

Vergaderjaar 2003–2004

29 505

Scheepsbouwsector

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2004

De afgelopen periode heb ik veelvuldig met uw Kamer gecommuniceerd, deels schriftelijk¹ en deels mondeling. In het meest recente overleg dat ik donderdag 8 april jl. met u heb gehad heb ik aangegeven dat ik een brief zou sturen waarin ik u nader zou informeren over mijn voornemens met betrekking tot steunverlening aan de scheepsbouw. Tijdens het aansluitende VAO zijn vier moties ingediend. Tijdens de stemming over deze moties op 14 april jl. is de motie-Kortenhorst/Snijder-Hazelhoff (kamer-nummer 29 505, nr. 4) aangenomen. In deze motie wordt de regering verzocht naar middelen te zoeken voor het nemen van maatregelen om een level playing field voor de scheepsbouw te handhaven.

Op 16 april 2004 heeft het Kabinet de discussie over de Voorjaarsnota afgerond. Ik ben verheugd u te kunnen mededelen dat het Kabinet in het kader van de Voorjaarsnota heeft besloten een bedrag van € 70 mln. voor de scheepsbouw ter beschikking te stellen. In deze brief zal ik een inhoudelijke toelichting geven waar ik deze middelen voor in wil zetten en wil ik verder kort ingaan op het proces dat tot deze resultaten heeft geleid. Eerst wil ik echter aangeven hoe ik tegen de scheepsbouwsector aankijk omdat ik de afgelopen periode heb gemerkt heb dat hier enige onduidelijkheid over bestaat.

Positie Nederlandse scheepsbouw

In mijn ogen is de Nederlandse scheepsbouw een gezonde sector die zich heeft toegelegd op het produceren van technologisch hoogwaardige schepen en daarmee in bepaalde niches marktleider is. Door de herstructurering in de jaren zeventig en tachtig en het feit dat werven zich hebben toegelegd op het efficiënt bouwen van schepen met een hoge toegevoegde waarde heeft de sector de basis gelegd voor een gezonde internationale concurrentiepositie. De Nederlandse scheepsbouw loopt daarmee voorop in Europa en heeft daardoor haar positie ondanks de economische teruggang goed weten vast te houden. Cijfers uit een recent rapport² van Stichting Nederland Maritiem Land laten zien dat het gaat om een sector

¹ Brief dd. 2 februari 2004 (kamerstuk 21 501-30, nr. 34) Brief dd. 1 april 2004 (kamerstuk 21 501-30, nr. 41) Brief dd. 6 april 2004 (kamerstuk 29 505, nr. 1).

² De Nederlandse Maritieme Cluster: «Monitor en Dynamiek», oktober 2003. Onderzoek uitgevoerd door Policy Research Corporation in opdracht van Stichting Nederland Maritiem Land.

met een directe productiewaarde van bijna € 2 miljard waarvan ca. 50% wordt geëxporteerd en waar ruim 10 000 mensen werkzaam zijn. De activiteiten van de scheepsbouw genereren ook indirecte effecten. Het gaat hier om een productiewaarde van ca. € 1,3 miljard en een werkgelegenheid van bijna 11 000 mensen.

Gezien de positie van de Nederlandse scheepsbouw heb ik na afloop van de Raad voor Concurrentievermogen de opmerking gemaakt dat binnen Europa de scheepsbouwsector niet gebaat is bij specifieke subsidies in de vorm van productiesteun. Hierdoor creëer je allerlei ongewenste effecten die de concurrentiepositie van Europese scheepsbouwers nadelig kunnen beïnvloeden. Echter ook andere stimuleringsmaatregelen – hier kom ik later nog op terug – zullen getoetst moeten worden aan de vraag of ondersteuning (in welke vorm dan ook) van de sector niet tot een verstoring van het Europese level playing field leidt. Ik ben van mening dat wanneer we binnen Europa een daadwerkelijk level playing field weten te bereiken de Nederlandse scheepsbouw een goede toekomst tegemoet kan zien. Op 5 april jl. heb ik een overleg gehad met vertegenwoordigers van de sector waarin ik mijn positie ten opzichte van de scheepsbouw expliciet duidelijk heb gemaakt. De dag daarna, op 6 april jl. heb ik tijdens de demonstratie, georganiseerd door de vakbonden, een petitie in ontvangst genomen en heb ik dit standpunt nogmaals herhaald.

