

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 XIII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2001

Nr. 61

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 27 juni 2001

Met deze brief wil ik u informeren over mijn voornemen om een aanvullend budget van NLG 70 mln. voor de Generieke Steun voor de zeescheepsnieuwbouw ter beschikking te stellen. Tevens geef ik op verzoek van de Commissie voor Economische Zaken (kenmerk 14-01-EZ) een toelichting op de actuele stand van zaken omtrent de CV-compensatie.

GS-budget

Op 21 juni 1999 (ID/FZI/99037187) heb ik u geïnformeerd over de ontwikkelingen in de zeescheepsnieuwbouwsector. Ik heb toen aangegeven dat het op basis van de Europese verordening vanaf 1 januari 2001 niet langer is toegestaan nog ordersteun te verstrekken. Echter, volgens de Europese verordening mogen schepen tot drie jaar na contractdatum met steun worden opgeleverd. De verwachting was toen dat reders hun orders naar voren zouden halen zodat de schepen nog in aanmerking zouden komen voor steun. Om de toen verwachte «orderboom» van eind 2000 te kunnen accommoderen heb ik in 1999 besloten het beschikbare bedrag voor 2000 te verhogen tot NLG 130 mln. (1999: NLG 70 mln.). Daarnaast heb ik in 2000 ook nog extra middelen ten behoeve van exportfinanciering van scheepsbouworders ter beschikking gesteld.

De «orderboom» eind 2000 is echter veel omvangrijker geweest dan in 1999 ingeschat kon worden. Naar aanleiding van deze situatie heeft de Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) recent een studie door PricewaterhouseCoopers (PWC) laten verrichten naar de omvang van deze zgn. decemberorderproblematiek. Uit deze studie blijkt onder meer dat:

- in 2000 voor een totaal bedrag van NLG 6,6 mrd. aan orders is geboekt waarvan een fors deel in de maand december. Dit was veel groter dan voorzien: in december is namelijk voor meer dan NLG 4 mrd. aan orders geboekt waarvan ruim NLG 3 mrd. onder voorwaarde dat er steun wordt verleend.
- een aantal EU landen zijn budgetten heeft verhoogd om deze sterk

- hogere orderintake te kunnen accommoderen, terwijl andere EU landen een zgn. «open end budget» hebben.
- de VNSI voor een aantal werven in de nabije toekomst continuïteitsproblemen voorziet mocht een deel van de decemberorders niet kunnen worden geëffectueerd. De «orderboom» in december wordt immers veroorzaakt door het naar voren halen van orders in verband met het aflopen van de ordersteun, waardoor de komende periode de orderintake zal afnemen.

Samenvattend blijkt uit het onderzoek van de VNSI dat de sector door de enorme orderintake in de maand december weliswaar uitzicht heeft op een goed gevulde orderportefeuille maar dat een groot deel van deze orders nog afhankelijk is van eventuele subsidietoekenning.

Beoordelingskader

Ik heb altijd gepleit voor afschaffing van de scheepsbouwsteun. Het feit dat binnen de Europese Unie een apart steunkader voor scheepsbouw bestaat betekende dat de Nederlandse overheid min of meer gedwongen was om ook een bepaalde mate van steun aan de sector te geven. Daarbij heeft de Nederlandse overheid zich altijd «zuinig» opgesteld, teneinde de sector te dwingen door efficiënte productie hun concurrentiepositie in stand te houden. Dit beleid heeft zeker zijn vruchten afgeworpen getuige ook de toenemende orderintake van de afgelopen jaren.

Het zou dan ook teleurstellend zijn dat – net nu er een situatie is waar de ordersteun daadwerkelijk is afgeschaft – door extra steun in andere EU landen, Nederlandse werven orders dreigen te verliezen welke juist nodig zijn om de komende (waarschijnlijk magere) jaren te kunnen overbruggen.

De afgelopen jaren is de orderintake gemiddeld ruim NLG 2 mld. geweest. Hiervoor was door EZ een GS budget van ongeveer gemiddeld NLG 60 mln. ter beschikking gesteld. Trekken we deze lijn door – met andere woorden hanteren we ongeveer dezelfde steunintensiteit als in het verleden – dan volgt hieruit dat tegenover een orderintake van NLG 6,6 mld. een GS-budget van ca. NLG 200 mln. zou horen. Zoals reeds aangegeven is in 2000 een GS-budget van NLG 130 mln. ter beschikking gesteld. Er is dus een aanvullend budget van NLG 70 mln. gewenst om de internationale concurrentiepositie van de sector te kunnen ondersteunen.

Ik heb bij de afweging om een extra budget ter beschikking te stellen twee andere factoren meegenomen. In de eerste plaats betreft dit de exportfinanciering. De VNSI geeft een indicatie dat naast een extra GS-budget van NLG 80 mln. ook een aanvullend budget van NLG 100 mln. voor exportfinanciering noodzakelijk zou zijn. Door de systematiek van het exportinstrumentarium (EFZ-regeling) zijn er geen mogelijkheden om hieraan tegemoet te komen. De EFZ-regeling is inmiddels per 13 juni jl. officieel ingetrokken.

Een ander punt betreft de benutting van het GS-budget vorig jaar. De GS-regeling was eind november volledig uitgeput. Na deze datum konden werven geen subsidieaanvragen meer indienen. Hierdoor was het voor de werven niet mogelijk om de zogenaamde decemberorders nog voor ordersteun in aanmerking te laten komen. Als gevolg hiervan zijn de werven dus beperkt in hun mogelijkheden om de ordersteun in te zetten op die orders waar ze het qua concurrentie het meeste nodig hebben.

Conclusie

Bij het beschikbaar stellen van het GS-budget 2000 is onvoldoende zicht geweest op de enorme orderintake in de maand december. Zonder extra middelen zal een groot deel van deze orders alsnog naar buitenlandse

concurrenten gaan, waardoor de uitgangspositie van de Nederlandse werven bij de overgang naar de situatie zonder productiesteun (aanzienlijk) wordt verzwakt. Immers, door het niet binnenhalen van deze voorwaardelijke orders zal leegloop ontstaan die – juist in deze sector – snel zal leiden tot continuïteitsproblemen.

Om het «weglekken» van deze orders te voorkomen heb ik het voornemen een extra budget van NLG 70 mln. voor de decemberorders uit 2000 ter beschikking te stellen. Dit is binnen de Brusselse regelgeving toegestaan. Het gemiddelde steunpercentage (ca. 4,5%) blijft hiermee gelijk aan hetgeen het Ministerie van Economische Zaken in het verleden beschikbaar heeft gesteld. De additionele bijdrage zal worden gedekt binnen de begroting van mijn ministerie.

Ik wil benadrukken dat deze ophoging niets afdoet aan mijn standpunt dat ik tegen elke vorm van herinvoering van scheepsbouwsteun blijf. Tijdens de laatste Industrieraad en in een brief aan Europees Commissaris de heer Lamy heb ik dit standpunt nogmaals expliciet herhaald.

CV-compensatie

De afgelopen maanden hebben de VNSI en de provincie Groningen onderzoek laten doen naar mogelijke alternatieven voor de scheepvaart CV die per 31 december vorig jaar is beëindigd. Uit deze onderzoeken komt onder andere naar voren dat in de jaren 1998 en 1999 voor een waarde van ruim NLG 500 mln. per jaar aan CV-schepen is gebouwd in Nederland. Deze CV's vormden een belangrijke bron voor het aantrekken van risico-dragend kapitaal voor de kleinehandelsvaartreders (KVH). Door het wegvallen van de CV's ondervinden deze partijen problemen om de financiering van nieuwe schepen rond te krijgen. Om deze marktimperfectie op te heffen wordt voorgesteld een participatie- en/of garantiefonds op te zetten. Ook andere Europese landen kennen soortgelijke regelingen die in deze behoefte voorzien.

Belangrijk aspect van deze fondsen is het revolving karakter. Dit betekent dat na een periode van 6 à 7 jaar sprake zou zijn van een zelfvoorzienend instrument. Voor wat betreft de uitvoering wordt voorgesteld om de NESEC en/of de NOM een rol te laten spelen. Het kabinet heeft besloten in beginsel een budget van circa NLG 200 miljoen voor de periode van 2002 tot en met 2007 ter beschikking te stellen.

In de komende periode zal met betrokken partijen overleg worden gevoerd om de voorstellen van de VNSI en de Provincie Groningen verder uit te werken. Belangrijk element daarbij is de Brusselse regelgeving.

De Minister van Economische Zaken,
A. Jorritsma-Lebbink