € 960 aan werkuren, en dus € 576 in totaal (16x60x0,6).

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) gaat voor de vraag of een dossier moet worden voorgelegd uit van de relatieve hoogte van de administratieve lasten ten opzichte van het totale subsidiebedrag. Actal brengt geen advies uit als de relatieve hoogte van de administratieve lasten beneden de 5 procent ligt. Het borgstellingsplafond bedraagt € 1 miljard op jaarbasis met een budgettaire dekking van € 10 miljoen jaarlijks. Dit betekent dat, omdat de administratieve lasten minder dan € 500.000 bedragen, dit dossier niet aan Actal behoeft te worden voorgelegd.

Ingevolge dit besluit kunnen uitsluitend kredietinstellingen een borgstelling aanvragen. Het besluit heeft daarom geen gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers.

II. ARTIKELN

Artikel 1

Onderdeel d

Of sprake is van een ondernemer die schepen ontwerpt, ontwikkelt, bouwt en uitrust, kan onder andere blijken uit opname in het scheepsregister als scheepsbouwer, de doelomschrijving in de statuten, de SBI-code (code die door het Centraal Bureau voor de Statistiek onder andere gebruikt wordt om bedrijfseenheden te rubriceren naar hun hoofdactiviteit, de zogenaamde standaard bedrijfsindeling), het aantal werknemers, de inschrijving in het Handelsregister en een lidmaatschap van de VNSI. Aangezien een borgstelling op grond van artikel 2 zal worden verstrekt voor de financiering van de bouw in Nederland, zal de scheepswerf een vaste bouwlocatie in Nederland moeten hebben.

Onderdeel e

Door de gehanteerde omschrijving komen kredietinstellingen in aanmerking voor het afsluiten van een overeenkomst van borgtocht, indien zij ingevolge artikel 6 van de Wet toezicht kredietwezen 1992 (Wtk 1992) een vergunning hebben verkregen. Dit kunnen algemene banken, spaarbanken en hypotheekbanken zijn. Effectenbanken zijn uitgesloten. Zij houden zich in het algemeen niet bezig met bedrijfskredietverlening.

Indien een bijkantoor in Nederland van een in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigde onderneming of instelling voldoet aan het bepaalde in artikel 31 Wtk 1992 – en op grond daarvan is ingeschreven in afdeling III, onderafdeling 1, van het in artikel 52 van die wet bedoelde register – valt deze eveneens onder de definitie.

Dit besluit beperkt het afgeven van borgtochten echter niet tot kredietinstellingen die in Nederland gevestigd zijn. In het kader van dit besluit kan een krediet worden verstrekt door een ruime groep van kredietinstellingen, te weten die, die een vergunning hebben gekregen in een land van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte, en die dus voldoen aan de toelatingseisen die volgens Europees recht aan

deze instellingen worden gesteld. Wel is vereist dat het eenzelfde soort kredietinstelling betreft als het soort kredietinstelling dat ingevolge van artikel 6 van de Wtk een vergunning zou krijgen als hij in Nederland gevestigd zou zijn, dus algemene banken, spaarbanken en hypotheekbanken.

Onderdeel f

Bij de definitie van «schip» wordt gesproken over een zichzelf voortstuwend schip, met een minimaal vermogen van 365 kW of een minimaal tonnage van 500 bruto ton.

De eis dat er sprake moet zijn van een «zichzelf voortstuwend schip» betekent dat het schip een permanente voortstuwing moet hebben. Niet onder deze definitie vallen derhalve bijvoorbeeld boorplatforms.

Niet onder de definitie vallen militaire schepen, dat wil zeggen schepen die overeenkomstig hun fundamentele en technische vermogen zijn bedoeld om voor militaire doeleinden te worden gebruikt, zoals oorlogsschepen en andere schepen voor offensieve of defensieve doeleinden.

