

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1080

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken over *schepenveilingen door de Rabobank aan de Rabobank* (ingezonden 9 december 2014).

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 21 januari 2015)

Vraag 1 en 2

Wat is uw reactie op het artikel «Rabo hoogste bieder op schepenveiling»?<sup>1</sup>  
Klopt het dat de Rabobank middels een eigen of een aan de Rabobank verbonden BV een deel van de schepen die geveild werden en waar zij zelf een hypotheek op had, gekocht heeft?  
Kunt u deze constructie toelichten?

Antwoord 1 en 2

Ik ben bekend met het artikel in De Schuttevaer van 29 november jl. De Rabobank geeft desgevraagd aan dat de beschreven werkwijze klopt. Indien de door de Rabobank vooraf gestelde bodemprijs (gebaseerd op een inschatting van de minimale opbrengstwaarde) niet wordt gehaald, koopt de Rabobank via een dochteronderneming dit schip in. De Rabobank hanteert deze werkwijze met het oogmerk om het schip op een later moment alsnog te verkopen, dan wel het te exporteren of demonteren tegen een reële waarde. De bodemprijs ligt in alle gevallen hoger dan de door deskundige makelaars vastgestelde executiewaarde van het betreffende schip. Dit heeft een gunstige invloed op de restschuld van de schipper.

Vraag 3

Klopt het dat de Rabobank vervolgens aanspraak kan maken op een staatsgarantie van 1 miljoen euro per schip? Kunt u dit toelichten? Indien dit klopt, wat vindt u van deze constructie?

Antwoord 3

Bij het verstrekken van een krediet voor de aankoop van een binnenvaartschip kan gebruik worden gemaakt van de regeling Borgstelling MKB-kredieten (BMKB) van het Ministerie van Economische Zaken. De maximum

<sup>1</sup> «Rabo hoogste bieder op schepenveiling», 29 november 2014, De Schuttevaer

hoogte van het krediet dat onder de regeling gebracht kan worden is regulier € 1 miljoen<sup>2</sup>.

De verkoop van het schip vermindert de schuld van de ondernemer, ook als de verkoop plaats vindt aan een dochter van de bank. Alleen een eventueel resterend verlies op het deel van het totaal verleende krediet dat onder de BMKB valt kan gedeclareerd worden. Er vindt dus geen dubbele vergoeding aan de bank plaats.

De constructie beoogt een opbrengst onder de door onafhankelijke experts vastgestelde bodemprijs te voorkomen, waardoor zowel de ondernemer als de Staat niet door deze constructie worden benadeeld. Ik heb daarom geen bezwaar tegen deze constructie.

#### Vraag 4

Wordt de schuld van de schipper van het desbetreffende schip dan ook met 1 miljoen euro verminderd of blijft die onverminderd? In het laatste geval, deelt u de mening dat dit onterecht is, als een groot deel van het verlies van de bank al door de Staat gecompenseerd is door de garantieregeling ter waarde van 1 miljoen euro per schip?

#### Antwoord 4

Zoals uit het antwoord op vraag 3 blijkt, wordt de schuld van de ondernemer verminderd met de opbrengst van de verkoop van het schip. Dit bedrag kan dus niet ook bij de Staat gedeclareerd worden. Als er nog schuld resteert en een deel van het krediet valt onder de BMKB-regeling, krijgt de bank dit vergoed als aan de voorwaarden is voldaan. Om de belangen van de Staat te waarborgen, blijft de ondernemer wel aansprakelijk voor het door de overheid vergoede bedrag.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat er zo een prikkel voor de Rabobank is om een bod op een eigen schip uit te brengen om in ieder geval die 1 miljoen euro te kunnen incasseren?

#### Antwoord 5

Zoals uit het antwoord op vraag 3 blijkt, wordt de schuld van de ondernemer al verminderd door de verkoop van het schip, en kan de opbrengst van de verkoop niet ook vergoed worden in het kader van de BMKB-regeling. Er is dan ook geen prikkel voor de bank vanuit de BMKB-regeling om zelf een bod uit te brengen bij verkoop van een schip.

#### Vraag 6 en 7

Wat vindt u ervan dat vervolgens de schipper van een dergelijk schip weer aan het werk gaat als zogenaamde aflosser om zijn schulden af te lossen? Deelt u de mening dat de Rabobank hierdoor een schip in eigendom krijgt met een miljoen euro subsidie en met aan boord een schipper die (een groot deel van zijn leven) gratis «25 uur per dag, 8 dagen per week» aan het werk moet om zijn schulden aan de Rabobank af te lossen? Wat vindt u hiervan? Vindt u dit wenselijk?

#### Antwoord 6 en 7

De Rabobank geeft aan dat schepen in deze constructie uit de vaart gaan en de voormalig eigenaar geen betrokkenheid houdt. De ondernemer zal aansprakelijk blijven voor een eventuele restschuld, zoals gebruikelijk is bij een bedrijfsfaillissement, maar deze niet vereffenen door zonder vergoeding op het schip te blijven werken. Zoals uit het antwoord op vraag 5 blijkt is er ook geen sprake van subsidie aan de Rabobank bij de aankoop van een schip.

#### Vraag 8

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de Rabobank met deze gesubsidieerde schepen, met aan boord een aflosser, niet onder de kostprijs gaat varen en zo nog meer schippers in problemen gaat brengen?

---

<sup>2</sup> in 2014 en 2015 is het maximum borgstellingskrediet € 1,5 miljoen om de kredietverlening aan het mkb een extra stimulans te geven.

#### Antwoord 8

Zoals uit het antwoord op vraag 7 blijkt, is geen sprake van gesubsidieerde schepen, of het gratis blijven werken door de binnenvaartschipper. De constructie leidt dus niet tot schepen die onder de kostprijs kunnen varen. In gesprekken eind 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met de betrokken banken is gebleken dat de banken zich in het algemeen maximaal inspannen om binnenvaartondernemingen in de huidige situatie van langdurige overcapaciteit aan de gang te houden. Faillissementen op grote schaal konden hiermee tot nu toe vermeden worden, maar zijn in individuele gevallen soms onvermijdelijk. Opleggen, exporteren of demontieren van schepen in deze gevallen dragen er wel aan bij dat negatieve effecten voor de markt als geheel voorkomen kunnen worden.