

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

### 2310

Vragen van de leden **Amhaouch** en **Palland** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Franse treinfabrikant Alstom neemt treinentak Bombardier over»* (ingezonden 21 februari 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Keijzer** (Economische Zaken en Klimaat) (ontvangen 1 april 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Franse treinfabrikant Alstom neemt treinentak Bombardier over»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja, hiermee ben ik bekend.

Vraag 2, 5 en 6

Hoe kijkt u aan tegen de geplande overname van Bombardier door Alstom, als versterking van Alstoms internationale concurrentiepositie? Zou u graag zien dat andere Europese bedrijven dit voorbeeld volgen, om beter te kunnen concurreren met »gigabedrijven« uit Azië en de Verenigde Staten?

Wat betekent een overname van Bombardier door Alstom voor het Europese treinverkeer en de Europese spoorindustrie? Verwacht u net als de Franse Minister van Financiën dat de overname zal leiden tot een »opwaardering« van de Europese spoorindustrie?

Kunt u inschatten of deze overname gevolgen heeft voor de Nederlandse economie? Zo ja, welke?

Antwoord 2, 5 en 6

Het kabinet heeft normaliter geen direct inzicht in de specifieke afwegingen die bedrijven maken om al dan niet samen te gaan. Fusies en overnames kunnen mogelijk leiden tot kostenbesparingen, nieuwe mogelijkheden voor innovatie of het versterken van de (internationale) concurrentiepositie van de betrokken bedrijven. Schaal- en/of synergievoordelen kunnen ook de consument ten goede komen. Tegelijkertijd is het van belang dat er in

<sup>1</sup> NRC Handelsblad, 17 februari 2020, «Treinfabrikant alstom neemt treinentak bombardier over», (<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/02/17/franse-treinfabrikant-alstom-neemt-treinentak-bombardier-over-a3990709>).

sectoren voldoende concurrentie blijft, omdat dit anders kan leiden tot hogere prijzen, lagere kwaliteit en verminderde prikkels om te innoveren. Aangezien Nederland vooral een afnemer is van de bij deze concentratie betrokken bedrijven profiteert Nederland voornamelijk als de overname leidt tot een gunstigere prijs-kwaliteitverhouding. Als de overname leidt tot verminderde concurrentie zal de overname naar verwachting nadelig zijn voor Nederlandse afnemers en daarmee ook voor Nederlandse consumenten. Het is aan mededingingsautoriteiten om per casus te beoordelen of een overname leidt tot een significante beperking van de mededinging.

#### Vraag 3

Denkt u dat deze overname het gevolg is van het Frans-Duitse «Manifest voor een Europese Industriepolitiek», dat Frankrijk en Duitsland vorig jaar presenteerden? Bent u, in lijn met de kabinetspositie internationale concurrentiekracht van 14 mei 2019 en de «China-strategie» van 15 mei 2019, nog steeds van mening dat Europese samenwerking en investeringen in brede technologie te verkiezen zijn boven het creëren van «Europese kampioenen» via het mededingingsbeleid?

#### Antwoord 3

Welke redenen ten grondslag liggen aan een overname is aan betrokken bedrijven. Betrokken bedrijven proberen naar eigen zeggen hun positie te versterken om de concurrentie met partijen van buiten de EU beter aan te kunnen.

Ik ben in dit kader sinds mei vorig jaar niet veranderd van mening dat een stevig en politiek onafhankelijk mededingingstoezicht cruciaal is om te bewaken dat afnemers (zoals in dit geval de NS) niet geconfronteerd worden met te hoge prijzen, afnemende kwaliteit en een gebrek aan innovatie als gevolg van een gebrek aan concurrentie. Een sterk mededingingsinstrumentarium en gezonde concurrentie vormen de basis voor de Europese welvaart. Om de Europese concurrentiekracht te versterken is het naar de mening van het kabinet verstandiger om in te zetten op het verzorgen van een gelijk speelveld voor Europese bedrijven en het verstevigen van het Europese innovatiebeleid dan een eenzijdige focus te leggen op het kunstmatig creëren van Europese kampioenen via versoepeling van de mededingingskaders (waardoor fusies en overnames significante nadelige gevolgen kunnen hebben voor de concurrentie op de interne markt). Daarnaast garandeert een fusie of overname niet automatisch een Europese kampioen: het samenvoegen van bedrijven is immers niet altijd een succes gebleken.

#### Vraag 4

Hoe kansrijk acht u de overname van Bombardier door Alstom, wetende dat de toezichthouders een vergelijkbare overname van Siemens door Alstom vorig jaar hebben afgekeurd? Had u liever gezien dat deze overname destijds was doorgedaan en tot een fusie van twee Europese bedrijven had geleid?

#### Antwoord 4

De beoordeling van de overname zal door de Europese Commissie als onafhankelijk toezichthouder gemaakt worden. Ik onthoud mij hierover van commentaar. De fusiepoging tussen Alstom en Siemens is destijds door de Europese Commissie geblokkeerd omdat er significante mededingingsbezwaren werden geconstateerd. Daarmee zou de fusie van de twee Europese bedrijven naar verwachting nadelig zijn geweest voor Nederlandse afnemers (zoals de NS) en daarmee ook voor Nederlandse consumenten.