Onderdeel g

Onder de contractprijs wordt verstaan het bedrag dat de opdrachtgever, gelet op de hem toegestuurde factuur, aan de scheepswerf verschuldigd is. Met de bepaling dat het moet gaan om de prijs «voor de bouw van een schip» wordt aangegeven dat voor de bepaling van de contractprijs slechts die kosten in aanmerking worden genomen die direct betrekking hebben op de bouw van het schip. Er wordt dus geen rekening gehouden met constructies die leiden tot een kunstmatige verhoging van de contractprijs. Hieronder vallen constructies waarbij tussen opdrachtgever en scheepswerf (bijvoorbeeld in geval van een verkoopkantoor die als tussen persoon voor de uiteindelijk opdrachtgever optreedt) een aanzienlijk hogere prijs wordt vastgelegd of betaald dan tussen reder en opdrachtgever, maar ook het in de prijs verwerken van kosten die geen betrekking hebben op de bouw van het schip. Het gaat daarbij onder meer om kosten die betrekking hebben op de economische inzet van het schip, zoals bevrachtungskosten of die verband houden met de uiteindelijke financiering van het schip (kosten met betrekking tot de bouwfinanciering van het schip uitgezonderd), zoals kosten voor inwerving van CV-vermogen. Ook kosten die door de afnemer van het schip aan de scheepswerf in rekening worden gebracht waartegenover geen daadwerkelijke materiële levering staat, vallen niet onder de contractprijs in de zin van dit besluit.

Onderdelen h en i

Een kredietovereenkomst wordt gedefinieerd als een overeenkomst tussen een scheepswerf en een kredietinstelling. Niet uitgesloten is dat de kredietinstelling vervolgens weer onderovereenkomsten sluit. Tevens blijft de mogelijkheid open dat het kredietbedrag voortvloeit uit een kredietovereenkomst waarin voor meer aangelegenheden krediet wordt verstrekt dan alleen voor de bouw van het betreffende schip. In ieder geval moet uit de kredietovereenkomst duidelijk blijken dat het kredietbedrag beschikbaar is voor de bouw van het schip waarvoor de aanvraag (zie artikel 2) is ingediend.

Artikel 2

In artikel 2 is opgenomen aan wie en waarvoor borgstelling wordt verstrekt. Er wordt borg gestaan ten behoeve van de financiering van de bouw van een nieuw schip. Scheepsreparatie, -verbouwing en/of -conversie vallen niet onder dit besluit.

De bouw moet in Nederland plaatsvinden. Dit betekent dat de scheepsnieuwbouwactiviteiten in principe in Nederland dienen plaats te vinden. Aanvragers zijn vrij in de wijze waarop ze aantonen dat sprake is van bouw in Nederland. De Minister heeft daarbij echter wel oog voor het feit dat in sommige gevallen de Nederlandse werven de bouw van delen van het schip, zoals het casco, in het buitenland uitbesteden. Eenzelfde systematiek is terug te vinden in de Tijdelijke regeling ordersteun scheepsnieuwbouw. Bij de indiening van de aanvraag om borgstelling zal een verklaring op dit punt moeten worden overgelegd. Indien nodig kan ook feitelijke controle plaatsvinden.

De borgstelling is een subsidie in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en valt derhalve onder de subsidietitel van de Algemene wet bestuursrecht. De subsidierelatie is een relatie tussen de Minister van Economische Zaken en de kredietinstelling. Immers, indien de scheepswerf niet voldoet aan zijn verplichtingen ten opzichte van de kredietinstelling, zal de Minister op basis van dit besluit een subsidie verstrekken aan de kredietinstelling.

In het besluit zelf is geen regeling opgenomen voor de vaststelling van de subsidie. Wel is in artikel 10 opgenomen dat de overeenkomst van borgtocht hierin voorziet.

Artikel 3

De EZ-borgstelling wordt gegeven over maximaal 80 procent van het bedrag dat door de kredietinstelling is verstrekt als krediet voor de bouw van het schip.

In het tweede lid wordt aangegeven dat geen borg wordt gestaan voor kosten die de kredietinstelling zelf in rekening brengt bij de scheepswerf. Te denken valt aan de kosten van garanties die de bank afgeeft aan de opdrachtgever ten behoeve van de werf, maar ook aan kosten als gevolg van vertraging in de oplevering van het schip waarvoor de kredietinstelling additionele kosten aan de werf in rekening brengt. De kosten van de financiering van de bouw van het schip komen wel in aanmerking voor borgstelling. Te denken valt aan rente over het kredietbedrag, een in de bancaire wereld gebruikelijke afsluitprovisie en de rente die wordt berekend tussen het moment van inroepen van de borgtocht en de uitbetaling van de borgtocht.

De combinatie van het eerste en het tweede lid, artikel 1, onderdeel g, artikel 7 onderdeel e, en artikel 7, onderdelen m en n, leidt tot het volgende plaatje ten aanzien van de financiering binnen het kader van dit besluit.

