

Vergaderjaar 2008–2009

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 19

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARISSEN VAN FINANCIËN EN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2009

Tijdens het Verzamel-AO van 26 november 2008 (Kamerstuk 30 375, nr. 7) met de vaste commissie voor Financiën heb ik (staatssecretaris van Financiën) de Kamer een gezamenlijke brief met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het zeevaartbeleid toegezegd. In deze brief zal nader worden ingegaan op voorstellen omtrent het herstel van het level playing field, voor zover dat de loonkosten betreft, voor de Nederlandse reders ten opzichte van hun Europese concurrenten.

In de brief van 13 oktober 2008¹, die tijdens het hiervoor bedoelde Verzamel-AO is besproken, ben ik, mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, reeds tegemoetgekomen aan de motie Roefs/Kortenhorst. Deze motie verzoekt de Kamer te informeren over de mogelijkheden om de concurrentiekracht van Nederlandse reders en de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden te herstellen en daarbij onder meer in te gaan op het voorstel van de sociale partners om de afdrachtvermindering zeevaart te verhogen van 40 naar 45% van het brutoloon, de effectiviteit van de regeling te optimaliseren en in het buitenland getroffen maatregelen van commentaar te voorzien op hun bruikbaarheid in de Nederlandse situatie.

Naast een analyse van de Europese richtsnoeren en een uiteenzetting van verschillende oplossingsrichtingen, is in die brief aangegeven dat uit een vergelijking met België en Duitsland blijkt dat op basis van gelijke brutolonen, de loonkosten in Nederland voor de belangrijkste categorie van werknemers (officiëren met een brutoloon van € 45 000) circa € 2 500 hoger liggen.

In deze brief zal het door uw Kamer gevraagde perspectief van de staatssecretaris van Financiën en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op de voorliggende situatie nader uiteen worden gezet. Los van de vraag of verdere actie wenselijk is, wordt aangegeven waartoe de mogelijk-

¹ Kamerstukken II 2008/09, 31 409, nr. 9.

heden volgens het kabinet strekken voor wat betreft de voorliggende verzilveringsproblematiek en het loonkostenverschil. In aanvulling daarop willen wij de Kamer nader informeren op het punt van de budgettaire gevolgen en de met de regelingen gepaard gaande uitvoeringskosten. Het level playing field wordt vervolgens bekeken in een breder perspectief. De brief wordt afgesloten met een samenvatting.

De instrumenten: Afdrachtvermindering versus subsidie

Het is niet mogelijk om met het fiscale instrument van de afdrachtvermindering zeevaart het loonkostenverschil met concurrenten effectief te verminderen. Voor 40% van de reders bestaat er al een verzilveringsprobleem, waardoor zij niet kunnen worden bereikt omdat binnen de systematiek van ons fiscale stelsel geen mogelijkheid bestaat het gedeelte van de afdrachtvermindering dat meer bedraagt dan de ingehouden loonbelasting en premies voor de volksverzekeringen, uit te betalen. Dit geldt ook voor de afdrachtvermindering zeevaart. Dit treft juist de groep reders waar het personeelsbestand vooral bestaat uit zeevarenden, waardoor minder verrekening met de ingehouden loonbelasting en premies voor de volksverzekeringen van het walpersoneel mogelijk is. Door een verhoging van het percentage van de afdrachtvermindering zeevaart naar 45% zou zelfs 55% van de reders een verzilveringsprobleem krijgen.

Voor het oplossen van de verzilveringsproblematiek kan een aanvullende subsidie effectief zijn. De verzilveringsproblematiek bestaat dan nog steeds maar wordt door een subsidie gecompenseerd.

Een subsidie ter grootte van het niet verzilverbare deel van de afdrachtvermindering zeevaart heeft een budgettair beslag van circa € 6 miljoen per jaar. Bij een dergelijke subsidie moet bedacht worden dat voor de uitvoering van de subsidieregeling een aparte uitvoeringsorganisatie (naast de Belastingdienst voor de afdrachtvermindering zeevaart) nodig is. Daaraan zijn extra kosten verbonden. Deze worden geschat op circa 10% per jaar.

Opgemerkt dient echter te worden dat voor een dergelijke subsidie geen geld beschikbaar is op de Rijksbegroting.

Level playing field in breder perspectief

Het kabinet is van mening dat het level playing field in een breder perspectief moet worden gezien. Dit bredere perspectief relateert de mate waarin er sprake zou zijn van een onevenwichtigheid in het level playing field in het nadeel van de reders in Nederland.

Het verschil in level playing field, waar de huidige discussie over gaat, betreft de loonkosten voor de Nederlandse zeevarenden op de Nederlandse vloot ten opzichte van Duitsland en België. Hier wordt een verschil van € 2 500 met Duitsland en België geconstateerd. Als naar de kostenopbouw van een representatieve Nederlandse reder wordt gekeken maken de loonkosten van de zeevarenden slechts circa 15% uit van de totale kosten van het exploiteren van een schip.

Bovendien heeft het geconstateerde loonkostenverschil met de buurlanden betrekking op een relatief kleine groep zeevarenden. Van de in totaal 20 000 zeevarenden op de Nederlandse vloot hebben zo'n 6300 zeevarenden de Nederlandse nationaliteit. Het overgrote deel van de bemanning van de Nederlandse vloot bestaat uit buitenlandse zeevarenden, afkomstig uit bijvoorbeeld de Filippijnen, waarbij geen sprake is van een verstoring van het level playing field. De sociale partners sluiten in overleg met de Filippijnse overheid aparte, goedkopere CAO's af met Filippijnse zeevarenden. Deze praktijk bestaat ook in bepaalde andere

landen. Deze zijn ten minste gebaseerd op de arbeidsvoorwaarden in het thuisland aangevuld met een pakket aan sociale zekerheidsbescherming, dat voortvloeit uit verdragsverplichtingen waarbij Nederland partij is.