Verlenging Temporary Defense Mechanism (TDM)

Het TDM komt voort uit het twee sporenbeleid dat de Europese Commissie heeft ingezet als reactie op de concurrentieverstorende activiteiten van Zuid-Korea. Enerzijds heeft de Europese Commissie een klachtenprocedure tegen Zuid-Korea ingezet bij de WTO en parallel hieraan heeft zij besloten om, lopende deze WTO procedure, het TDM in te stellen. De inschatting was destijds dat de WTO-procedure tot maart 2004 zou duren. Deze procedure neemt echter meer tijd in beslag en het rapport van het WTO-panel wordt pas in augustus van dit jaar verwacht. Partijen kunnen dan nog in beroep gaan waardoor een definitief besluit van de beroepsinstantie niet eerder dan begin 2005 wordt voorzien. In dat kader heeft de Europese Commissie aan de Raad voor Concurrentievermogen het voorstel gedaan om, hangende de looptijd van de WTO-procedure, het TDM te verlengen tot 31 maart 2005.

Tijdens de Raad voor Concurrentievermogen (RvC) van 11 maart jl. is dit voorstel met meerderheid van stemmen aangenomen. Ik heb – samen met Zweden, Finland en Denemarken – sterk geageerd tegen dit besluit maar we hadden te weinig medestanders om het voorstel van de Europese Commissie te kunnen blokkeren. Ik heb u reeds aangegeven dat ik van mening ben dat deze verlenging van het TDM een slecht besluit is, niet alleen vanuit nationaal perspectief maar zeker ook vanuit Europees perspectief. Zoals gezegd moeten we in Europa stoppen met het op deze manier ondersteunen van de scheepsbouwsector. Hierdoor creëer je een ongezonde concurrentiebasis terwijl we juist een stap voorwaarts zouden moeten maken om op basis van technologisch leiderschap de concurrentiepositie van de Europese – en dus ook de Nederlandse – scheepsbouwsector te versterken. Dit is overigens mijns inziens in lijn met de uitgangspunten van het «Leadership 2015» rapport.

Het toenmalige Kabinet heeft bij de invoering van het TDM een bedrag van € 60 mln. ter beschikking gesteld voor de TROS-regeling. Zoals u weet is het budget van deze regeling volledig uitgeput. Door de verlenging van het TDM en het feit dat andere landen inmiddels hebben aangegeven hiervoor middelen ter beschikking te zullen stellen komen Nederlandse werven in een ongelijke concurrentiepositie terecht. Zoals ik reeds

eerder heb aangegeven wil ik dit voorkomen. Het Kabinet heeft daarom besloten een bedrag van in totaal € 50 mln. (kasmatig gespreid over € 30 mln. in 2004 en € 20 mln. in 2005) voor de verlenging van de TROS-regeling beschikbaar te stellen.

Overleg met de sector

In mijn brief van 2 februari jl. heb ik aangegeven dat ik er sterk aan hecht om in goed overleg met de sector de nationale invulling van het «Leadership 2015» rapport nader uit te werken en zo te komen tot een breedgedragen resultaat. In dat kader is een tweetal rondetafelbijeenkomsten georganiseerd met stakeholders uit de sector. Daarbij gaat het niet alleen om vertegenwoordigers van scheepswerven maar ook van maritieme toeleveranciers, de kennisinfrastructuur en vakbonden.