De contractprijs wordt indien nodig verminderd met de niet-directe bouwkosten en bepaalde kosten die de kredietinstelling in rekening brengt bij de scheepswerf. De Staat zal borg staan over maximaal 64 procent van de contractprijs exclusief niet-directe bouwkosten en inclusief kosten voor de financiering van de bouw van het schip. Minimaal 16 procent van de contractprijs exclusief niet-directe bouwkosten en inclusief kosten voor de financiering van de bouw van het schip, is voor risico van de kredietinstelling. De overige 20 procent, de niet-directe bouwkosten en de kosten die de kredietinstelling zelf in rekening brengt bij de scheepswerf, dienen op andere wijze gefinancierd te worden. Ten aanzien van de overige 20 procent is in artikel 7, onderdelen m en n, bepaald dat de opdrachtgever een deel voor zijn rekening dient te nemen.

Artikel 4

In dit artikel wordt het plafond geregeld. Het betreft hier het maximumbedrag waarvoor de Staat borg zal staan, en dus niet, zoals gebruikelijk, het beschikbare bedrag dat daadwerkelijk als subsidie uitgekeerd zal worden. De hoogte van dit plafond is berekend door het voor dit besluit beschikbare bedrag te combineren met een inschatting van het risico dat een kredietinstelling daadwerkelijk een beroep doet op de borgtocht door de Staat. Deze combinatie bepaalt de hoogte van het bedrag waarvoor de Staat borg kan staan.

Ingevolge artikel 8 worden de aanvragen toegekend via de het systeem «wie het eerst komt, wie het eerst maalt». Dit betekent dat plafond op bepaald moment «vol» kan zijn. Nieuwe aanvragen worden dan afgewezen. Het kan zijn dat een borgstelling weliswaar is aangevraagd en in principe is toegekend, maar dat de Staat uiteindelijk niet daadwerkelijk borg staat, bijvoorbeeld omdat de in artikel 9 bedoelde overeenkomst van borgtocht niet tot stand komt of wordt ontbonden. Op dat moment kan de Minister bezien of het wenselijk is het plafond te verhogen met het bedrag van vervallen of niet geëffectueerde borgstellingen. Op grond van artikel 4:27, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht kan het plafond verlaagd worden, hetgeen geen werking heeft jegens reeds ingediende aanvragen.

Artikel 5

In dit artikel wordt een aantal eisen gesteld aan de aanvraag. In artikel 5, tweede lid, onderdeel a, staat dat de kredietovereenkomst de aanvraag moet vergezellen. Dit kan een reeds gesloten of nog te sluiten kredietovereenkomst zijn. In artikel 5, tweede lid, onderdeel b, wordt de analyse betreffende de kredietwaardigheid van een scheepswerf, opgesteld door de kredietinstelling met het oog op de te sluiten kredietovereenkomst, vereist. Omdat de borgstelling zich richt op de scheepswerf, is de kredietwaardigheid van de scheepswerf het eerste aandachtspunt. Uiteraard is indirect ook van belang de kredietwaardigheid van de opdrachtgevers van de scheepswerf. De analyse is relevant in het kader van de risicobeoordeling, hetgeen op grond van de Europese regelgeving marktconform dient te gebeuren.

In artikel 5, tweede lid, onderdeel c, wordt aangegeven dat bij de aanvraag het contract tussen de opdrachtgever en de scheepswerf moet worden ingediend. Dit moet wel een afgesloten contract zijn, maar mag nog opschortende of ontbindende voorwaarden bevatten, die door één van de partijen ingeroepen kunnen worden. Op grond van de overeenkomst van borgtocht zal vervolgens, zo blijkt uit artikel 10, tweede lid, onderdeel g, binnen tien weken sprake moeten zijn van een contract waarin geen opschortende voorwaarden staan die nog kunnen worden ingeroepen. Omwille van de duidelijkheid is niet gekozen voor de term «definitief contract». Immers, ook een contract mét voorwaarden die nog kunnen worden ingeroepen, kan worden beschouwd als een definitief contract in de zin dat het een tussen partijen overeengekomen contract betreft. Wel zal beoordeeld worden of het contract een reëel contract is, dus dat het niet een schijncontract betreft.

Op basis van de in dit artikel gevraagde bescheiden wordt de aanvraag beoordeeld. Uit deze stukken moet blijken of aan alle eisen van het besluit is voldaan. De aanvrager is er dus zelf verantwoordelijk voor, aan te tonen dat aan alle eisen van het besluit is voldaan.

In een aantal gevallen is vooraf duidelijk op welke wijze de aanvrager kan aantonen dat voldaan is aan een bepaalde eis. Artikel 5, tweede lid, onderdeel d, bepaalt met het oog hierop dat indien in het formulier nadere bescheiden worden gevraagd, deze bij de aanvraag moeten worden gevoegd. Dit zullen bescheiden zijn die nodig zijn voor de

beoordeling van de aanvraag. Een voorbeeld hiervan is een organogram dat moet worden bijgevoegd als een scheepswerf deel uitmaakt van een groep. Uit dit organogram kan worden afgeleid of sprake is van overschrijding van de 30 procent-grens van artikel 7, onderdeel i.

Artikel 6

In dit artikel wordt een voorziening getroffen voor de bevestiging van de aanvraag. Hier is gekozen voor een hele korte periode voor de bevestiging van de aanvraag, te weten vijf werkdagen. Reden voor deze termijn is dat werven zo spoedig op de hoogte dienen te zijn van het indienen van de aanvraag onder andere in verband met nog lopende commerciële processen. Ook wordt de bevestiging naar de kredietinstelling gestuurd. De beschikking volgt dan binnen zes weken na de ontvangst van de aanvraag.

Artikel 7

In dit artikel zijn een aantal afwijzingsgronden opgenomen. Daarnaast kan ook afwijzend moeten worden beslist op grond van artikel 7 van de Kaderwet EZ-subsidies, indien subsidieverstrekking in strijd zou zijn met ingevolge een verdrag voor de Staat geldende verplichtingen, of op grond van artikel 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht. Afwijzing op grond van dit laatste artikel is mogelijk in een aantal gevallen. Er kan worden afgewezen in het geval dat gegronde vrees bestaat dat de activiteiten niet zullen plaatsvinden, dat niet aan de aan de subsidieverlening verbonden verplichtingen zal worden voldaan, of dat niet op behoorlijke wijze rekening en verantwoording zal worden afgelegd. Verder kan worden afgewezen bij onjuiste of onvolledige gegevensverstrekking indien dat geleid zou hebben tot een onjuiste beschikking. Ook kan worden afgewezen ingeval van faillissement, surséance van betaling of van toepassing verklaring van de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen, of indien een verzoek daartoe is ingediend.

De afwijzingsgronden zijn in verschillende groepen onder te verdelen. De onderdelen a en b zijn de formele afwijzingsgronden. In de eerste plaats zal een aanvraag op grond van artikel 7 worden afgewezen, indien hij niet voldoet aan enige bepaling van deze regeling. De belangrijkste daarvan zijn in dit verband de artikelen 1 en 2. De afwijzingsgrond onder b laat onverlet dat ten aanzien van het betreffende schip wel een garantie, borgstelling, verzekering of herverzekering door de Staat mag zijn gegeven in het kader van bijvoorbeeld de exportfase. Wanneer echter reeds is voorzien in een zekerheidstelling door de Staat voor de kosten van de bouw van het schip en de bouwfase derhalve al is afgedekt, dan wordt geen borgstelling gegeven op grond van dit besluit. Dit is ook het geval wanneer door de Staat slechts zekerheid voor een deel van de kosten van de bouwfase is gegeven. Te denken valt aan verzekering van de bouwfase in het kader van de exportkredietverzekering die door tussenkomst van Atradius kan worden afgesloten.

De onderdelen c en d bevatten eisen met betrekking tot het schip waarvoor de Staat borg staat.

De onderdelen e en f stellen eisen aan het krediet. De bepaling in onderdeel e geeft aan dat voor maximaal 80 procent borg wordt gestaan. In combinatie met de onderdelen l en m zal minimaal een bepaald deel voor rekening van de opdrachtgever dienen te komen. De contractprijs wordt alleen in aanmerking genomen voor zover er geen kosten inzitten die niet direct zien op de bouw van het schip. Voor verdere uitleg wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 1, onderdeel g. In de praktijk houdt dit in dat de kredietinstelling een beoordeling zal moeten maken ten aanzien van de bouwkosten en vervolgens de niet-directe bouwkosten buiten zijn krediet zal dienen te laten. De bepaling in onderdeel f is

bedoeld om zeker te stellen dat het schip binnen maximaal 36 maanden na afsluiting van de kredietovereenkomst afgebouwd zal worden.

