

Vergaderjaar 2007–2008

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 7

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Vendrik (GroenLinks), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentje Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA) en Vos (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Halsema (GroenLinks), Remkes (VVD), Jonker (CDA), Aptroot (VVD), Van Gerven (SP), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), De Krom (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (ChristenUnie), Nicolai (VVD), De Roon (PVV), Van Dam (PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA) en Roefs (PvdA).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 juli 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Financiën² hebben op 5 juni 2008 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris De Jager van Financiën over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en van de staatssecretaris van Financiën d.d. 27 september 2007 houdende het rapport Evaluatie fiscale regelingen zeescheepvaart (31 200-XII, nr. 4);**
- **een lijst met vragen en antwoorden d.d. 9 november 2007 over de brief bij het rapport Evaluatie fiscale maatregelen zeescheepvaart (31 200-XII, nr. 15);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 april 2008 houdende de beleidsbrief zeevaart Verantwoord varen en een vitale vloot (31 409, nr. 1);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 mei 2008 met antwoorden op commissievragen over de beleidsbrief zeevaart (31 409, nr. 2);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, d.d. 3 juni 2008 met een reactie op de brieven van Loyens en Loeff N.V. over fiscale maritieme knelpunten (31 409, nr. 3).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Roefs** (PvdA) complimenteert de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat met haar beleidsbrief zeevaart Verantwoord varen en een vitale vloot (verder: de beleidsbrief). Vooral de maatregelen om de sector schoner te laten werken en meer personeel aan te laten trekken zijn positief. Hoe beoordeelt de staatssecretaris in dit verband de uitspraak van Stichting De Noordzee dat de inzameling van afval in de Noordzeehavens moet worden verbeterd?

De Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden (verder: TAZ) heeft voorstellen gedaan om een gelijk Europees speelveld te realiseren. De discussie hierover spitst zich toe op het voorstel om het percentage afdrachtvermindering te verhogen naar 45, deze afdrachtvermindering te berekenen over

het brutoloon en negatieve aangifte toe te staan. Mevrouw Roefs benadrukt dat deze drie maatregelen in combinatie moeten worden gezien. Is de staatssecretaris van Financiën het hiermee eens?

De staatssecretaris stelt dat de Communautaire Richtsnoeren betreffende staatssteun van het zeevervoer (verder: het steunkader) negatieve aangifte bij de afdrachtvermindering niet toestaat. Waarom staan Duitsland en België dit dan wel toe? Spelen hier soms nog andere zaken een rol?

De maatregelen die nodig zijn om de loonkostenverschillen binnen Europa gelijk te trekken, kosten volgens de TAZ 25 mln. De staatssecretaris van Financiën gaat echter uit van 10 mln. Vanwaar dit verschil?

De meerjarenraming van de afdrachtvermindering zeevaart (verder: meerjarenraming) is naar beneden bijgesteld, omdat er sprake was van onderuitputting bij de meerjarenraming van 2004. Deze bijstelling is echter een stap in de verkeerde richting. Het was beter geweest om de onderuitputting te voorkomen, aangezien die erop duidt dat minder schepen onder Nederlandse vlag varen. Is het verder waar dat de aanscherping van de afdrachtvermindering ertoe zal leiden dat de sector ook voor niet-koopvaardischepen minder vaak een beroep gaat doen op afdrachtvermindering? Zo ja, hoe groot zal dan de onderuitputting als gevolg van deze ontwikkeling zijn?

De staatssecretaris van Financiën kondigt in zijn brief van 3 juni een groot aantal maatregelen aan. Kan hij aangeven wanneer hij het overleg met de sector hierover afrondt en wanneer hij de Kamer hierover informeert?

De heer **Roland Kortenhorst** (CDA) wijst erop dat de zeevaartsector haar Europese fiscale koploperspositie is kwijtgeraakt, omdat andere landen het Nederlandse beleid hebben gekopieerd. Zo moeten Nederlandse reders inmiddels soms 28% meer loonkosten maken om hetzelfde effectieve salaris uit te kunnen betalen als reders in andere Europese lidstaten. Gevolg is dat Nederlandse reders gedwongen zijn om massaal schepen «uit te vlaggen». Zijn de bewindslieden het overigens met hem eens dat de verschillen in loonkosten laten zien dat er geen gelijk Europees speelveld is?