Naar aanleiding van de eerste rondetafelbijeenkomst zijn twee werkgroepen aan de slag gegaan op het terrein van financiering en innovatie. Ook bij deze werkgroepen was een grote betrokkenheid vanuit de maritieme sector. In de korte tijd die ter beschikking stond hebben zij een grote hoeveelheid werk verzet die noodzakelijk was om te komen tot goed onderbouwde voorstellen die tevens een breed draagvlak kennen. Tijdens de tweede rondetafelbijeenkomst op 15 maart jl. hebben de voorzitters van de werkgroepen hun resultaten gepresenteerd. In de navolgende paragrafen zal hier verder op in worden gegaan.

Leadership 2015

Zoals al eerder aangegeven door de Staatssecretaris van Economische Zaken onderschrijft de Nederlandse overheid de resultaten van «Leadership 2015». Tijdens de eerste rondetafelbijeenkomst is bepaald welke nationale prioriteiten uit het «Leadership 2015» rapport volgen. Deze liggen op het terrein van de financieringsproblematiek en het stimuleren van innovatie. Een derde prioriteit betreft het creëren van een level playing field. Ten aanzien van dit laatste punt wil ik een opmerking maken over de artikelen die enige tijd geleden in de pers zijn verschenen naar aanleiding van het voornemen van de Spaanse overheid om een steunpakket van ca. € 715 mln. aan de scheepsbouwsector ter beschikking te stellen.

Laat ik voor op stellen dat deze aangekondigde maatregelen mij behoorlijke zorgen baren. Het gaat dan niet zozeer over de onderwerpen waar de Spaanse overheid deze middelen op in wil zetten, dat zijn tenslotte ook de prioriteiten die we op nationaal niveau hebben vastgesteld. Mijn ongerustheid wordt met name veroorzaakt door de enorme omvang van de ter beschikking gestelde subsidies waardoor een zeer ongewenste verstoring van het Europese level playing field kan ontstaan.

Ik heb Commissaris Monti hier persoonlijk op aangesproken en mijn grote zorgen hierover kenbaar gemaakt. In dat gesprek heeft hij expliciet aangegeven dat hij mijn zorg zeer serieus neemt en dat hij de Spaanse voorstellen, wanneer die officieel aan hem worden voorgelegd, nauwkeurig zal analyseren en zal toetsen aan de vigerende Europese wet- en regelgeving.

Financiering

Op het gebied van financiering is een werkgroep gestart die tot opdracht had meer inzicht te verschaffen in de problematiek rond de financiering van nieuw te bouwen schepen. Het uiteindelijke doel van de werkgroep was om te komen tot een evaluatie en prioritering van de oplossingsmogelijkheden. De problematiek inzake de financiering van nieuw te bouwen schepen vloeit met name voort uit de constatering dat:

- de waarde van de jaarlijkse productie van een scheepswerf vele malen groter is dan de bedrijfswaarde en dat een onvoltooid schip niet wordt gezien als een kapitaalgoed,
- de werf volledig aansprakelijk is voor het gehele bouwproject;
- werven aan reders een bankgarantie dienen af te geven voor aanbestedingen tijdens de bouw van het schip;
- financiële instellingen hun belang in de scheepsbouw aan het afbouwen zijn.

Deze factoren maken het voor een scheepswerf steeds moeilijker om de financiering van nieuw te bouwen schepen rond te krijgen. Dit is overigens niet een specifiek Nederlands probleem, ook andere Europese landen kampen met dezelfde problematiek.

Na een uitvoerige inventarisatie – waarbij niet alleen is gekeken naar de situatie in Nederland maar ook naar de mogelijkheden in andere Europese landen – heeft de werkgroep een shortlist opgesteld van drie mogelijke instrumenten die een oplossing kunnen bieden voor de geconstateerde financieringsproblematiek, te weten: een garantiefonds, een participatiefonds en/of een fiscale faciliteit (willekeurige afschrijving).

De werkgroep is de afgelopen periode intensief bezig geweest de onderwerpen verder uit te werken en heeft op 15 maart jl. haar bevindingen gepresenteerd aan de rondetafelbijeenkomst. Na een uitvoerige discussie zijn in de bijeenkomst de volgende conclusies getrokken:

1. Het instellen van een garantieregeling heeft prioriteit;
2. Handhaving van het level playing field is van cruciaal belang.

