

Vergaderjaar 1998–1999

**26 116**

## **Intrekking van de Wet stimulering zeescheepvaart**

**Nr. 4**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 24 september 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de in het verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **Algemeen**

De leden van de PvdA-fractie kunnen in beginsel instemmen met het intrekken van de Wet stimulering zeescheepvaart (WSZ).

De wijzigingen die ingevoerd zijn naar aanleiding van de nota Zeescheepvaartbeleid (1995) en de daaruit voortkomende veranderingen in de Wet op de inkomstenbelasting 1964, de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 en de Wet belasting- en premiefaciliteit voor de zeevaart 1995 geven in beginsel voldoende mogelijkheden de voorstellen voor versterking van de onder Nederlandse vlag geëxploiteerde zeescheepvaart door te voeren.

Het succes van deze vooral als «tonnageregeling» bekend staande maatregelen zijn te zien in het aantal enerzijds nieuw onder Nederlandse vlag geregistreerde zeeschepen, anderzijds aan het aantal zeeschepen dat door het zgn. «terugvlaggen» weer in het Nederlandse register zijn opgenomen.

Daarnaast is het tweede deel van het succes wat minder direct zichtbaar, namelijk het aantal nieuw in Nederland gevestigde scheepskantoren dat zich bezig houdt met management van de onder Nederlandse, maar ook onder buitenlandse vlag geregistreerde vloot.

De directe resultaten in werkgelegenheid, zowel in vloot- als in walfuncties zijn merkbaar en, hoewel minder zichtbaar, de bijdrage van deze activiteiten aan het BNP zijn substantieel.

De leden van de PvdA-fractie kunnen dan ook instemmen met het intrekken van de oorspronkelijke voor het doel van versterking van de concurrentiepositie van de zeescheepvaart onder Nederlandse vlag ingevoerde wet.

Er zijn echter in verband met de voorgestelde overgangsmaatregelen een tweetal vragen:

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), De Boer (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Schoenmakers (PvdA). Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), Duijkers (PvdA), Herrebrugh (PvdA), Atsma (CDA), Koenders (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Belinfante (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Bos (PvdA).

1

Heeft het intrekken van de WSZ gevolgen voor die rederijen die niet van de «tonnageregeling» kunnen profiteren door het aanwezig zijn van fiscaal compenserende verliezen?

Deze rederijen kunnen door de voordelen van de WSZ wel de voorkeur geven aan registratie in het Nederlandse register, terwijl anders bij het niet kunnen profiteren van de tonnagebelasting het gevaar van uitvlaggen dreigt;

2

Heeft het intrekken van de WSZ gevolgen voor die rederijen die hun schepen via de CV(Commanditaire Vennootschap)-structuur financieren? Vooral kleinere rederijen maken voor hun scheepsfinanciering gebruik van deze regeling waarbij particuliere investeerders belastingvoordelen verkrijgen door deelname als zgn. «stille» vennoot in CV's ter exploitatie van zeeschepen.

Indien in de hierboven aangegeven gevallen nadelen zouden kunnen ontstaan voor die rederijen die niet (ten volle) van de «tonnageregeling» kunnen profiteren, waarbij met name het gevaar voor uitvlaggen van de vloot zou ontstaan, is de minister dan bereid passende compensatie voor die gevallen voor te stellen, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Het uiteindelijke doel van zowel de oorspronkelijke WSZ als van de wetswijzigingen voortvloeiende uit de nota Zeescheepvaartbeleid is immers het versterken van de Nederlandse maritieme vestigingsvoorwaarden.

Daar er geen financiële middelen voor uitvoering van de Wet stimulering zeescheepvaart ter beschikking worden gesteld, betekent dit dat deze wet feitelijk is uitgewerkt. De leden van de CDA-fractie achten het in stand houden van de WSZ dan ook niet zinvol. Het op 1 januari 1996 gewijzigde stimuleringsbeleid heeft er toe geleid dat het aantal schepen onder Nederlandse vlag fors is toegenomen. Schaduwzijde is het huidige tekort aan met name hoger zeevaartpersoneel. In de media (zie dagblad Trouw d.d. 20 juni jl.) wordt tevens melding gemaakt dat het aantal leerlingen op zeevaartscholen terugloopt. De leden van de CDA-fractie vinden dit een zorgelijke ontwikkeling. Immers, een belangrijke reden voor stimulerende maatregelen was versterking van de maritieme sector. De huidige personeelsproblematiek draagt daar niet toe bij. Deelt de minister deze opvatting? Zo ja, welke aanvullende maatregelen dienen genomen te worden om deze negatieve ontwikkeling te keren?

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Blaauw

De griffier van de commissie,  
Roovers