



Regeling van de Minister van Economische Zaken van 4 maart 2013, nr. WJZ/13023889, tot wijziging van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen alsmede wijziging van de Regeling openstelling en subsidieplafonds EZ 2012 (garantie scheepsnieuwbouwfinanciering)

De Minister van Economische Zaken;

Gelet op artikelen 4, 5, 15, 16, 17, eerste lid, 18, eerste lid, 19, 25, 30, vijfde lid, 32, derde lid, en 44 van het Kaderbesluit EZ-subsidies;

Besluit:

ARTIKEL I

Hoofdstuk 8 van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen komt te luiden:

HOOFDSTUK 8. GARANTIE SCHEEPSNIEUWBOUWFINANCIERING

Artikel 8.1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- *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;
- *kredietbedrag*: het bedrag dat op grond van de kredietovereenkomst als krediet wordt verstrekt ten behoeve van de bouw in Nederland van een nieuw schip;
- *kredietovereenkomst*: schriftelijke overeenkomst tussen een scheepswerf en een financier waarbij de financier op verzoek van de scheepswerf krediet verstrekt aan de scheepswerf voor de bouw in Nederland van een nieuw schip;
- *opdrachtgever*: natuurlijke of rechtspersoon die opdracht heeft gegeven tot de bouw van een schip;
- *scheepswerf*: een ondernemer die schepen ontwerpt, ontwikkelt, bouwt en uitrust, hetzij zelfstandig, hetzij deel uitmakend van een groep;
- *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 technische vermogen is bedoeld om voor militaire doeleinden te worden gebruikt.

Artikel 8.2

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt als financier aangewezen een bank, niet zijnde een bank die uitsluitend beleggingsonderneming is.

Artikel 8.3

1. De minister verstrekt op aanvraag subsidie aan een financier voor het verstrekken van een krediet aan een scheepswerf ten behoeve van de bouw in Nederland van een nieuw schip.
2. De subsidie wordt verstrekt in de vorm van een garantstelling.

Artikel 8.4

1. Er wordt garant gestaan voor maximaal 80 procent van de financiële verplichtingen die ingevolge artikel 2 van de overeenkomst tot garantstelling die is opgemaakt conform het model dat is opgenomen in bijlage 8.1, onder de garantstelling vallen.
2. Er wordt niet garant gestaan voor de kosten die de financier in rekening brengt aan de



scheepswerf, met uitzondering van de kosten ten behoeve van de financiering van de bouw van het schip.

Artikel 8.5

1. Er is een Adviescommissie Garantieregeling scheepsnieuwbouwfinanciering die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent:
 - a. de afwijzingsgronden voor aanvragen om garantstelling, bedoeld in artikelen 22 en 24 van het Kaderbesluit EZ-subsidies en bedoeld in artikel 8.7;
 - b. de bepaling van het tarief van de provisie bedoeld in artikel 8.10, tweede lid.
2. De commissie bestaat uit ten minste drie en ten hoogste vijf leden.
3. De voorzitter en de andere leden worden door de minister voor een termijn van ten hoogste drie jaar benoemd.

Artikel 8.6

1. De financier dient de aanvraag om een garantstelling in binnen zeven werkdagen na het sluiten van de kredietovereenkomst.
2. De minister stuurt de financier binnen vijf werkdagen een bevestiging van ontvangst van de aanvraag.

Artikel 8.7

De minister beslist afwijzend op een aanvraag om subsidie indien:

- a. ten laste van de Staat een garantstelling, borgstelling, verzekering of herverzekering voor een kredietovereenkomst voor de bouw van hetzelfde schip is afgegeven;
- b. de contractprijs minder dan € 3.000.000 of meer dan € 100.000.000 bedraagt;
- c. onvoldoende vertrouwen bestaat in de technische en economische haalbaarheid van de bouw van het schip;
- d. het kredietbedrag meer dan 80 procent van de contractprijs betreft;
- e. de kredietovereenkomst ten aanzien van het kredietbedrag een looptijd heeft van meer dan 36 maanden of de looptijd van de kredietovereenkomst langer is dan de termijn voor de bouw en technische-/financiële oplevering van het schip;
- f. de financier op het moment van het verstrekken van het kredietbedrag waarvoor de Staat garant staat een lopende financieringsfaciliteit verlaagt;
- g. de financier onvoldoende naar normaal bankgebruik te vestigen zekerheden heeft gevestigd of zal vestigen bij de verstrekking van het kredietbedrag aan de scheepswerf;
- h. door de verlening van de garantstelling het totaal van de op grond van dit hoofdstuk verleende garantstellingen ten behoeve van de scheepswerf of van de groep, waartoe deze scheepswerf behoort, meer zou bedragen dan 30 procent van het subsidieplafond;
- i. gegronde vrees bestaat dat de scheepswerf zich in financiële moeilijkheden bevindt;
- j. de rentabiliteits- en continuïteitsperspectieven van de scheepswerf onvoldoende bevredigend zijn;
- 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 tussen de opdrachtgever en de scheepswerf die de opdracht zal uitvoeren niet blijkt dat de opdrachtgever, ter zake van de opdracht waarvoor de scheepswerf een kredietovereenkomst heeft afgesloten, voorafgaand aan een uitbetaling van het krediet op grond van de kredietovereenkomst, een of meer aanbetalingen doet ter hoogte van ten minste 5 procent van de contractprijs;
- m. uit het contract tussen de opdrachtgever en de scheepswerf die de opdracht zal uitvoeren niet blijkt dat de aanbetaling door de opdrachtgever, ter zake van de opdracht waarvoor de scheepswerf een kredietovereenkomst heeft afgesloten, oploopt tot ten minste 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 8.8

De minister verdeelt het subsidieplafond voor het stellen van garanties op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.



Artikel 8.9

Het model voor de overeenkomst tot garantstelling is opgenomen in bijlage 8.1.

Artikel 8.10

1. Het tarief van de provisie, bedoeld in artikel 32, derde lid, van het Kaderbesluit EZ-subsidies, bedraagt jaarlijks tussen 0,39 procent en 4,19 procent van het bedrag dat op enig moment gedurende de bouw van een schip op basis van een kredietovereenkomst daadwerkelijk door een scheepswerf als krediet is opgenomen.
2. De minister bepaalt in de beschikking tot verlening van subsidie in de vorm van een garantstelling het tarief per individuele garantstelling.
3. Het tarief, bedoeld in het tweede lid, wordt zodanig vastgesteld dat:
 - a. het marktconform is;
 - b. de provisie zowel de met de garantstelling verbonden risico's als de beheerskosten dekt;
 - c. rekening wordt gehouden met een realistische risicoanalyse.

Artikel 8.11

De minister beziet eenmaal per jaar of de in dit hoofdstuk gestelde vereisten moeten worden herzien.