Ad 1. Garantieregeling

In de rondetafelbijeenkomst is besloten dat wanneer gekeken wordt naar mogelijke oplossingsrichtingen de prioriteit ligt op het instellen van een garantiefonds voor de scheepsbouwsector.

Belangrijke argumenten hiervoor zijn dat een dergelijk instrument:

- direct aangrijpt op de problematiek van de doelgroep,
- in principe een revolverend karakter heeft;
- gezien de recente goedkeuring van de Commissie van een soortgelijke Duitse garantieregeling snel de goedkeuringprocedure van de Europese Commissie zou kunnen doorlopen.

De analyse en conclusies van de rondetafelbijeenkomst onderschrijf ik grotendeels zij het dat ik van mening ben dat een dergelijke regeling in principe het beste op Europees niveau ingevoerd zou kunnen worden. In dat geval zou er namelijk sprake zijn van uniformiteit en transparantie hetgeen zal bijdragen aan het creëren van een level playing field binnen Europa. De Europese Commissie heeft in haar mededeling naar aanleiding van het «Leadership 2015» rapport aangekondigd om samen met de sector te zullen verkennen welke mogelijkheden er zijn om de Europese Investeringsbank (EIB) hier een rol te laten spelen. Commissaris Liikanen heeft recentelijk aangegeven dat na een enigszins aarzelende start de eerste gesprekken met de EIB zijn gevoerd en dat hij hoopt op korte termijn meer concrete resultaten te kunnen presenteren.

Gezien de hoge prioriteit die niet alleen de sector maar ook de Tweede Kamer aan deze problematiek heeft toegekend heeft het Kabinet besloten om in totaal € 20 mln. voor een dergelijke garantieregeling beschikbaar te stellen (€ 10 mln. in 2005 en € 10 mln. in 2006). De nadruk van deze regeling zal komen te liggen op het verstrekken van garanties met betrekking tot de voor-financiering van nieuw te bouwen schepen. De opzet van een Nederlandse garantieregeling zal de komende periode in overleg met betrokken partijen verder worden uitgewerkt.

Nog meer dan in het verleden zullen het Nederlandse bedrijfsleven en overheid een actief beleid voeren om eventuele concurrentieverstorende activiteiten bij de Europese Commissie aan de orde te stellen. De Europese Commissie heeft de primaire verantwoordelijkheid om het level playing field binnen de Europese Unie te bewaken en heeft daarnaast de mogelijkheden om in geval van misstanden straffen op te leggen. In dit kader is het overigens wel belangrijk om «hard» bewijsmateriaal aan de Europese Commissie te kunnen overleggen omdat de praktijk uitwijst dat ook de Commissie anders geen handvatten heeft om dergelijke cases daadwerkelijk aan te pakken.

De CDA-fractie heeft een aantal keren aangedrongen op het instellen van een «crashteam concurrentievervalsing». Gegeven het feit dat ik geen enkele bevoegdheid heb om in andere Europese lidstaten bedrijven te gaan controleren is de vraag dan aan de orde hoe je dat het beste kunt opzetten. De Europese Commissie heeft deze mogelijkheden echter wel en daarom zijn de Staatssecretaris en ik de afgelopen periode zo actief geweest om Commissaris Monti aan te sporen zijn bevoegdheden te gebruiken.

In mijn gesprek met Commissaris Monti heeft hij aangegeven dezelfde doelstellingen als de Nederlandse overheid na te streven en dat hij in Nederland altijd een belangrijke partner heeft gezien om dit te bereiken. In dat kader refereerde hij nogmaals naar de drie procedures die de Commissie tegen Spaanse werven heeft lopen en sprak hij de verwachting uit op korte termijn in één van de cases een uitspraak te zullen doen.

Innovatie

Op het gebied van het stimuleren van innovatie heeft de desbetreffende werkgroep een aantal actielijnen uitgewerkt. In de eerste plaats heeft de werkgroep een analyse gemaakt van de ervaringen van de scheepsbouwsector (inclusief maritieme toeleveranciers en kennisinfrastructuur) met het EZ technologiestimuleringsinstrumentarium. Op basis van deze resultaten heeft de werkgroep aanbevelingen gedaan over:

- mogelijke aanpassingen van het bestaande EZ instrumentarium;
- de ondersteuning door de overheid van de Nederlandse kennisinfrastructuur.

Tevens heeft de werkgroep een voorstel gedaan met betrekking tot de contouren van een nieuwe Innovatiestimuleringsregeling specifiek voor de scheepsbouw. De uitgangspunten voor een dergelijke regeling zijn gebaseerd op de Europese Scheepsbouwkaderregeling die per 1 januari jl. van kracht is geworden. In deze kaderregeling staat – op hoofdlijnen – welke mogelijkheden er zijn om innovatie te stimuleren. Tijdens de tweede rondetafelbijeenkomst is naar aanleiding van de presentatie van de resultaten van de werkgroep afgesproken dat over dit onderwerp nog nadere discussie nodig is.

Zoals al eerder aangegeven onderschrijf ik het grote belang van innovatie om het concurrentievermogen van de sector te verbeteren. In het vervolgoverleg dat ik hier nog met de sector over heb zal ik goed kijken naar de mogelijkheden die het EZ instrumentarium kan bieden om hier invulling aan te geven. In dit kader is het goed te vermelden dat ik door SENTER een analyse laat uitvoeren naar de deelname van de Nederlandse scheepsbouw (inclusief kennisinstellingen en maritieme toeleveranciers) in het EZ technologiestimuleringsinstrumentarium. Ik ben dit rapport nog aan het bestuderen maar zal de uitkomsten meenemen in de vervolgdiscussie die ik met de sector zal hebben.

Voor de gedachtevorming over de mogelijkheden om innovatie te stimuleren is het verder van groot belang hoe de discussie in Europees verband tussen de Europese Commissie en de Europese scheepsbouwindustrie (CESA) verloopt. In principe ondersteun ik zo'n aanpak omdat op deze manier meer transparantie en uniformiteit wordt gecreëerd hetgeen bijdraagt aan de totstandkoming van een level playing field binnen Europa. Tegelijkertijd ben ik van mening dat we zeer voorzichtig moeten zijn met de invoering van specifieke regelingen omdat dit lidstaten de mogelijkheid kan bieden de subsidiekraan wederom ruimhartig open te zetten. Een goed voorbeeld hiervan is het voornemen van Spanje om een omvangrijk budget voor technologiestimulering aan de scheepsbouw ter beschikking te stellen. Het lijkt er op dat Spanje via de weg van technologiestimulering de scheepsbouw intensief wil ondersteunen. Dit leidt mijns inziens tot een verstoring van het Europese level playing field. Ook dit punt heb ik mijn gesprek met Commissaris Monti aan de orde gesteld.

Tot slot

Zoals ik in het debat van 8 april jl. al heb aangegeven ben ik mij zeer goed bewust van de situatie in de Nederlandse scheepsbouw. De afgelopen periode heb ik de problematiek rond de Nederlandse scheepsbouw uitvoerig in het Kabinet besproken en heb ik gekeken welke mogelijkheden er zijn om de scheepsbouwsector te ondersteunen. Gezien de moeilijke financiële positie van de Rijksoverheid was dit een zeer lastige discussie. Ik ben dan ook van mening dat met het pakket van maatregelen dat ik in deze brief heb gepresenteerd de Nederlandse scheepsbouw haar gezonde concurrentiepositie zal kunnen behouden en verder kan versterken. Hiermee geef ik ook invulling aan de eerder genoemde motie-Kortenhorst/Snijder-Hazelhoff. Nu de discussie over de Voorjaarsnota is afgerond zal ik in goed overleg met betrokken partijen aan de slag gaan om de aangegeven actielijnen verder uit te werken.

De Minister van Economische Zaken,
L. J. Brinkhorst