De onderdelen g en h stellen eisen aan de handelswijze van de kredietinstelling.

Onderdeel g voorziet erin dat eerst de maximale zekerheden gevestigd dienen te zijn, alvorens de Staat zijn zekerheid in de vorm van een borgstelling wenst af te geven. Vereist is dat alle, naar normaal bankgebruik gebruikelijke zekerheden zijn afgegeven door de scheepswerf. In onderdeel h wordt aangegeven dat in geen geval de verstrekking van het krediet waarvoor borg wordt gestaan er toe mag leiden dat de betrokken kredietinstelling de limiet van haar bestaande faciliteit verlaagt.

De onderdelen i tot en met k hebben betrekking op de scheepswerf. Onderdeel i voorkomt dat een scheepswerf (of een groep) van een onevenredig deel onder het plafond aan borgstellingen profiteert. Het aandeel per scheepswerf (of groep) wordt gemaximeerd op 30 procent van het plafond. Hierop wordt alleen bij de verlening getoetst, bijvoorbeeld latere fusies hebben hierop geen invloed. Ook in eerdere jaren verleende borgstellingen, tellen niet mee voor deze 30 procent, het gaat om een beoordeling per jaar. Verder is van belang dat er sprake is van een betrouwbare scheepswerf, waarin het vertrouwen bestaat dat deze technisch en organisatorisch in staat is het schip te bouwen. In de onderdelen j en k zijn, evenals in de onderdelen d en n, ruime normen opgenomen. Deze afwijzingsgronden maken intrinsiek onderdeel uit van de beoordeling van de aanvraag. Deze normen verschaffen de minister een beleidsvrijheid om een aanvraag te beoordelen, hetgeen nodig is om tot een goede en doelmatige allocatie van de subsidiegelden te komen. In voorkomende gevallen is de toetsing van aanvragen aan deze norm door de minister marginaal toetsbaar door de bestuursrechter.

De onderdelen l en m hebben betrekking op de opdrachtgever en zijn erop gericht om verzekerd te zijn van voldoende (financiële) betrokkenheid van de opdrachtgever bij de bouw van het schip. De aanbetaling van 5 procent en het oplopend schema tot 20 procent zullen vóóraf contractueel te dienen zijn vastgelegd, hetgeen bij de aanvraag ter inzage zal moeten worden gegeven. Hierdoor wordt het risico beperkt dat de opdrachtgever uiteindelijk zal afzien van de koop van het schip. De aanbetaling van 5 procent dient plaats te vinden voordat er door de kredietinstelling daadwerkelijk krediet wordt uitgekeerd. In de overeenkomst van borgtocht zal eveneens, zo blijkt uit artikel 10, tweede lid, onderdeel g, een bepaling worden opgenomen ten aanzien van het doen van betalingen door de opdrachtgever. Deze bepaling zal een zelfde systematiek inhouden, 5 procent bij aanvang, oplopend tot 20 procent bij aflevering van het schip.

Onderdeel n bevat tot slot een algemene bepaling om te waarborgen dat het voor de borgstelling beschikbare bedrag in een breder perspectief positieve effecten heeft voor de Nederlandse economie.

Artikel 8

Artikel 8 geeft een voorschrift over de wijze van verdeling van het plafond. Die komt neer op «wie het eerst komt, het eerst maalt». Dit betekent dat de Minister, beginnend met de eerste aanvraag, borgstelling verleent totdat het plafond is bereikt en dat hij aanvragen afwijst voor zover het plafond door het totaal van verleende borgstellingen zou worden overschreden. Daarbij is het moment van indiening van een aanvraag die aan alle wettelijke voorschriften voldoet, bepalend. Het betreft hier niet een regel over de volgorde van het nemen van besluiten. Het is zeer wel mogelijk om op een latere aanvraag eerder te besluiten dan op een eerdere, als toewijzing van de aanvraag maar niet tot gevolg heeft dat op de eerdere aanvraag afwijzend moet worden beschikt, omdat

door verlening op latere aanvragen het plafond is bereikt. Dreigt dit te gebeuren, dan zal de behandeling van de latere aanvraag worden opgeschort, totdat op de eerdere is beslist. Indien daardoor de beslistermijn van artikel 6, tweede lid, dreigt te worden overschreden, zal de aanvrager daarvan in kennis worden gesteld.

