

Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen

Regeling van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 20 september 2005, nr. KVI2005180250, houdende regels voor het subsidiëren van het vervangen of retrofitten van dieselmotoren van binnenvaartschepen (Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen)

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Gelet op artikel 15.13, eerste tot en met derde lid, van de Wet milieubeheer;

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:
a. ondernemer: in Nederland gevestigde natuurlijke persoon of rechtspersoon, die eigenaar is van een schip als bedoeld in artikel 3 van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, dat beroepsmatig wordt gebruikt voor de binnenvaart en dat is voorzien van een certificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de Binnenschepenwet of een Certificaat van Onderzoek (CVO) voor scheepvaart op de Rijn als bedoeld in het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn of een communautair certificaat volgens richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301);
b. emissiearme dieselmotor: dieselmotor voor een binnenvaartschip, die voldoet aan de emissiewaarden van fase II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of voldoet aan het bepaalde in richtlijn 97/68/EG;
c. Centrale Commissie voor de Rijnvaart: commissie als bedoeld in artikel 43 van de Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161);
d. richtlijn 97/68: richtlijn nr. 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (PbEG L 059), zoals laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 2004/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 (PbEU L 146);
e. retrofitten: het zodanig aanpassen van een conventionele of emissiearme dieselmotor van een binnenvaartschip dat

de motor een uitstoot heeft van stikstof-oxiden van niet meer dan 2 g/kWh voor nieuwe schepen onderscheidenlijk 3 g/kWh voor bestaande schepen, aangevoerd door overlegging van een rapport van een bijzondere keuring als bedoeld in hoofdstuk 8a van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn of een ander testrapport waarmee op gelijkwaardige wijze als een bijzondere keuring wordt aangetoond dat aan die eis wordt voldaan;
f. conventionele dieselmotor: dieselmotor voor een binnenvaartschip, die al dan niet voldoet aan de emissiewaarden van fase I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Artikel 2

Deze regeling heeft tot doel het verminderen van de emissies van NO_x in de binnenvaartsector door middel van het stimuleren van:
a. de aanschaf van een emissiearme dieselmotor in plaats van een conventionele motor dan wel voor de vervanging van een conventionele dieselmotor;
b. het retrofitten van een dieselmotor van een bestaand en een nieuw schip.

Artikel 3

1. Als subsidiabele kosten worden aangemerkt:
a. voor de aanschaf van een emissiearme dieselmotor in plaats van een conventionele dieselmotor: de installatiekosten, bestaande uit:
1°. de meerkosten voor de aanschaf van een emissiearme dieselmotor ten opzichte van de aanschaf van een gelijkwaardige conventionele dieselmotor;
2°. de uitbouwkosten van de in gebruik zijnde conventionele dieselmotor;
3°. de meerkosten voor de inbouw van de emissiearme dieselmotor ten opzichte van de inbouw van een conventionele dieselmotor;
4°. de overige meerkosten die direct toe te rekenen zijn aan het plaatsen van een emissiearme dieselmotor ten opzichte van het plaatsen van een conventionele dieselmotor, waaronder leidingwerk, elektra en gedeerde inkomsten als gevolg van het vervangen van de dieselmotor;
b. voor het retrofitten van een dieselmotor: de installatiekosten, bestaande uit:
1°. retrofitkosten van de dieselmotor;
2°. de overige kosten die direct verband houden met het retrofitten van de dieselmotor, waaronder leidingwerk, elektra, vereiste vloeistof en gedeerde inkomsten als gevolg van het retrofitten van de dieselmotor en kosten voor het

meten van de emissie teneinde vast te stellen dat ten minste wordt voldaan aan de emissie-eis van fase II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of voldoet aan het bepaalde in richtlijn 97/68/EG.

2. De subsidiabele kosten, bedoeld in het eerste lid, zijn uitgedrukt in forfaitaire bedragen als opgenomen in de bijlage bij deze regeling.

3. Indien het retrofitten op andere wijze plaats vindt dan door middel van het plaatsen van een systeem van Selectieve Catalytische Reductie, dienen de aanschaf- en inbouwkosten daarvan door middel van facturen en onderbouwde ramingen van de extra kosten van onderhoud en hulpstoffen gedurende een periode van 5 jaar te worden aangetoond.

Artikel 4

De aanschaf van een emissiearme dieselmotor en het retrofitten van een dieselmotor geschiedt tegen marktvoorwaarden van één of meer ondernemingen waar de subsidieontvanger geen directe of zijdelingse zeggenschap in uitoefent.