#### Vraag 7

Is uw verwachting dat dergelijke overnames of pogingen daartoe in de komende tijd vaker zullen voorkomen? Hoe moet de Europese Unie (EU) daar volgens u mee omgaan?

#### Antwoord 7

De sterke opkomst van onder andere Chinese bedrijven kan voor marktpartijen een aanleiding zijn om samen te willen gaan om op mondiaal niveau beter te kunnen concurreren. In de meeste gevallen zal dit vanuit mededingingsoptiek ook geen problemen opleveren. Tegelijkertijd is het kabinet van mening, zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 3, dat dergelijke

fusies en overnames niet mogen leiden tot een significante beperking van de mededinging op de interne markt, waar afnemers en consumenten de nadelen van ondervinden. Het kabinet is dan ook geen voorstander van het versoepelen van het Europese concentratietoezicht. Om de Europese concurrentiekracht te versterken is het naar de mening van het kabinet verstandiger om in te zetten op een gelijk speelveld voor bedrijven op de Interne Markt en het verstevigen van het Europese innovatiebeleid.

#### Vraag 8

Welke mogelijkheden, anders dan in het mededingingsbeleid, ziet het kabinet om de internationale concurrentiepositie van zowel Nederlandse als Europese bedrijven te versterken, naast de inzet om met nieuw EU-toezicht te komen tot een gelijk speelveld voor ondernemingen?

#### Antwoord 8

In de kabinetspositie Europese concurrentiekracht<sup>2</sup> is de visie van het kabinet uiteengezet op de wijze waarop de concurrentiepositie van de EU versterkt moet worden. In deze kabinetspositie is aangegeven dat de EU moet inzetten op het versterken van de Interne Markt, het moderniseren, maar niet verruimen van de mededingingsregels, een modern industriebeleid en een gelijk speelveld. Voor dit laatste punt wordt o.a. gekeken naar multilaterale en bilaterale handelsakkoorden, handelsdefensieve maatregelen, betere bescherming van intellectueel eigendom, het door u benoemde voorstel voor een Level Playing Field instrument (LPFi exportkredietverstrekking en het International Procurement Instrument (IPI) en).

#### Vraag 9

Wat vindt u van de situatie in het Verenigd Koninkrijk (VK), waar de regering in gesprek is met een Chinees staatsbedrijf over aanleg van een hogesnelheidsspoorlijn, dat claimt dit sneller en goedkoper te kunnen dan tot dusver door het VK gepland en begroot? Zijn er naar u weet Europese spelers die dit project ook hadden kunnen doen? Indien ja, welke? Hoe kijkt u naar deze ontwikkeling? Acht u het voorstelbaar dat China op deze wijze ook in Nederland en elders op het Europese vasteland voet aan de grond krijgt?<sup>3</sup>

#### Antwoord 9

Het Verenigd Koninkrijk is bezig uit te zoeken welke partij(en) de betreffende hogesnelheidslijn het beste kan (kunnen) aanleggen. In dit kader heb ik begrepen dat de betrokken instanties geïnteresseerd zijn om te horen hoe de China Railway Construction Corporation (CRCC) denkt hieraan een bijdrage te kunnen leveren. CRCC heeft niet meegedaan in de oorspronkelijke aanbesteding. Ik heb geen inzicht in de exacte aanbestedingsvoorwaarden die het VK gesteld heeft en waarom CRCC daar niet direct aan heeft meegedaan. Op dit moment wordt het project in het VK door Europese bedrijven uitgevoerd, zoals o.a. Balfour Beatty, Carillion, Costain, en Arup.

Het is aan individuele aanbestedende diensten om af te wegen of zij een partij uit een derde land, zoals CRCC, toelaten tot aanbestedingen. China is immers geen partij bij het Government Procurement Agreement. Dat betekent dat een in China gevestigd bedrijf uitgesloten mag worden bij aanbestedingen.

Nederland pleit voor een gelijk speelveld tussen Europese bedrijven en bedrijven uit derde landen. Specifiek op het gebied van aanbestedingen pleit Nederland daarnaast voor wederkerigheid. Dat houdt in dat Nederland wil dat Europese bedrijven in eerlijke concurrentie kunnen opereren met bedrijven uit derde landen, en dat Europese bedrijven in gelijke mate toegang hebben tot de markt voor overheidsopdrachten in derde landen als omgedraaid. In dit verband zet Nederland in EU-verband in op de totstandkoming van een effectief International Procurement Instrument.<sup>4</sup> Daarover lopen op dit moment onderhandelingen binnen de EU. Nederland wil bovendien een

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 821, nr. 73

<sup>3</sup> Financial Times, 14 februari 2020, «China offers to build HS2 in five years and for less money», (<https://www.ft.com/content/d5b6aaaa-4f1a-11ea-95a0-43d18ec715f5>)

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 207, nr. 33

gelijk(er) speelveld bevorderen door het creëren van een zogenaamd Level Playing Field Instrument.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> LPFI; Kamerstuk 21501-30, nr. 470