

Vergaderjaar 1995–1996

24 517

Najaarsnota 1995

Nr. 4

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 1995

Tijdens de plenaire behandeling van de Najaarsnota op 12 december jl. is door de leden Ybema en Van der Ploeg een motie (Kamerstukken II 1995/96, 24 517, nr. 3) ingediend waarin erop wordt aangedrongen ook het fiscale gedeelte van **het budget voor de Wet stimulering zeescheepvaart** (hierna: WSZ) in 1995 nog te verhogen. Naar aanleiding daarvan heb ik toegezegd dat ik de motie zal bezien op de technische mogelijkheden om nog in 1995 geld te besteden, dit mede beoordeeld vanuit de oogpunten van rechtmatigheid en doelmatigheid.

De mogelijkheden om bij een verhoging van het budget voor 1995 nog in dit jaar te komen tot additionele structuurverklaringen ten behoeve van toekenning van zeescheepvaartaf trek, worden bepaald door het systeem van de WSZ. Namens de Minister van Verkeer en Waterstaat kan ik mededelen dat het systeem van de WSZ met zich mee brengt dat na verzending van de beschikkingen op de ingediende aanvragen – welke voor 1995 inmiddels heeft plaatsgevonden – een verhoging van het budget uitsluitend tot besteding kan leiden door middel van een hernieuwde openstelling van de aanvraagprocedure voor een ieder die aanspraak zou kunnen maken op een structuurverklaring. Een afwijking van dit systeem door het budget voor de thans verstreken periode met terugwerkende kracht te verhogen zou kunnen worden aangemerkt als een onzorgvuldig handelen van de overheid jegens de scheepvaart-ondernemingen die in juli 1995 geen aanvraag hebben ingediend, maar op dit moment wel beschikken over concrete plannen voor de aanschaf van een schip en – indien deze aan de voorwaarden en criteria van de WSZ zouden worden getoetst – in beginsel in aanmerking zouden komen voor een structuurverklaring. Deze ondernemingen zouden een juridische procedure tegen de overheid kunnen aanspannen.

Met betrekking tot de ondernemingen die wel een aanvraag hebben ingediend, kan hieraan nog worden toegevoegd dat voor een aantal schepen de termijn waarbinnen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van de WSZ-faciliteit moest zijn voldaan, inmiddels is verlopen. De bouwcontracten voor deze schepen bestaan formeel niet meer, zodat ook

met betrekking tot deze schepen de aanvraagprocedure opnieuw zou moeten worden opengesteld.

Het voorgaande betekent dat de juridische risico's van het toekennen op basis van de huidige rangorde onverantwoord groot zijn. Dit betekent dat voor het afgeven van nieuwe structuurverklaringen een nieuwe aanvraagronde zou moeten worden geopend. De afhandeling daarvan kan in 1995 niet meer worden afgerond. Het is derhalve alleen om deze reden al niet mogelijk om nog in 1995 op kasbasis te komen tot een rechtmatige en doelmatige aanwending van extra middelen voor de WSZ.

Tenslotte wijs ik er nog op dat de Europese Commissie heeft ingestemd met het WSZ-beleid tot en met 1995. Verzending van beschikkingen in 1996 zou in tegenspraak zijn met hetgeen in het kader van het nieuwe zeescheepvaartbeleid aan de Europese Commissie is gemeld inzake de afbouw van de WSZ in 1995.

De Minister van Financiën,
G. Zalm