Artikel 5

1. De subsidie bedraagt 30% van de totale subsidiabele kosten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a of b.
2. In afwijking in zoverre van het eerste lid, is het percentage 40%, indien de subsidieaanvrager een kleine of middelgrote onderneming in stand houdt in de zin van verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen (PbEG L 010) en de Aanbeveling nr. (2003/361/EG) van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (PbEU L124).

Artikel 6

Het subsidieplafond bedraagt voor de periode van inwerkingtreding van deze regeling tot 31 december 2006: € 2.000.000,-.

Artikel 7

1. Een aanvraag tot subsidieverlening kan worden ingediend door een ondernemer die niet tot de rijksoverheid behoort:
a. voordat een activiteit als bedoeld in artikel 2, onder a of b, wordt verricht na de inwerkingtreding van deze regeling, of

b. nadat een activiteit als bedoeld in artikel 2, onder a of b, is verricht na de inwerkingtreding van deze regeling.

2. Indien toepassing wordt gegeven aan het eerste lid, aanhef en onder a.:

a. heeft degene aan wie de subsidie is verleend, binnen zes maanden na de verlening van de subsidie de activiteit waarop die subsidie betrekking heeft, laten verrichten, en

b. dient degene aan wie de subsidie is verleend, binnen twaalf weken nadat de activiteit waarop de subsidie betrekking heeft, is verricht een aanvraag tot subsidie vaststelling in.

3. Indien toepassing wordt gegeven aan het eerste lid, aanhef en onder b, worden bij de aanvraag tot subsidieverlening overgelegd:

a. indien de aanvraag betrekking heeft op de aanschaf van een emissiearme dieselmotor: de factuur of facturen die betrekking hebben op de subsidiabele kosten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a, of

b. indien de aanvraag betrekking heeft op het retrofitten van een dieselmotor: de gegevens die nodig zijn voor het vaststellen van het forfaitaire bedrag van de subsidiabele kosten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder b, alsmede de resultaten van de meting na het retrofitten van de in gebruik zijnde dieselmotor. De aanvraag tot subsidieverlening is tevens de aanvraag tot subsidie vaststelling.

4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing bij een aanvraag tot subsidie vaststelling als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b.

Artikel 8

1. Een aanvraag tot subsidieverlening of subsidie vaststelling wordt ingediend bij SenterNovem, met gebruikmaking van een bij die organisatie verkrijgbaar formulier.

2. Een aanvraag tot subsidieverlening kan worden ingediend tot en met 15 oktober 2006.

3. Bij de subsidieverlening wordt beslist in de volgorde van ontvangst van de aanvragen, met dien verstande dat, wanneer de subsidieaanvrager krachtens artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag is aangevuld, als datum van ontvangst van de aanvraag geldt.

Artikel 9

1. De subsidieontvanger is verplicht:

a. de investeringen waarop de subsidie betrekking heeft, als activa af te schrijven;

b. de investeringen waarop de subsidie betrekking heeft in het actief van de ondernemingsbalans op te nemen en voor ten minste vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van subsidieverlening, in de ondernemingsbalans te laten blijven en te exploiteren, tenzij deze investeringen

overeenstemmen met duidelijk achterhaalde technieken.

2. Indien het binnenvaartschip gedurende de vijf jaar, bedoeld onder b, wordt verkocht, kan het verleende subsidiebedrag geheel of gedeeltelijk worden teruggevorderd.

Artikel 10

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

Artikel 11

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen.

Deze regeling zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Den Haag, 20 september 2005.

De Staatssecretaris van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer,
P.L.B.A. van Geel.

Bijlage

Forfaitaire bedragen

A. Voor de aanschaf van een emissiearme motor in plaats van een conventionele motor bij de nieuwbouw van een schip: meerkosten van een emissiearme motor:

– voor een motorvermogen van minder dan 500 kW: € 22,50 per kW,
– voor een motorvermogen van 500 kW of meer maar minder dan 750 kW: € 27 per kW,

– voor een motorvermogen van meer dan 750 kW: € 23,40 per kW.

B. Voor de vervanging van een conventionele motor door een emissiearme motor bij een bestaand schip:

1. meerkosten van een emissiearme motor:
– voor een motorvermogen van minder dan 500 kW: € 22,50 per kW,
– voor een motorvermogen van 500 kW of meer maar minder dan 750 kW: € 27 per kW,
– voor een motorvermogen van meer dan 750 kW: € 23,40 per kW;

2. extra uitbouw- en inbouwkosten: € 20.000;

3. stilligkosten: € 6 per kW motorvermogen.

C. Voor het retrofitten van een dieselmotor:

1. investeringskosten van de retrofitinstallatie: € 99 per kW tot 750 kW motorvermogen en € 86 per kW vanaf 750 kW motorvermogen;

2. inbouwkosten:

a. voor nieuwgebouwde schepen: € 20.000;

b. voor bestaande schepen: gelijk aan de investeringskosten;

3. kosten van het ureumverbruik bij een motorvermogen van:

– minder dan 500 kW: € 36 per kW,
– 500 kW of meer, maar minder dan 750 kW: € 72 per kW,

– 750 kW of meer, maar minder dan 1000 kW: € 108 per kW, en

– 1000 kW of meer: € 144 per kW;

4. stilligkosten: € 6 per kW motorvermogen, uitsluitend voor bestaande schepen;

5. extra onderhoudskosten: € 13 per kW motorvermogen, en

6. kosten van een emissiemeting: € 4.500.

Toelichting

1. Inleiding

In de Beleidsnota Verkeersemissies die op 18 juni 2004 aan de Tweede kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 2003/2004, 29 667, nr. 1), is aangeboden, is aangegeven welke maatregelen zullen worden ingezet om er voor te zorgen dat het plafond inzake NO_x-emissies niet wordt overschreden. Eén van de maatregelen is gericht op de binnenvaartsector en omhelst het stimuleren van: vervroegde vervanging van scheepsdieselmotoren door emissiearme motoren; het aanschaffen van nieuwe emissiearme scheepsdieselmotoren in plaats van conventionele motoren, en het retrofitten (aanpassen) van bestaande scheepsdieselmotoren tot emissiearme varianten.

Het verminderen van de emissies van NO_x als gevolg van de twee eerstgenoemde opties moet zodanig zijn dat ten minste wordt voldaan aan de emissie-eisen van richtlijn nr. 97/68/EEG, die gelijkwaardig zijn aan de eisen van fase II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Deze gelijkwaardigheid berust op artikel 7bis van richtlijn 2004/26/EG. De in deze richtlijn genoemde emissie-eisen gaan echter eerst gelden op een tijdstip dat, afhankelijk van de grootte van de motor, ligt tussen 2006 en 2008. Bij wijziging van de onderhavige regeling zal dan ook steeds worden bezien of de regeling op het punt van de emissie-eisen moet worden aangepast teneinde niet in strijd te zijn met het Milieustunkader.

Of aan de eisen van de richtlijn dan wel aan die van fase II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wordt voldaan, kan in de regel worden aangetoond met behulp van de in die kaders afgegeven typekeurings- of bijzondere keuringsrapporten. Andere testrapporten zullen eveneens worden geaccepteerd indien aannemelijk wordt gemaakt dat zij dezelfde waarborgen bieden. Desgewenst kan ook met een meting worden aangetoond dat aan de eisen wordt voldaan.

Met het retrofitten door middel van selectieve katalytische reductie (SCR) is een veel grotere vermindering van NO_x mogelijk. Het toepassen van SCR is mogelijk bij zowel nieuwe als bestaande motoren. In het geval van het retrofitten

zal als regel aan de hand van een testrapport van een meting moeten worden aangetoond dat aan de eisen voor het retrofitten wordt voldaan.

Met deze stimuleringsregeling wordt in 2010 een NO_x-reductie beoogd van ca. 1,5 kiloton.

De binnenvaartsector is een relatief schone vervoerssector. Per tonkilometer zijn het energiegebruik en de emissies op dit moment aanzienlijk lager dan bij andere vormen van vervoer, zoals het wegtransport. Het wegtransport is, ingegeven door een steeds verdergaande normering, een inhaalslag begonnen. Dit betekent dat het wegvervoer relatief schoner wordt ten opzichte van het vervoer per schip. Om de voorsprong van het vervoer per schip te behouden, is het gewenst dat de binnenvaartsector mee gaat in de ontwikkeling en invoering van emissiearme motoren.

De binnenvaartsector heeft een groot aandeel in het totale goederenvervoer. Hierdoor is de emissie in de binnenvaart in absolute hoeveelheden relatief groot. Daarnaast is de vervanging van conventionele motoren door emissiearme motoren in de binnenvaart relatief laag ten opzichte van het wegverkeer. Dit betekent dat autonome vervanging van scheepsdieselmotoren door nieuwe emissiearme motoren lang duurt. Het macro-effect hiervan is dat nieuwe emissiearme motoren pas na een groot aantal jaren een merkbaar effect geven in de totale emissie van de binnenvaart.

Het doel van de subsidieregeling is om dit langjarige effect te versnellen door het financieel stimuleren van schone motoren.

2. Europees recht

Milieusteunkader

Op grond van de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu (2001/C 37/03, hierna: Milieusteunkader) kan alleen subsidie worden verleend voor de extra investeringskosten die noodzakelijk zijn om een milieubeschermingsniveau te bereiken dat hoger is dan de wettelijke vereisten. De onderhavige regeling is op 28 april 2005 bij de Europese Commissie aangemeld (Steun nr. N b13/2005). Bij beschikking van 5 juli 2005, (2005) D/202957, heeft de Europese Commissie kenbaar gemaakt geen bezwaar te hebben tegen de regeling.

Notificatie

Daarnaast is de ontwerpregeling op 26 april 2005 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer: 2005/0188/NL) ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en

regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217).

De technische bepalingen van de ontwerpregeling zijn verenigbaar met het vrije verkeer van goederen; ze zijn evenredig en, daar waar nodig, voorzien van een gelijkwaardigheidbepaling met het oog op de wederzijdse erkenning.

De Commissie deelde mee dat deze kennisgeving betrekking heeft op technische specificaties of andere eisen die verbonden zijn met fiscale of financiële maatregelen als bedoeld in artikel 1, negende lid, tweede alinea, derde streepje, van Richtlijn 98/34/EG. Voor deze kennisgeving geldt geen statusquoperiode (artikel 10, vierde lid, van richtlijn nr. 98/34/EG).

De ontwerpregeling is niet aan de WTO gemeld, omdat het in dat kader geen significante gevolgen heeft.

3. Inhoud van de regeling

Voorop zij gesteld dat op de uitvoering van de onderhavige regeling het Besluit milieusubsidies van toepassing is.

Subsidiabele kosten

Tot de subsidiabele kosten worden gerekend kosten voor:

A. In het geval van de aanschaf van een emissiearme dieselmotor: de meerkosten voor de aanschaf van de emissiearme dieselmotor ten opzichte van een conventionele dieselmotor; de kosten van de uitbouw van de in gebruik zijnde dieselmotor; de extra kosten van de inbouw van een emissiearme dieselmotor; de overige kosten die direct toe te rekenen zijn aan het plaatsen van de emissiearme dieselmotor.

B. De kosten van het retrofitten van de dieselmotor: de kosten van de retrofitinstallatie; de kosten van het installeren van de retrofitinstallatie, waaronder het aanbrengen van tanks en leidingwerk; de kosten van het gebruik van ureum en van het extra onderhoud gedurende de eerste 5 jaar; het verrichten van emissiemetingen ten einde aan te tonen dat aan de gestelde emissie-eis wordt voldaan.

De subsidiabele kosten zijn vastgesteld op zogeheten forfaitaire bedragen, gerelateerd aan een indeling in motorvermogen. Het werken met forfaitaire bedragen is van belang om de subsidieregeling zo eenvoudig mogelijk te houden, mede ter beperking van de daaraan verbonden administratieve en bestuurlijke lasten. De forfaitaire bedragen zijn vastgesteld op basis van een door Senter-Novem uitgevoerd onderzoek. Voor het retrofitten zijn de forfaitaire bedragen gebaseerd op toepassing van de techniek van selectieve katalytische reductie. Indien een andere techniek wordt toege-

past, dient de aanvrager zelf door middel van offertes en facturen de kosten aan te tonen.

Hoogte van de subsidie

Volgens het Milieusteunkader mag ten hoogste 30% van de extra investeringskosten bij verbeteringen ter bescherming van het milieu als steun worden toegekend. Alleen wanneer de steun is aangevraagd door een kleine of middelgrote onderneming, mag dat percentage 40% zijn. Daarbij is het criterium van het aantal werkzame personen één van de belangrijkste criteria. Daarnaast vormt een financieel criterium een noodzakelijke aanvulling om het werkelijke belang van een onderneming, haar prestaties en haar positie ten opzichte van haar concurrenten te kunnen afmeten. Het zou niet wenselijk zijn de omzet als het enige financiële criterium te hantieren, met name omdat ondernemingen uit de handels- en distributiesector vanwege hun aard een hogere omzet hebben dan die uit de be- en verwerkende nijverheid. Het omzetcriterium moet derhalve worden gecombineerd met dat van het balanstotaal, dat de totale waarde van een onderneming aangeeft, waarbij één van beide criteria mag worden overschreden.