Artikel 8.12

Het formulier voor het indienen van een aanvraag om garantstelling is opgenomen in bijlage 8.2.

ARTIKEL II

In de tabel van artikel 1 van de Regeling openstelling en subsidieplafonds EZ 2013 wordt kolom 2 van nummer 1.9, vervangen door: Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen (garantie scheepsnieuwbouwfinanciering).

ARTIKEL III

Met betrekking tot kredietovereenkomsten die zijn gesloten in de periode van 1 januari 2013 tot de datum van inwerkingtreding van deze regeling dient de financier de aanvraag om een garantstelling in binnen dertig dagen na die inwerkingtreding.

ARTIKEL IV

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

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

's-Gravenhage, 4 maart 2013

*De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp.*



BIJLAGE 8.1 ALS BEDOELD IN ARTIKEL 8.9 VAN DE SUBSIDIEREGELING STARTEN, GROEIEN EN OVERDRAGEN VAN ONDERNEMINGEN

Model overeenkomst tot garantstelling

Overeenkomst ten behoeve van scheepsnieuwbouwfinanciering

Partijen:

1. De Staat der Nederlanden, (hierna te noemen: de Staat), te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Minister van Economische Zaken, en
2. (de naamloze vennootschap / de besloten vennootschap / de coöperatie)*, statutair gevestigd te..... en kantoor houdende te..... aan denr....., te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door

(hierna te noemen: de Bank);

(* doorhalen wat niet van toepassing is, evt. andere rechtsvorm invullen)

overwegen:

De Bank heeft met de hierna te noemen scheepswerf een kredietovereenkomst gesloten op grond waarvan de Bank onder de voorwaarde van de totstandkoming van deze overeenkomst, een krediet¹ zal verstrekken voor de financiering van de bouw in Nederland van een schip.

Deze overeenkomst behelst de in artikel 8.3 van de Regeling genoemde garantstelling.

Partijen komen het volgende overeen:

Artikel 1 Definities

1. In deze overeenkomst hebben de begrippen die in het Kaderbesluit EZ-subsidies en hoofdstuk 8 van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen zijn gedefinieerd de in deze regelingen gegeven betekenis.
2. In aanvulling op het eerste lid en voor zover toepasselijk ter nadere concretisering van de in het eerste lid bedoelde begrippen wordt verstaan onder:
 - a. de beschikking: de beschikking met kenmerk waarbij de Minister van Economische Zaken, handelend als bestuursorgaan, de Bank een subsidie heeft verstrekt als bedoeld in artikel 8.3 van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen en van welke beschikking een kopie bij deze Overeenkomst behoort (bijlage 2);
 - b. Overeenkomst: de onderhavige overeenkomst ingevolge welke een garantie wordt verstrekt aan de Bank als bedoeld in artikel 8.3 van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen;
 - c. het staatsgarantiebedrag: het bedrag waarvoor de Staat maximaal garant staat ingevolge de Overeenkomst;
 - d. het staatsgarantiepercentage: [y].procent, zijnde het tarief ingevolge artikel 8.10 dat is opgenomen in de beschikking;
 - e. het schip: het schip met bouwnummer 'het Schip';
 - f. scheepswerf:
 - g. de kredietovereenkomst: de overeenkomst waarvan een kopie bij deze overeenkomst behoort (bijlage 1);
 - h. het contante kredietbedrag: het ten gunste van de Scheepswerf voor de bouw van het Schip op basis van de kredietovereenkomst maximaal in contanten ter leen te verstrekken bedrag, groot €, zegge
 - i. het bankgarantiebedrag: het maximum van de bedragen waarvoor de Bank ten gunste van de opdrachtgever en/of toeleveranciers voor de bouw van het Schip op basis van de kredietovereenkomst vooruitbetalinggaranties, leveringgaranties en/of uitvoeringgaranties stelt, groot €, zegge
 - j. het kredietbedrag: de som van het contante kredietbedrag en de bankgarantiefaciliteit, groot €, zegge
 - k. de liquiditeitsopslag: de opslag die gebruikelijker wijs door de Bank in rekening wordt gebracht en van tijd tot tijd aangepast kan worden aan de marktomstandigheden, voor de toepassing van deze overeenkomst groot;²
 - l. de rentemarge: het percentage dat door de Bank aan de scheepswerf in rekening wordt gebracht over het uitstaande deel van het contante kredietbedrag, doch uitsluitend indien en

¹ De Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen definieert "kredietbedrag" als het bedrag dat op grond van de kredietovereenkomst als krediet wordt verstrekt voor de bouw in Nederland van een nieuw schip.

² n.b. percentage uit aanvraagformulier



voor zover dit laatste percentage is verminderd met het geldende Euribortarief en de liquiditeitsopslag van de Bank.

Artikel 2 Inhoud en omvang van de garantie

1. De Staat stelt zich garant jegens de Bank voor telkens [y] procent van:
 - a. het uitstaande deel van het contante kredietbedrag;
 - b. het uitstaande deel van het bankgarantiebedrag; en
 - c. de uitstaande rente(n), boeterente(n), provisie(s) en kosten, verschuldigd door de scheepswerf aan de Bank ingevolge de kredietovereenkomst in verband met de financiering van de bouw van het Schip voor zover deze niet zijn begrepen in het contante kredietbedrag of bankgarantiebedrag, met dien verstande dat de som van het bedrag waarvoor de Staat garant staat nooit meer bedraagt dan het staatsgarantiebedrag.³
2. Voor de toepassing van het eerste lid worden de bedragen bedoeld onder a, b en c, verminderd met de bedragen die ten gevolge van enige rechtshandeling de omvang van de verplichtingen van de scheepswerf uit de kredietovereenkomst jegens de Bank verminderen zoals bedragen in de vorm van betalingen, verrekende bedragen en de opbrengst (na aftrek van externe kosten) van de uitwinning van zekerheden (hierna de 'Zekerheden'), voor zover deze zijn gevestigd in verband met de financiering van het Schip.

Artikel 3 Aard van de garantie

De garantie is onherroepelijk en onvoorwaardelijk verleend tenzij de Bank de verplichtingen uit deze Overeenkomst niet heeft nageleefd.

Artikel 4 Verplichtingen van de Bank

1. De Bank zal zich gedragen als een goede kredietverschaffer en handelen in overeenstemming met gebruikelijke bancaire gedragslijnen.
2. De Bank is voorts verplicht:
 - a. [100-y].procent van het uitstaande contante kredietbedrag en van het uitstaande deel van het bankgarantiebedrag voor eigen risico te verstrekken en verstrekt te houden, behoudens voorafgaande goedkeuring door de Staat van de overdracht van dit risico aan derden;
 - b. er, voor zover dat redelijkerwijs in haar macht ligt, voor te zorgen dat het contante kredietbedrag noch de vooruitbetalingen op de contractprijs worden aangewend voor de nakoming van verplichtingen van de scheepswerf jegens de Bank of een rechtspersoon waarmee de Bank in een groep verbonden is, welke niet samenhangen met de bouw van het Schip of met de terugbetaling van het contante kredietbedrag.
 - c. er voor te zorgen dat de relaties tussen haar en de bij haar onderneming betrokkenen enerzijds, en de Scheepswerf aan wie het kredietbedrag wordt verschaft anderzijds transparant zijn.