Artikel 9

Artikel 4:33, onderdeel a, van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat een voorwaarde ten aanzien van de totstandkoming van een uitvoeringsovereenkomst in de zin van artikel 4:36 van de Algemene wet bestuursrecht is toegelaten. Dit artikel bepaalt dat de totstandkoming van een dergelijke uitvoeringsovereenkomst, in dit geval een overeenkomst van borgtocht, een opschortende voorwaarde vormt voor de verlening.

De subsidie in de vorm van een borgstelling wordt verleend onder de opschortende voorwaarde dat binnen twee weken een overeenkomst van borgtocht tot stand is gekomen. Hiertoe zal een conceptovereenkomst, opgesteld volgens een model dat bij ministeriële regeling wordt vastgesteld (zie artikel 10), als aanbod bij de beschikking worden gevoegd, met het verzoek aan de kredietinstelling om deze binnen twee weken na de beschikking te ondertekenen. Indien sprake is van een afwijzingsbeschikking zal vanzelfsprekend geen conceptovereenkomst worden bijgevoegd.

In de beschikking zal worden opgenomen dat indien de overeenkomst van borgtocht niet binnen de termijn van twee weken tot stand is gekomen «de kredietinstelling heeft het aanbod niet binnen twee weken geaccepteerd», er sprake is van een afwijzingsbeschikking. In dat geval is geen subsidie verleend en staat de Staat niet borg.

Om voor kredietverlening voor hetzelfde schip alsnog in aanmerking te komen voor borgstelling, moet de kredietinstelling opnieuw een aanvraag indienen. Deze aanvraag zal voor de toepassing van het verdelingsmechanisme in artikel 8 worden gedateerd op de nieuwe datum van binnenkomst.

Geschillen voortvloeiend uit de uitvoering van de overeenkomst van borgtocht dienen te worden voorgelegd aan de civiele rechter. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is bevoegd te oordelen over geschillen met betrekking tot beschikkingen die zijn genomen op grond van dit besluit (artikel 9 van de Kaderwet EZ-subsidies).

De bezwaartermijn wordt niet beïnvloed door de twee weken termijn in dit artikel. Dit betekent dat de normale bezwaartermijn van zes weken (artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht) geldt voor het indienen van bezwaren tegen de beschikking tot borgstelling. Aangrijpingspunt voor deze termijn is de datum waarop de beschikking is gegeven, en niet de datum waarop de opschortende voorwaarde al dan niet vervuld is.

Artikel 10

Het model voor de overeenkomst van borgtocht zal bij ministeriële regeling worden vastgesteld. Daarin zullen de eisen worden opgenomen waaraan de door kredietinstellingen met scheepswerven gesloten kredietovereenkomsten moeten voldoen. In dit artikel zijn de contouren van deze overeenkomst aangegeven.

Op grond van artikel 4:44, eerste lid, onderdeel c van de Algemene wet bestuursrecht is het mogelijk om in geval van een uitvoeringsovereenkomst de vaststelling in de overeenkomst te regelen. Hiertoe is in artikel 10 opgenomen dat de model overeenkomst van borgtocht in elk geval regelt hoe de vaststelling dient plaats te vinden.

Artikel 11

In artikel 11 wordt in de bepaling van de tarieven voor de provisie rekening gehouden met een realistische risicowaardering en de beheerkosten van het besluit. De kredietverstrekking door de kredietinstelling is geënt op een individuele risico-inschatting die op meerdere objectieve criteria berust. Hiermee zal rekening worden gehouden in het kader van de borgstelling door de Staat. Daarom wordt voor borgstellingen met een hoger kredietrisico ook een hogere vergoeding gevraagd. Dientengevolge zijn de inkomsten in overeenstemming met de aan het toekennen van de borgstellingen verbonden risico's en zal het gehele stelsel zich in principe zelf kunnen bedruipen. Deze eis vloeit voort uit het Europese steunkader met betrekking tot staatsgaranties.

Artikel 12

De Minister beziet eenmaal per jaar of de voorwaarden van toekomstige borgstellingen en de totale financiering moeten worden herzien. Wanneer nodig zal de Minister een nieuw model voor de overeenkomst van borgtocht als bedoeld in artikel 10, eerste lid, vaststellen, alsmede een nieuw tarief voor de provisie als bedoeld in artikel 11. Deze eis vloeit voort uit het Europese steunkader met betrekking tot staatsgaranties.

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
C. E. G. van Gennip