Volgens artikel 2 van de bijlage bij genoemde aanbeveling behoren tot de categorie kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (KMO's) ondernemingen waar minder dan 250 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet € 50 miljoen of het jaarlijkse balanstotaal € 43 miljoen niet overschrijdt. Een 'kleine onderneming' is een onderneming waar minder dan vijftig personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal € 10 miljoen niet overschrijdt. Een 'micro-onderneming' is een onderneming waar minder dan tien personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal € 2 miljoen niet overschrijdt. Het merendeel van de ondernemingen die voor subsidie overeenkomstig deze regeling in aanmerking komt, behoort tot de categorie 'micro-onderneming'.

Verder zal het met name gaan om ondernemingen die volgens artikel 3, eerste lid, van die bijlage zijn aan te merken als een zelfstandige onderneming. Het gaat in de praktijk om familieondernemingen, bestaande uit in de regel ten hoogste twee personen.

Subsidieplafond

Voor 2005 en 2006 tezamen is € 2.000.000,- beschikbaar voor het verlenen van subsidie voor het aanschaffen, vervangen of retrofitten van in gebruik zijnde dieselmotoren van binnenvaartschepen. Op basis van dit bedrag kunnen ongeveer veertig nieuwbouwschepen of circa dertig bestaande schepen worden getrofit, danwel ongeveer hon-

derdenvijftig schepen van een emissie-arme motor worden voorzien. In de loop van 2006 zal worden gezien of het subsidieplafond kan worden gewijzigd.

Deze subsidieregeling zal enige jaren in stand blijven. Elk jaar zal het subsidieplafond voor het desbetreffende jaar worden vastgesteld. Het uiteindelijke aantal binnenvaartschepen dat aan de hand van deze subsidieregeling zal worden aangepast, zal dan ook aanmerkelijk hoger liggen dan het voor 2005/2006 geraamde aantal.

Aanvragen tot subsidieverlening

Een aanvraag tot subsidieverlening kan alleen worden ingediend door een in Nederland gevestigde ondernemer die één of meer binnenvaartschepen in eigendom heeft.

Een aanvraag tot subsidieverlening kan zowel voordat als nadat de dieselmotor is aangeschaft, vervangen of geretrofit, worden ingediend. Het moet dan wel gaan om een aanschaf, vervanging of retrofit, die heeft plaatsgehad na de inwerkingtreding van deze subsidieregeling. Dit betekent dat deze subsidieregeling

niet van toepassing is op eerdere aanschaffingen, vervangingen of retrofits ofwel de regeling heeft geen terugwerkende kracht.

Bij de aanvraag tot subsidieverlening of bij de aanvraag tot subsidievestiging moeten de van belang zijnde facturen worden overgelegd. Er zullen geen voorschotten worden toegekend in het geval de subsidie is verleend voordat de activiteit waarop die subsidie betrekking heeft, is verricht.

De uitvoering van deze subsidieregeling is gemandateerd aan SenterNovem. Aanvragen tot subsidieverlening of subsidievestiging dienen dan ook te worden ingediend bij SenterNovem. Aanvragen tot subsidieverlening die niet tijdig worden ingediend (dat is voor 15 oktober 2006), worden niet in behandeling genomen. Tegen een beslissing van SenterNovem omtrent een subsidieaanvraag kan bij SenterNovem bezwaar worden aangetekend. Tegen de beslissing op het bezwaarschrift kan, zo gewenst, beroep worden ingesteld bij de bestuursrechter.

Het formulier voor het aanvragen van subsidie kan worden opgevraagd bij SenterNovem.

Verplichtingen voor de subsidieontvanger

De ondernemer die subsidie heeft ontvangen voor het aanschaffen, vervangen of retrofitten van de dieselmotor van zijn binnenvaartschip, zal dat schip ten minste vijf jaren zelf moeten exploiteren. Als hij het schip binnen die vijf jaren verkoopt, kan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overgaan tot gehele of gedeeltelijke terugvordering van de verleende subsidie. Dat zal in hoofdzaak afhankelijk zijn van de verkoopsom van het schip. Deze voorwaarden vloeien voort uit het EG-staatssteunrecht en -beleid. Als er niet aan die voorwaarden wordt voldaan, is er sprake van misbruik van steun.

*De Staatssecretaris van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer,
P.L.B.A. van Geel.*