Artikel 5 Vaststelling bepaalde feiten

De Bank en de Staat hebben op basis van onder meer van de Bank verkregen informatie vastgesteld dat:

- a. de continuïteit van de onderneming van de Scheepswerf ten behoeve waarvan zij het kredietbedrag ter beschikking stelt niet wegens geringe rentabiliteit voor de korte of middellange termijn in het geding is;
- b. de Scheepswerf in Nederland gevestigd is en daar een substantieel deel van haar activiteiten uitvoert; en
- c. de relaties bedoeld in artikel 4, tweede lid, onderdeel c, tussen de Bank en de Scheepswerf voldoende transparant zijn.

Artikel 6 Wijzigen kredietovereenkomst

1. Gedurende de looptijd van deze Overeenkomst werkt de Bank niet mee aan wijziging op materiële punten van de kredietovereenkomst dan na voorafgaande toestemming van de Staat.
2. Op een verzoek tot toestemming reageert de Staat zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen een termijn van twee weken, bij gebreke waarvan de toestemming geacht wordt te zijn verleend. 3. De Staat kan aan de toestemming voorwaarden verbinden.

³ n.b. 100% van de contractprijs



Artikel 7 Rapportage

1. De Bank informeert de Staat onverwijld over de volgende omstandigheden:
 - a. het intreden van een in de kredietovereenkomst genoemde opeisinggrond;
 - b. de situatie waarin de Bank binnen dertig werkdagen na een verval dag nog geen krachtens de kredietovereenkomst verschuldigde betaling heeft ontvangen;
 - c. wijzigingen in het contract met betrekking tot de bouw van het Schip tussen de opdrachtgever en de Scheepswerf, voor zover deze wijzigingen bekend zijn bij de Bank en leiden tot een vergroting van de kans dat de Bank een beroep gaat doen op de garantie;
 - d. de indiening bij de rechtbank van een verzoek tot verlening van surseance van betaling aan de Bank, dan wel een verzoek tot faillietverklaring van de Bank.
2. Voorts informeert de Bank de Staat over andere omstandigheden indien deze naar verwachting een beroep op de garantie ten gevolge zullen hebben.

Artikel 8 Garantieprovisie (eenmalige provisie)

1. De Bank betaalt de Staat voor het stellen van de garantie voor financiële verplichtingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder a eenmalig het staatsgarantiepercentage berekend over het bedrag dat de Bank eenmalig bij wijze van afsluitprovisie in rekening brengt over het contante kredietbedrag, na aftrek van een bedrag gelijk aan 0,5 procent van het contante kredietbedrag.
2. De Bank betaalt de Staat voor het stellen van de garantie voor financiële verplichtingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder b voorts eenmalig:
 - a. een bedrag gelijk aan 0,25 procent van het bankgarantiebedrag dat de Bank eenmalig bij wijze van afsluitprovisie in rekening brengt over het bankgarantiebedrag, en
 - b. het staatsgarantiepercentage berekend over het bedrag dat de Bank eenmalig bij wijze van afsluitprovisie in rekening brengt over het bankgarantiebedrag, na aftrek een bedrag gelijk aan 0,5 procent van het bankgarantiebedrag.
3. Bij de berekening van de aan de Staat verschuldigde garantieprovisie als bedoeld in artikel 8, eerste en tweede lid, wordt voor wat betreft de data waarop garantieprovisies verschuldigd worden en betaald moeten worden, zo veel mogelijk aangesloten bij de data die de Bank volgens haar gebruikelijke administratieve methoden hanteert ter bepaling van de door de Scheepswerf uit hoofde van de kredietovereenkomst verschuldigde afsluitprovisies, een en ander onverminderd hetgeen in deze staatsgarantieovereenkomst is opgenomen.
4. De garantieprovisies dienen door de Bank zelf te worden berekend, te worden betaald, en te worden gerapporteerd aan de Staat, en wel binnendagen na afsluiting van het tijdvak waarover de Bank overeenkomstig de administratieve methoden, bedoeld in het derde lid, de Scheepswerf rente en provisie uit hoofde van de kredietovereenkomst in rekening brengt.
5. De garantieprovisie dient te worden betaald op bankrekening, aangehouden door de Staat bij [naam Bank]
6. Indien de Bank geen beroep kan doen op de garantie vanwege het niet voldoen aan de voorwaarden, leidt dit niet tot een recht op restitutie van de garantieprovisies.
7. De Staat kan voorafgaand aan de totstandkoming van deze staatsgarantieovereenkomst een hoger tarief voor de aan de Staat op basis van het eerste en tweede lid verschuldigde provisie vaststellen indien deze naar het oordeel van de Staat per saldo te laag zijn in relatie tot het risico dat de Staat loopt.

Artikel 9 Garantieprovisie (periodieke provisie)

1. De Bank betaalt de Staat voor het stellen van de garantie voor financiële verplichtingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder a periodiek
 - a. een deel gelijk aan het staatsgarantiepercentage van de rentemarge die door de Bank aan de scheepswerf in rekening wordt gebracht over het uitstaande deel van het contante kredietbedrag, na aftrek van 0,25% van het uitstaande contante kredietbedrag. Indien de Bank volgens een meerderheid van de gerenommeerde rating bureaus een hogere rating heeft verkregen dan A/A2, wordt voor de bepaling van de rentemarge de aftrek van de liquiditeitsopslag vermeerderd met het verschil tussen de in de markt gangbare liquiditeitsopslagen voor leningen met vergelijkbare looptijden van banken met een A/A2 rating en de liquiditeitsopslag van de Bank, en
 - b. een deel gelijk aan het staatsgarantiepercentage van het bedrag dat door de Bank aan de scheepswerf als bereidstellingprovisie in rekening wordt gebracht over het onbenutte deel van het contante kredietbedrag, doch uitsluitend indien en voor zover de bereidstellingprovisie (uitgedrukt in basispunten) meer bedraagt dan 25 procent van de rentemarge.
2. De Bank betaalt de Staat voor het stellen van de garantie voor financiële verplichtingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid onder b, voorts periodiek:
 - a. een bedrag gelijk aan 0,4 procent van het uitstaande bankgarantiebedrag alsmede een bedrag gelijk aan het staatsgarantiepercentage van het bedrag dat de Bank aan de scheepswerf als



- garantieprovisie in rekening brengt over het uitstaande bankgarantiebedrag, voor zover deze garantieprovisie meer bedraagt dan 0,65 procent, en
- b. een deel gelijk aan het staatsgarantiepercentage van het bedrag dat door de Bank aan de scheepswerf als bereidstellingsprovisie in rekening brengt over het onbenutte deel van het bankgarantiebedrag, voor zover deze bereidstellingprovisie (uitgedrukt in basispunten) meer bedraagt dan 25 procent van de garantieprovisie die de bank aan de scheepswerf in rekening brengt (eveneens uitgedrukt in basispunten).
3. Artikel 8, lid 3 t/m 7 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 10 Verplichting tot overleg bij dreigend beroep op de garantie

Indien uit de informatie, bedoeld in artikel 7, of anderszins aan de Staat of aan de Bank blijkt dat er een concreet risico bestaat dat de Scheepswerf haar verplichtingen op grond van de kredietovereenkomst niet zal nakomen, treden de Bank en de Staat in overleg.

Artikel 11 Beroep op de garantie

1. De Bank is gerechtigd een beroep te doen op de garantie tot uiterlijk 30 dagen na de datum van beëindiging van deze Overeenkomst indien voldaan is aan de volgende voorwaarden:
 - a. de Scheepswerf is vóór de beëindiging van deze Overeenkomst tekort geschoten in de nakoming van de uit de kredietovereenkomst voortvloeiende verplichting tot betaling van de onder artikel 2, eerste lid, bedoelde bedragen, en
 - b. (i) de Bank heeft datgene gedaan wat redelijkerwijs van de Bank verwacht mocht worden in verband met de uitwinning van de Zekerheden verbandhoudende met de kredietovereenkomst dan wel (ii) de Bank vermeldt bij het doen van het beroep op de garantie dat de uitwinning van de Zekerheden nog niet tot het gewenste resultaat heeft geleid en dat de garantie wordt ingeroepen tot behoud van rechten, in welk geval de Staat tot verlenging van de garantie van maximaal 12 maanden vanaf de datum van de melding door de Bank zal overgaan.
2. De Bank doet het in het eerste lid bedoelde beroep op de garantie door schriftelijke indiening op het adres als bedoeld in artikel 18, eerste lid met gebruikmaking van het formulier uit bijlage [*]. Op eerste verzoek van de Bank bevestigt de Staat aan de Bank de goede ontvangst.
3. De Staat betaalt de Bank het bedrag dat de Staat aan de Bank verschuldigd is
 - a. in het geval bedoeld in het eerste lid sub b (i): binnen 5 werkdagen na ontvangst door de Staat van het beroep door de Bank op de garantie, of b. in het geval bedoeld in het eerste lid sub b (ii): binnen 5 werkdagen na ontvangst van de melding door de Bank dat de Bank datgene heeft gedaan wat van de Bank redelijkerwijs verwacht mocht worden in verband met de uitwinning van de Zekerheden;
 - c. in ieder geval na ommekomst van twaalf maanden na ontvangst door de Staat van het beroep door de Bank op de garantie als bedoeld in het eerste lid sub b (ii), mits de Bank een of meer vorderingen op de scheepswerf waarvoor de uitwinning van de Zekerheden nog niet is voltooid en tot het bedrag waarvoor de garantie wordt ingeroepen aan de Staat heeft gecedeerd en de Bank dan wel de Staat van die cessie mededeling heeft gedaan aan de scheepswerf.De betaling geschiedt in alle gevallen door overboeking op rekeningnummer *.
4. Zolang de Staat nog niet aan de Bank heeft betaald als bedoeld in het derde lid, komen de opbrengst van de uitgewonnen Zekerheden en eventuele overige opbrengsten in verband met de financiering van de bouw van het Schip voor 100% aan de Bank toe. Nadat de Staat heeft betaald worden deze opbrengsten op pro rata-parte basis verdeeld, in de zin dat een deel gelijk aan het Staatsgarantiepercentage van deze opbrengsten aan de Staat toekomt en het restant aan de Bank. De Bank is slechts gehouden tot betaling, voor zover zij gerechtigd is haar vordering op de scheepswerf te verlagen met de opbrengst van de Zekerheden.
5. De Bank doet onverwijld mededeling aan de Staat, en de Staat in voorkomende gevallen aan de Bank, van het resultaat van de in dit artikel genoemde uitwinning en eventuele verdeling van de opbrengst van de Zekerheden.

Artikel 12 Terugvorderen betalingen

1. Reeds uitgekeerde bedragen zijn terstond en zonder enige ingebrekestelling opeisbaar indien aan de Staat blijkt dat de Bank onjuiste of onvolledige informatie heeft verschaft of de verstrekking van gegevens achterwege heeft gelaten die, indien de Staat daarover volledig en juist geïnformeerd zou zijn, tot een andere uitbetaling zouden hebben geleid.
2. Reeds uitgekeerde bedragen zijn terstond en zonder enige ingebrekestelling opeisbaar zodra de Staat blijkt dat de Bank de verplichtingen uit deze Overeenkomst niet is nagekomen.



Artikel 13 Overdracht van rechten uit deze Overeenkomst door de Bank

1. De Bank is niet gerechtigd haar uit deze Overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen over te dragen of te bezwaren, tenzij de Staat daaraan goedkeuring verleent.
2. Aan deze goedkeuring kunnen door de Staat na overleg met de Bank voorwaarden worden verbonden.

Artikel 14 Opzegging en ontbinding

1. De Staat kan de Overeenkomst met onmiddellijke ingang schriftelijk geheel of gedeeltelijk opzeggen of ontbinden, zonder dat een recht op schadevergoeding bestaat, indien de Bank in strijd heeft gehandeld met de op haar rustende verplichtingen uit hoofde van artikel 4 van deze Overeenkomst.
2. Een opzegging op grond van het eerste lid, onder a, geschiedt uitsluitend nadat de Staat de Bank op de hoogte heeft gesteld van het voornemen tot opzegging en nadat deze in de gelegenheid is gesteld om een tekortschieten dat hersteld kan worden binnen een redelijke termijn te herstellen.

Artikel 15 Diversen

1. Bij de uitvoering van deze garantieovereenkomst zullen Partijen zich gedragen in overeenstemming met de redelijkheid en billijkheid als bedoeld in artikel 248 van Boek 6 BW.
2. Wijziging of beëindiging van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen tast de geldigheid van deze garantieovereenkomst niet aan.
3. Bepalingen die naar hun aard bestemd zijn om ook na beëindiging van de Overeenkomst voort te duren, behouden nadien hun werking.

Artikel 16 Geschillen en toepasselijk recht

1. Ieder geschil ten aanzien van deze Overeenkomst zal bij uitsluiting worden voorgelegd aan de daartoe bevoegde rechter in het arrondissement 's-Gravenhage.
2. Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

Artikel 17 Aanvang en einde Overeenkomst

Deze Overeenkomst treedt in werking door de ondertekening daarvan door de Partijen en eindigt van rechtswege op....(datum), of, indien de Overeenkomst door Partijen op basis van een met redenen omkleed verzoek van de Bank is gewijzigd, op de bij deze wijziging overeengekomen latere datum.

Artikel 18 Domiciliekeuze en berichtgevingen

1. De Staat kiest voor de uitvoering van deze Overeenkomst domicilie ten kantore van het Agentschap NL van het ministerie van Economische Zaken, Postbus 93144, 2509 AC Den Haag. Het Agentschap is bevoegd de Staat bij de uitvoering van deze Overeenkomst te vertegenwoordigen.
2. Mededelingen, aanzeggingen, verzoeken, toestemmingen en andere berichten ter uitvoering van de Overeenkomst hebben uitsluitend rechtseffect indien zij schriftelijk hebben plaats gevonden.

Aldus is overeengekomen en in tweevoud ondertekend te 's-Gravenhage op

De Minister van Economische Zaken,

(naam en functie vertegenwoordiger Bank)

Overzicht

referentie nr. BBS 05



BIJLAGE 8.2 ALS BEDOELD IN ARTIKEL 812 VAN DE SUBSIDIEREGELING STARTEN, GROEIEN EN OVERDRAGEN VAN ONDERNEMINGEN



Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken

Over dit formulier

- Dit formulier is bijlage 8.2 bij de Subsidierегeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen.
- Met dit formulier kan een bankgarantie aanvragen over een door haar verstrekte bouwfinanciering of voorfinanciering over een in Nederland te bouwen schip.
- Lever het formulier en bijlagen in bij Agentschap NL. Bij voorkeur elektronisch.
- Voor meer informatie zie agentschapnl.nl/gsf

Aanvraag

Garantieregeling Scheepsnieuwbouw Financiering (GSF)

2013

De Garantieregeling Scheepsnieuwbouw Financiering (GSF) bevordert de beschikbaarheid van bankfinancieringen en bankgaranties voor Nederlandse scheepswerven.

Agentschap NL
NL Innovatie
Prinses Beatrixlaan 2
Postbus 93144
2509 AL Den Haag

T +31 (0)88 602 5124
E gsf@agentschapnl.nl
www.agentschapnl.nl/gsf

Komt u in aanmerking?

- a. Betreft de aanvraag de bouw van een nieuwbouwschip > 3 miljoen euro en < 100 miljoen euro? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.
- b. Bedraagt het kredietbedrag of de bankgarantie meer dan 80% van de contractprijs? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.
- c. Verstrekt de bank tenminste 20% van het kredietbedrag voor eigen rekening en risico? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.
- d. Heeft de opdrachtgever voorafgaand aan de uitbetaling van het krediet een aanbetaling verricht van tenminste 5%? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.
- e. Is hier sprake van een zichzelf voortstuwend schip met een minimaal vermogen van 365 kW en een minimaal tonnage van 500 bruto ton? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.
- f. Is het schip bestemd voor militaire doeleinden? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.
- g. Wordt het schip binnen maximaal 36 maanden afgebouwd? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.
- h. Beschikt de scheepswerf over een vaste bouwlocatie in Nederland? Ja Nee > Op basis van deze informatie komt uw financiering niet in aanmerking.



Aanvraag

Garantieregeling Scheepsnieuwbouw Financiering
Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken

1 Gegevens aanvragende bank

1.1	Naam organisatie	<input type="text"/>		
1.2	Postadres	Huis- of postbusnummer <input type="text"/>	Huisnummertoevoeging <input type="text"/>	
		Straat of postbus <input type="text"/>		
1.3	Postcode en plaats	Postcode <input type="text"/>	Plaats <input type="text"/>	
1.4	Land	<input type="text" value="Nederland"/>		
1.5	Bezoekadres	Huisnummer <input type="text"/>	Huisnummertoevoeging <input type="text"/>	
		Straat <input type="text"/>		
1.6	Postcode en plaats	Postcode <input type="text"/>	Plaats <input type="text"/>	
1.7	Land	<input type="text" value="Nederland"/>		

2 Accountmanager bank

2.1	Naam accountmanager	Titel(s) <input type="text"/>	Voorletter(s) <input type="text"/>	Tussenvoegsel(s) <input type="text"/>	
		Achternaam <input type="text"/>			<input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw
2.2	Telefoon	<input type="text"/>			
2.3	Mobiel	<input type="text"/>			
2.4	E-mail	<input type="text"/>			

3 Scheepswerf

3.1	Naam organisatie	<input type="text"/>		
3.2	KvK-nummer	<input type="text"/>		
3.3	Postadres	Huis- of postbusnummer <input type="text"/>	Huisnummertoevoeging <input type="text"/>	
		Straat of postbus <input type="text"/>		
3.4	Postcode en plaats	Postcode <input type="text"/>	Plaats <input type="text"/>	
3.5	Land	<input type="text" value="Nederland"/>		

Aanvraag Garantieregeling Scheepsnieuwbouw Financiering GSF 2013



Aanvraag

Garantieregeling Scheepsnieuwbouw Financiering
Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken

4 Kerngegevens schip en financiering

	4.1	Type schip	<input type="text"/>
DWT, TEU of anders.	4.2	Grootte schip	<input type="text"/>
	4.3	Bouwnummer schip	<input type="text"/>
	4.4	Omvang krediet en/of bankgarantie	€ <input type="text"/> ,00
	4.5	Looptijd startdatum	Dag <input type="text"/> Maand <input type="text"/> Jaar <input type="text"/> t/m
	4.6	Looptijd einddatum	Dag <input type="text"/> Maand <input type="text"/> Jaar <input type="text"/>
Maximaal 80% garantie.	4.7	Garantiepercentage	<input type="text"/> %

Let op! Uw aanvraag kan pas worden behandeld wanneer alle bijlagen zijn ingeleverd die in uw situatie vereist zijn.

5.1 Kruis aan welke bijlagen u meestuurt

5 Checklist bijlagen

- Kredietvoorstel bank met bijlagen
- Notulen fiatterende instantie bank
- (Concept) kredietovereenkomst
- Twee meest recente jaarrekeningen scheepswerf met accountantsverklaring
- Tussentijdse cijfers
- Orderportefeuille scheepswerf

6 Verklaring en ondertekening

- Ik ben bevoegd en/of gemachtigd om deze aanvraag te ondertekenen.
- Ik verklaar dat dit formulier naar waarheid is ingevuld.

6.1	Ondertekenaar	Titel(s) <input type="text"/> Voorletter(s) <input type="text"/> Tussenvoegsel(s) <input type="text"/>
		Achternaam <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw
6.2	Datum	Dag <input type="text"/> Maand <input type="text"/> Jaar <input type="text"/>
6.3	Handtekening	<input type="text"/>

7 Vervolg

U levert het formulier in

Stuur het ingevulde en ondertekende formulier naar Agentschap NL. Het adres vindt u bovenaan bladzijde 1 van dit formulier. Vergeet niet alle vereiste bijlagen mee te sturen.

Heeft u daarna nog vragen?

Neem dan contact op met Agentschap NL. De contactgegevens staan vermeld bovenaan bladzijde 1 van dit formulier.



TOELICHTING

I. Algemeen

1. Doel en aanleiding

De Nederlandse scheepsbouw is een gezonde sector die zich heeft toegelegd op de productie van technologisch hoogwaardige schepen en daarmee in bepaalde markten nichespeler. Door de herstructurering in 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. De gehele Nederlandse scheepsbouwsector was in 2011 goed voor een omzet van € 7,2 mld. en een werkgelegenheid voor 30.000 mensen. Ruim 60% van de omzet wordt geëxporteerd. Met het oog op het op de lange termijn blijvend verbeteren van de concurrentiepositie heeft de Europese scheepsbouwindustrie in samenwerking met andere stakeholders al in 2003 het 'Leadership 2015-rapport' opgesteld. Dit rapport bevat een ambitieus programma met een aantal prioritaire aanbevelingen. Deze liggen onder andere 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 aanbevelingen van Leadership 2015-rapport. 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 de aanbevelingen. 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, het Leadership 2015-programma. Eén van de concrete maatregelen was het Besluit borgstelling scheepsnieuwbouw⁴

Het voortgangsrapport van de Europese Commissie uit 2008 benadrukte nogmaals dat scheepswerven nog steeds problemen ondervonden op het gebied van financiering. In 2009, halverwege de uitvoering van het Leadership 2015-programma raakte de wereldeconomie in een diepe economische crisis. Door de crisis wordt het bedrijfsleven geconfronteerd met aanzienlijke problemen voor het verkrijgen van financiering. In de scheepsbouwsector speelt de problematiek in sterkere mate gezien het feit dat deze sector omvangrijke en complexe projecten uitvoert.

Tot op heden is echter in het geheel geen gebruik gemaakt van het Besluit borgstelling scheepsnieuwbouw uit 2005 die in 2009 is opgenomen in hoofdstuk 8 van de Subsidieregeling starten, groeien en overdragen van ondernemingen (hierna: Subsidieregeling SGO). De oorzaak daarvoor ligt met name in de perceptie van financiers dat zij als zij een beroep zouden doen op de in 2005 tot stand gebrachte borgstellingsregeling toch een niet acceptabel risico zouden blijven lopen.

De onderhavige wijziging van de Subsidieregeling SGO beoogt een oplossing te bieden door een verhoging van het dekkingspercentage en door de faciliteit niet meer vorm te geven als een borgstelling maar als een garantstelling. De garantstelling wordt gegeven over maximaal 80% van de totale bouwkosten van het schip. In 2012 heeft de Europese Commissie bevestigd dat de door Nederland aangemelde regeling voor garantstelling geen staatsteun vormt.⁵ De garantstelling wordt vastgelegd in een overeenkomst tot garantstelling waarvoor in bijlage 8.1, een model wordt vastgesteld. Na overleg met de banken volgend op de beschikking van de Europese Commissie is in december 2012 over dit model overeenstemming bereikt.

2. Garantstelling als oplossing voor de financieringsproblematiek

Het nieuwe hoofdstuk 8 van de Subsidieregeling SGO voorziet in het verstrekken van garantstellingen inzake financiering van scheepsnieuwbouwprojecten van onder andere binnenvaartschepen, plezierjachten, zeeschepen, sleepboten, vissersschepen en schepen voor verrichting van speciale diensten. De financiering van de bouw van militaire schepen wordt niet gefaciliteerd.

Op zowel nationaal als Europees niveau is sprake van een marktperfectie 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 banken niet gezien

⁴ Stb. 2005, 608, per 1 januari 2009 ingetrokken op grond van het Kaderbesluit EZ-subsidies, Stb. 2008, 499.

⁵ Beschikking van de Europese Commissie van 25 januari 2012, C(2012) 169 definitief, betreffende wijziging garantieregeling scheepsbouw (steunmaatregel SA.33051 (2011/N) – Nederland).



als een kapitaalgoed dat voldoende zekerheid biedt voor financiering. 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 die bankgarantie. Dit alles leidt ertoe dat scheepswerven onvoldoende mogelijkheid zien voldoende zekerheden te vestigen ten behoeve van financiers waardoor financiering moeizaam beschikbaar komt voor hen. Derhalve zijn financiers 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 regeling tot garantstelling 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.

Na de onderhavige wijziging kunnen financiers wederom op grond van hoofdstuk 8 van de Subsidie-regeling SGO subsidie aanvragen, maar dan in de vorm van een garantstelling. Op deze wijze wordt feitelijk ook gebruik gemaakt van de kennis van de bank op het gebied van financiering in de scheeps-nieuwbouwsector.

De wijziging van de Subsidieregeling SGO beoogt de infrastructuur voor het verkrijgen van financieringscapaciteit voor scheepswerf te verbeteren. Bij de beoordeling van aanvragen worden de bestaande kredietlimieten bij de financier en haar bereidheid deze te continueren en zo nodig te verhogen, mede betrokken. In geen geval mag de verstrekking van het krediet waarvoor de subsidie in de vorm van een garantstelling wordt verstrekt er toe leiden dat de betrokken bank de limiet van haar bestaande faciliteit verlaagt.

3. Financiële paragraaf

Gelet op de jaarlijkse productiewaarde van de sector is na overleg met de banken en de sector besloten een jaarlijks subsidieplafond van € 1 miljard voor de garantstellingen 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 garantie wordt ingeroepen, is een analyse gemaakt van de markt en is tevens gekeken naar de wijze waarop in omliggende landen bij soortgelijke regelingen is omgegaan. Dit heeft geleid tot de inschatting dat de kans dat de garantie daadwerkelijk zal worden ingeroepen minimaal is. Op basis daarvan is het risico gewaardeerd op 1 procent. Uitgaande van het jaarlijkse subsidieplafond 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 der Nederlanden over de garantstelling zal ontvangen bedraagt gemiddeld naar verwachting circa 2 procent.

Ondanks de lage kans op déconfiture, kan het inroepen van een garantstelling toch tot flinke afwijkingen van de ramingen met betrekking tot de uitkering leiden. De Staat garandeert namelijk 80 procent van 100 procent van een bedrag dat varieert van € 3 miljoen tot € 100 miljoen. Om deze schommelingen op te kunnen vangen zal, ingevolge artikel 5, vierde lid, 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 garantstellingen en uitvoeringskosten. Ter afdekking van de risico's in de eerste jaren, heeft het Kabinet al in het voorjaar van 2004 besloten om in totaal € 25 miljoen voor deze regeling ter beschikking te stellen. Deze middelen vormen de basis voor de interne reserve.

4. Administratieve lasten

De aanpassing van hoofdstuk 8 van de Subsidieregeling SGO bestaat voornamelijk in een ophoging van het dekkingspercentage. In de procedure met betrekking tot de aanvraag treden geen wijzigingen op. Dit betekent dat ten opzichte van de Regeling van 2006 zich ook geen wijziging in de administratieve lasten voordoet.

Voor de aanvragers van een garantie op grond van dit besluit, vloeien uit dit besluit administratieve lasten voort vanwege meerdere aspecten. De schatting is dat er ongeveer 60 aanvragen per jaar in behandeling zullen worden ingediend. Het verzoek tot garantie 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 financier, een analyse en beoordeling van de financier 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.

Uit onderzoek van EIM blijkt dat de administratieve lasten voor dit besluit circa € 105.000 bedragen. Gerelateerd aan het totale garantiebedrag van € 1 miljard komen de administratieve lasten uit op ca 0% van het budget.

Ingevolge dit besluit kunnen uitsluitend financiers een garantie aanvragen. Het besluit heeft daarom geen gevolgen voor de administratieve lasten voor anderen.



II. Artikelsgewijs

Artikel II

Artikel 8.1

Onder de contractprijs wordt het bedrag dat de opdrachtgever aan de scheepswerf verschuldigd is verstaan. Met de bepaling dat het moet gaan om de prijs 'voor de bouw van een schip' wordt aangegeven dat voor het bepalen 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 als tussenpersoon voor de uiteindelijke opdrachtgever) 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 financiering van de bouw 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. Kredietbedrag wordt gedefinieerd als het bedrag dat als krediet op grond van de kredietovereenkomst wordt verstrekt ten behoeve van de bouw in Nederland van een nieuw schip. De formulering 'ten behoeve van de bouw' is ruimer dan de eerder gehanteerde formulering 'voor de bouw'. Het gaat daarbij niet alleen om uitstaande bedragen, maar ook om de bedragen waarvoor in het kader van de bouw van een nieuw schip door de financier garanties worden verstrekt aan de opdrachtgever waarop de opdrachtgever een beroep heeft gedaan. Het kredietbedrag kan dus tevens bestaan uit bedragen waarvoor is getrokken op aan de opdrachtgever verstrekte vooruitbetalingsgaranties, leveringsgaranties en/of uitvoeringsgaranties.

Bij de aanvraag dient de financier aan de hand van de betreffende kredietovereenkomst inzichtelijk te maken of en zo ja welke garanties en tot welke bedragen de opdrachtgever mogelijk garanties zal ontvangen van de financier.

De uiteindelijke omvang van de financiële verplichtingen in een individueel geval wordt aan de hand van de kredietovereenkomst en de mogelijk te stellen garanties in de overeenkomst voor garantstelling bepaald.

Een kredietovereenkomst wordt gedefinieerd als een overeenkomst tussen een scheepswerf en een financier. 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 is ingediend.

Of, zoals opgenomen in de definitie van scheepswerf, 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 garantstelling zal worden verstrekt voor de financiering van de bouw in Nederland, zal de scheepswerf een vaste bouwlocatie in Nederland moeten hebben.

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 'zelfvoortstuwend schip' betekent dat het schip een permanente voortstuwing moet hebben. Niet onder deze definitie vallen derhalve bijvoorbeeld boorplatforms.

Militaire schepen vallen niet onder de definitie. 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.

Artikel 8.2

Door de combinatie van definities in artikel 1 van het Kaderbesluit en dit artikel, komen in de praktijk algemene banken, spaarbanken en hypotheekbanken voor subsidie in aanmerking. Effectenbanken zijn uitgesloten. Zij houden zich in het algemeen niet bezig met bedrijfskredietverlening

Artikel 8.3

In dit artikel is opgenomen aan wie en waarvoor garantstelling wordt verstrekt. Er wordt garant gestaan ten behoeve van de financiering van de bouw van een nieuw schip. Scheepsreparatie, –



verbouwing en/of – conversie vallen niet onder deze regeling.

De scheepsnieuwbouwactiviteiten moeten in principe in Nederland plaatsvinden. Aanvragers zijn vrij in de wijze waarop ze aantonen dat sprake is van bouw in Nederland. Er is 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. Bij de indiening van de aanvraag om garantstelling zal een verklaring op dit punt moeten worden overgelegd. Indien nodig kan ook feitelijke controle plaatsvinden.

Artikel 8.4

Hiervoor is al bij artikel 8.1 is opgemerkt hoe krediet wordt uitgelegd. In de overeenkomst tot garantstelling wordt nader bepaald wat het maximale bedrag is dat door de Staat gegarandeerd wordt. Uitgangspunt is daarbij de kredietovereenkomst.

In het tweede lid wordt aangegeven dat niet garant wordt gestaan voor kosten die de financier in rekening brengt bij de scheepswerf en die geen verband houden met de financiering van de bouw van het schip zoals die blijkt uit de kredietovereenkomst en de aan de opdrachtgever verstrekte vooruitbetalingsgaranties, leveringsgaranties en/of uitvoeringsgaranties. Te denken aan kosten als gevolg van vertraging in de oplevering van het schip waarvoor de financier additionele kosten aan de werf in rekening brengt. Rentekosten die wel verband kunnen houden met de financiering zijn de rente over het kredietbedrag, boeterente bij te late betaling, bereidstellingsprovisie over het onbenutte deel van de kredietfaciliteit, een in de bancaire wereld gebruikelijke afsluitprovisie en de rente die wordt berekend tussen het moment van invoeren van de garantie en de uitbetaling van de garantie. De contractprijs wordt indien nodig verminderd met de niet-directe bouwkosten en bepaalde kosten die de financier in rekening brengt bij de scheepswerf. De Staat zal garant staan over maximaal 80 procent van de contractprijs exclusief niet-directe bouwkosten en inclusief kosten voor de financiering van de bouw van het schip. Minimaal 5 procent oplopend tot 20 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 financier. De niet-directe bouwkosten en de kosten die de financier zelf in rekening brengt bij de scheepswerf, dienen op andere wijze gefinancierd te worden.

Artikel 8.6

In dit artikel wordt in sub 3 een voorziening getroffen voor de bevestiging van de aanvraag. Hier is gekozen voor een korte periode voor de bevestiging van de aanvraag, te weten vijf werkdagen zodat de financier snel op de hoogte is van de ontvangst van zijn aanvraag. De financier kan vervolgens de betrokken scheepswerf informeren over de ontvangst van de aanvraag. Reden voor de termijn is dat de financier en de werf zo spoedig op de hoogte dienen te zijn van het indienen van de aanvraag onder andere in verband met nog lopende commerciële processen.

Artikel 8.7

In dit artikel zijn een aantal afwijzingsgronden opgenomen. Daarnaast zijn ook op andere plaatsen relevante afwijzingsgronden opgenomen. Dit betreft artikel 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 7 van de Kaderwet EZ-subsidies en artikel 22 en 24 van het Kaderbesluit EZ-subsidies.

De afwijzingsgrond onder a laat onverlet dat ten aanzien van het betreffende schip wel een garantie, garantstelling, 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 garantstelling 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 b en c bevatten eisen met betrekking tot het schip waarvoor de Staat garant staat. De onderdelen d en e stellen eisen aan het krediet. De bepaling in onderdeel d geeft aan dat voor maximaal 80 procent garant wordt gestaan.

De bepaling in onderdeel e is bedoeld om zeker te stellen dat het schip binnen maximaal 36 maanden na afsluiting van de kredietovereenkomst afgebouwd zal worden of dat de looptijd van de kredietovereenkomst niet langer is dan de termijn voor de bouw van het schip indien het schip in minder dan 36 maanden wordt gebouwd. De termijn van de bouw van het schip vloeit voort uit het contract tussen opdrachtgever en scheepswerf.

De onderdelen f en g stellen eisen aan de handelwijze van de financier.

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



De onderdelen h tot en met k hebben betrekking op de scheepswerf. Onderdeel h voorkomt dat een scheepswerf (of een groep) van een onevenredig deel onder het plafond aan garantstellingen 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 garantstellingen, 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 i, j en k zijn ruime normen opgenomen. 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.

Onderdelen l en m hebben heeft 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 aanbesteding 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 aanbesteding van 5 procent dient plaats te vinden voordat er door de financier daadwerkelijk krediet wordt uitgekeerd.

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

Artikel 8.9

Het model voor de overeenkomst tot garantstelling wordt bij deze ministeriële regeling vastgesteld. Daarin zullen de voorwaarden worden opgenomen waaraan de door de financier met de scheepswerf gesloten kredietovereenkomst moeten voldoen.

Op grond van artikel 4:44, eerste lid en onderdeel c, van de Algemene wet bestuursrecht is het mogelijk om in geval van een uitvoeringsovereenkomst de vaststelling van de subsidie in de overeenkomst te regelen. Hiertoe zal het model voor de overeenkomst tot garantstelling in elk geval regelen hoe de vaststelling dient plaats te vinden.

Van belang is het einde van de overeenkomst tot garantstelling. Er dient een duidelijk eindpunt te zijn voor de werking van de overeenkomst en aldus de mogelijkheid om een beroep te doen op de garantie. Het einde van de garantstelling wordt bepaald door de oplevering van het schip door middel van het zogenaamde 'protocol of delivery'. Dit protocol markeert de levering van het schip. Tevens is dit het einde van de in de kredietovereenkomst opgenomen financiële verplichtingen inzake het kredietbedrag en garanties te weten vooruitbetalings-, leverings- en/of uitvoeringsgaranties waarvoor de garantstelling geldt. Voor zover de financier niet vóór het einde van de overeenkomst tot garantstelling een beroep heeft gedaan op de aan de financier verstrekte garantie vervalt door het einde van de overeenkomst dat recht.

Artikel 8.10

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat de jaarlijkse provisie berekend wordt op basis van het daadwerkelijk uitstaande krediet. In artikel 8 van het model van de overeenkomst tot garantstelling is nader ingevuld hoe de berekening en de betaling van de provisie in de praktijk wordt vormgegeven. Artikel 8 van de modelovereenkomst, bepaalt dat bij de berekening van de provisie wordt aangesloten bij de wijze waarop de financier de rente berekent die de scheepswerf op basis van de kredietovereenkomst aan de financier is verschuldigd.

Een nadere invulling van een dergelijke berekening kan zijn als volgt. In het normale bankverkeer zal de financier bijvoorbeeld maandelijks of driemaandelijks de scheepswerf rente in rekening brengen over het in de voorafgaande periode opgenomen kredietbedrag. De berekening vindt plaats op basis van het daadwerkelijk uitstaande kredietbedrag in de betreffende maand, dan wel in de betreffende drie maanden.

De variabelen die bij de berekening een rol spelen, zijn:

- het uitstaande kredietbedrag op iedere dag van de maand (de valuteringsdag van opgenomen tranches van het krediet);
- het aantal dagen in een maand (werkelijk aantal dagen of vast aantal van 30 dagen);
- invulling van het begrip 'jaarbasis' (werkelijk aantal dagen of vast aantal van 365 dagen of 360 dagen);
- de rentegrondslag: Euribor (+ opslag), termijn, vast etc.;
- de overeengekomen provisies.

De wijze waarop de berekening plaatsvindt, is afhankelijk van de manier waarop het rekenprogramma bij de desbetreffende financier is ingericht.

In artikel 8 van het model van de overeenkomst tot garantstelling is verder geregeld op welke wijze de financier dit bedrag aan de Staat dient te betalen.

Het tarief per individuele garantstelling wordt vastgesteld door de Minister van Economische Zaken.



Dit betekent dat in een begunstigende beschikking ook het tarief van de provisie zal zijn opgenomen. Bij het vaststellen van het tarief wordt een aantal aspecten meegewogen. In de eerste plaats zijn relevant de kwaliteiten en eigenschappen van de scheepswerf. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar het track record, de kwalificatie van het management, de liquiditeit en de rentabiliteit. Ten tweede worden de kwaliteiten en eigenschappen van de afnemer in aanmerking genomen. Te denken valt aan het track record van deze afnemer en ervaring met het scheepstype. Ten derde worden ook de toeleveranties, van bijvoorbeeld het casco, bekeken. Ten vierde wordt gelet op het risicoprofiel van de bouw van het schip, waarbij rekening wordt gehouden met de lengte van de bouwperiode en de vraag in hoeverre de scheepswerf een eventuele stijging in kosten van grondstoffen doorberekent aan de opdrachtgever.

Het tarief wordt ingevolge het derde lid zodanig vastgesteld dat het marktconform is en de provisie ten minste de administratiekosten dekt. Deze bepaling vloeit met name voort uit de eisen van de Europese Commissie betreffende staatssteun in de vorm van garanties.

Artikel 8.11

De Minister beziet eenmaal per jaar of de voorwaarden van toekomstige garantstellingen en de totale financiering moeten worden herzien. Dit houdt een evaluatiemoment van deze regeling in voor de Minister. Wanneer nodig zal de Minister een nieuw model voor de overeenkomst tot garantie als bedoeld in artikel 8.8 vaststellen, alsmede een nieuw tarief voor de provisie als bedoeld in artikel 8.9. Dit vloeit voort uit het Europese steunkader voor steun in de vorm van garanties.

*De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp.*