Buiten de loonkosten bestaan kosten onder meer uit havenkosten, brandstofkosten, commissies, verzekeringen, onderhoud en reparatie. Deze beslaan dan circa 85% van de totale kosten. Of er ook een verschil (ten voordele of ten nadele van de Nederlandse reders) ter zake van deze kosten bestaat, is onbekend. Wel is het aannemelijk dat er geen noemenswaardig verschil zal bestaan ter zake van brandstofkosten en havenkosten, omdat reders in een zelfde marktsegment in gelijke mate hiermee worden geconfronteerd.

Het level playing field van de sector wordt niet alleen beïnvloed door fiscale aspecten, maar zeker ook door allerlei niet-fiscale overheidsinspanningen. In de Beleidsbrief Zeevaart van 4 april 2008¹ is een groot aantal niet-fiscale maatregelen genoemd, zoals facilitering van de Nederlandse maritieme cluster (een subsidieregeling), ondersteuning op het terrein van innovatie (een innovatieprogramma voor reders), een aantrekkelijk Nederlands scheepsregister met minimale administratieve lasten en moderne klantgerichte registratieprocedures, kwalitatief hoogwaardig onderwijs en ondersteuning van de arbeidsmarkt (een subsidie voor een deel van de kosten van snuffelstages). Verder draagt de Nederlandse regering door middel van een subsidie aan de zeevaartschool Palompon in belangrijke mate bij aan het opleiden van gekwalificeerde zeevarenden uit de Filippijnen.

Met het Belastingplan 2009 zijn per 1 januari 2009 de fiscale faciliteiten voor de zeescheepvaart uitgebreid, zoals een extra schaal in de tonnageregeling waardoor het voor reders aantrekkelijker wordt om het beheer van grote schepen vanuit Nederland te verrichten. Een toename van de Nederlandse handelsvloot als gevolg hiervan zal een positieve uitstraling hebben op Nederland als maritiem vestigingsland. Daarnaast wordt de tonnagelasting voor scheepsmanagers verlaagd, waardoor naar verwachting meer schepen vanuit Nederland zullen worden beheerd. Ook deze maatregel verbetert de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaartsector. Deze maatregelen zijn recent door Brussel goedgekeurd.

Verder zal de Nederlandse overheid zich in internationaal verband blijven inzetten op het tegengaan van oneerlijke concurrentie voor de Nederlandse reders (zoals bijvoorbeeld door het tegengaan van «substandard shipping», waarbij scheepsregisters het minder nauw nemen met de invoering en handhaving van internationale veiligheids- en milieunormen).

Uit de studie «Het fiscale level playing field zeescheepvaart in de EU» van Policy Research Corporation van 19 maart 2008 blijkt dat verhoging van de staatssteun aan reders voor hun Nederlandse zeevarenden niet leidt tot een substantiële toename van het aanbod van deze zeevarenden. Het is belangrijk te beseffen dat de afdrachtvermindering zeevaart een instrument is dat een effect heeft op de vraagzijde, maar niet op de aanbodzijde. Juist het aanbod vormt momenteel een knelpunt. Het vergroten van het aanbod van Nederlandse zeevarenden door stimulering van de vraag is niet effectief. Daarom zijn in de Beleidsbrief zeevaart van 4 april 2008² maatregelen opgenomen om de instroom in het nautisch onderwijs te vergroten en het imago van het beroep van zeevarende te verbeteren.

In de studie wordt bij het geconstateerde loonkostenverschil met Duitsland en België, ook genoemd dat de kans op uitvlaggen van Nederlandse reders naar andere EU-registers als gevolg daarvan klein is.

¹ Kamerstukken II 2007/08, 31 409, nr. 1.

² Kamerstukken II 2008/09, 31 409, nr. 1.

Als wij bovenstaande punten afwegen, zien wij, ook in het bredere perspectief op het level playing field, geen aanleiding om maatregelen voor te stellen.

Indien uw Kamer van mening is dat extra staatssteun op de loonkosten wenselijk is, dan kan bovengenoemde subsidie als instrument dienen. Echter, zoals opgemerkt, is hiervoor geen geld beschikbaar op de Rijksbegroting.

Samenvatting

Het is niet mogelijk om met het fiscale instrument van de afdrachtvermindering zeevaart het loonkostenverschil met concurrenten effectief te verminderen. Het oplossen van de verzilveringsproblematiek is op zich mogelijk door het creëren van een nieuwe subsidieregeling welke de niet-verzilverde afdrachtvermindering zeevaart compenseert. In de afweging van genoemde punten, zoals de loonkosten in verhouding tot de totale kosten, de reeds bestaande (en onlangs uitgebreide) fiscale en niet-fiscale steunmaatregelen voor de zeevaartsector en de effectiviteit van extra steunmaatregelen op het aanbod van Nederlandse zeevarenden, zien wij in het bredere perspectief op het level playing field echter geen aanleiding om extra maatregelen voor te stellen.

Bovenal is hiervoor geen geld beschikbaar op de Rijksbegroting.

Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

De staatssecretaris van Financiën,
J. C. de Jager

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa