



## **Besluit van de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking van 31 augustus 2017, nr. MINBUZA-2017.963473, tot wijziging van het besluit van de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking van 3 juli 2015 tot vaststelling van beleidsregels voor subsidieverlening met het oog op de financiering van ontwikkelingsrelevante infrastructuurprojecten in ontwikkelingslanden (DRIVE)**

De Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking;

Gelet op artikel 6 van het Subsidiebesluit Ministerie van Buitenlandse Zaken;

Gelet op artikel 7.2 van de Subsidieregeling Ministerie van Buitenlandse Zaken 2006;

Gelet op artikel 32 van de Comptabiliteitswet 2001;

Besluit:

### **ARTIKEL I**

De bijlage bij het besluit van de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking van 3 juli 2015 tot vaststelling van beleidsregels voor subsidieverlening met het oog op de financiering van ontwikkelingsrelevante infrastructuurprojecten in ontwikkelingslanden (DRIVE)<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

In de paragraaf Begrippen komt de omschrijving van Financieringskosten te luiden:

*Financieringskosten:* de totale kosten die samenhangen met het afsluiten van financiering, bestaande uit de premie voor het afsluiten van de financiering en de premie samenhangende met het verkrijgen van garanties of verzekeringen.

B

Paragraaf 3.2 komt te luiden:

#### *3.2 Subsidie zonder terugbetalingsverplichting*

De minister kan op verzoek van een aanvrager een subsidie zonder terugbetalingsverplichting verstrekken ten behoeve van de realisering van ontwikkelingsrelevante publieke infrastructuur in één van de DRIVE-landen.

Deze subsidie betreft het deel van het totale financieringspakket voor het project waar geen terugbetalingsverplichting tegenover staat. De subsidie bedraagt maximaal 20-, 35- of 50%, afhankelijk van de inkomenscategorie (hoog middeninkomens-, laag middeninkomens- of laag inkomens-/minst ontwikkeld land/fragiele staat), zijnde een percentage van de kosten als vermeld in paragraaf 4.3.

De subsidie is bedoeld om de totale kosten voor de financiering van het project te verlagen en zodoende complete en concessionele financiering van publieke infrastructuurprojecten in lage- en middeninkomenslanden mogelijk te maken.

Voorts geldt dat indien voor het land een minimale concessionaliteit is vereist op grond van schuldhoudbaarheidsvereisten van IMF en de Wereldbank, de subsidie tenminste moet voldoen aan het daarmee corresponderende bedrag.

In het geval van publiek-private samenwerkingen (zie tevens paragraaf 3.5), is de DRIVE subsidie

<sup>1</sup> Stcrt 2015, nr. 16818.



zonder terugbetalingsverplichting gelimiteerd tot een bedrag van EUR 15, 21 en 30 miljoen voor de hiervoor genoemde landencategorieën.

Indien er sprake is van cofinanciering uit andere concessionele bronnen, wordt de DRIVE subsidie zonder terugbetalingsverplichting naar rato verlaagd, tenzij en voor zover de aanvrager aantoont dat cofinanciering noodzakelijk is om het project volledig te financieren, in voorkomend geval in afwijking van de in deze paragraaf vermelde percentages.

Voorts kan de minister met het oog op de DRIVE financiering voor een project een schenkingsarrangement overeenkomen met de overheid van het betrokken land. De opdracht tot uitvoering van het DRIVE-project wordt door die overheid met toepassing van de meest geschikte aanbestedingsprocedure aan een bedrijf gegund. Dit bedrijf doet de aanvraag voor de DRIVE subsidie. De eisen gesteld aan intake en aanvraag, omschreven in de paragrafen 6.2 en 6.3, zijn in een dergelijk geval niet van toepassing. De eisen aan de projectomvang, omschreven in paragraaf 4.3, gelden voor het gehele project.

## C

Paragraaf 4.3 komt te luiden:

### *4.3. De maximale projectomvang*

De kosten voor het uitvoeren van het project zoals overeengekomen in het contract, vermeerderd met de financieringskosten mogen in geval van puur publiek te bekostigen en te exploiteren infrastructuur in totaal niet lager dan EUR 5 miljoen en niet hoger zijn dan EUR 60 miljoen. Indien sprake is van aanvullende contracten binnen een groter project waarvoor een beroep op DRIVE wordt gedaan geldt de limiet van EUR 60 miljoen voor deze contracten samen. In het geval van publiek-private samenwerkingen geldt er beginsel geen projectlimiet. Wel is de maximale DRIVE bijdrage gelimiteerd voor PPS. Hierbij wordt verwezen naar paragraaf 3.5.

## D

Paragraaf 4.4 komt te luiden:

### *4.4. In aanmerking te nemen projectkosten*

De projectkosten die in aanmerking komen voor een bijdrage onder DRIVE zijn de kosten voor het uitvoeren van het project zoals overeengekomen in het contract en de financieringskosten, onverminderd het bepaalde in de paragrafen 3.2. en 3.5.

Alle kosten dienen in de aanvraag te worden gespecificeerd. De subsidiëring voor deze kosten maakt onderdeel uit van de subsidie zonder terugbetalingsverplichting zoals omschreven in paragraaf 3.2.

Alle subsidiebedragen worden in euro's bepaald en betaalbaar gesteld.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

Dit besluit wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.

*De Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking,  
namens deze,  
De directeur-generaal Internationale Samenwerking  
A.C.C. Rebergen*



---

## TOELICHTING

De eerste ervaringen in de praktijk van DRIVE leiden tot enkele aanpassingen van de beleidsregels ter bevordering van de implementatie van het instrument.

In de begrippenlijst is de definitie van de financieringskosten aangepast naar financieringskosten exclusief de rentecomponent van de financiering. In de praktijk blijkt vooral behoefte aan schenkingen dan aan zachte leningen. Tevens is deze wijziging doorgevoerd in paragraaf 4.4. (in aanmerking te nemen projectkosten).

In paragraaf 3.2. is de bandbreedte van de bijdrage onder DRIVE losgelaten. De subsidie bedraagt maximaal 20-, 35- of 50%, afhankelijk van de inkomenscategorie (hoog middeninkomens-, laag middeninkomens- of laag inkomens-/minst ontwikkeld land/fragiele staat. Er is voor gekozen om een maximum percentage te hanteren, omdat de vereiste concessionaliteit per land verschilt.

Aan paragraaf 3.2 wordt een alinea toegevoegd dat voorziet in de mogelijkheid dat RVO.nl uit naam van de minister een schenkingsarrangement overeenkomt met de overheid van het betrokken land. Hiermee wordt tevens mogelijk een committing van DRIVE-financiering aan een project te doen in plaats van aan één aanvrager, waarbij de winnaar van de tender de DRIVE-subsidie aanvraagt. Deze wijziging beoogt een betere aansluiting op competitieve aanbesteding volgens gangbare aanbestedingsvormen in de ontvangende landen. Eveneens maakt deze wijziging het mogelijk om afspraken te maken over cofinanciering met donoren en andere financiële instellingen; vooral in de minst ontwikkelde landen en fragiele landen waar commerciële financiering niet haalbaar is, is dit laatste nodig om projecten te realiseren.

Namens de Nederlandse overheid zal RVO.nl zich met het oog op programmatische coherentie meer inzetten om projecten een stap vooruit te helpen die aansluiten op de Nederlandse beleidsprioriteiten op het terrein van buitenlandse handel en ontwikkelingssamenwerking in een land. RVO.nl kan daarbij een actieve makel- en schakelrol vervullen, ook in relatie tot de overheid van het ontvangende land.

Bedrijven houden de mogelijkheid om in alle landen op de DRIVE-landenlijst een quickscan, intake en aanvraag in te dienen voor een volledig uitontwikkeld project.

In paragraaf 4.3 is supervisie niet langer gedefinieerd als onderdeel van de projectomvang van een DRIVE-transactie, omdat dit altijd in een apart contract wordt opgenomen om onafhankelijk toezicht te waarborgen. Indien de lokale overheid niet voldoende in supervisie voorziet, kan RVO DRIVE Technische Assistentie overwegen.

Tevens is een correctie toegepast op het gebruik van het woord project daar waar het woord contract beter van toepassing was. Voor de maximale projectomvang van EUR 60 miljoen geldt nu dat het om aanvullende contracten gaat binnen een groter project. De overige wijzigingen zijn slechts van redactionele aard.