Vervolgens vraagt hij de staatssecretaris een uitwerking van de goede voorstellen in de brief van 3 juni voor de behandeling van het belastingplan 2009 naar de Kamer te sturen.

De drie maatregelen rond de afdrachtvermindering moeten in samenhang worden gezien om een effectieve fiscale impuls te geven aan de zeevaartsector. De staatssecretaris van Financiën lijkt daartoe niet bereid, omdat de negatieve aangifte in strijd zou zijn met het steunkader. De heer Kortenhorst betwijfelt dit laatste, omdat Duitsland met een vergelijkbare faciliteit werkt. Indien de staatssecretaris alsnog besluit om de maatregelen rond de afdrachtvermindering in te voeren, welke dekking zal hij dan voorstellen?

Piraterij is een groot gevaar voor de Nederlandse zeevaart. De regering pakt dit probleem voortvarend aan, maar desondanks zou de heer Kortenhorst graag zien dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat er een schepje bovenop doet. De ernst van de situatie vereist dat. Kan de NAVO wellicht het voortouw nemen bij de bestrijding van de piraterij?

In het kader van de vernieuwing van de Rijksdienst worden diverse taken van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: IVW) overgeheveld naar marktpartijen of decentrale overheden. Daardoor mag echter geen noodzakelijke kennis bij het ministerie verloren gaan. Hoe denkt de staatssecretaris dit te garanderen?

De zeevaartscholen gaan meer samenwerken. Op zichzelf is dat een goede zaak, mits er voldoende locaties overblijven. Om voldoende 16- en 17-jarige leerlingen te kunnen werven is het immers van belang dat men een school kan aanbieden die niet al te ver weg ligt.

Stageplaatsen zijn noodzakelijk om meer personeel te werven. Deze plaatsen zijn echter erg kostbaar. Zijn er mogelijkheden om de reders financieel tegemoet te komen?

Volgens de heer **Remkes** (VVD) staan de fiscale maatregelen centraal in de discussie over het zeevaartbeleid. De overige maatregelen worden immers breed gedragen door de sector en de Kamer. Dat over de fiscale maatregelen nog geen overeenstemming is bereikt, laat zien dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat tijdens de voorbereiding van de beleidsbrief steken heeft laten vallen. Het is dan ook wrang dat zij in de brief over de evaluatie schrijft dat onderzoek zou hebben uitgewezen dat de bestaande fiscale maatregelen Nederlandse reders in staat stellen om te concurreren op de internationale markt. Dat is namelijk onjuist, aangezien er nog steeds geen gelijk speelveld is. Even teleurstellend is dat in de brief van 3 juni staat: «Afgesproken is dat Financiën zich in de knelpunten van de uitvoeringspraktijk zal verdiepen en over deze knelpunten met de sector nader overleg zal voeren.» Dat had immers al gebeurd moeten zijn. De stelling dat de drie maatregelen rond de afdrachtvermindering niet haalbaar zijn, is op z'n minst aanvechtbaar, gezien de situatie in Duitsland. Is de staatssecretaris van Financiën bereid om deze stelling beter onderbouwen en een dekkingsvoorstel te doen voor de verhoging van de afdrachtvermindering?

De regering moet meer doen om «uitvlaggen» te voorkomen en de driehonderd schepen die dit jaar op stapel staan, voor Nederland te behouden. Zijn de staatssecretarissen bereid om hun ambitieniveau op te schroeven?

Hij merkt op dat voorkomen moet worden dat deskundigheid van het ministerie verloren gaat als gevolg van de overheveling van taken van de IVW.

Ten slotte wijst de heer Remkes erop dat piraterij in internationaal verband aangepakt moet worden. Hier ligt dan ook een taak voor de EU of de VN. Hoe gaat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat deze organisaties op hun verantwoordelijkheid wijzen?

Antwoord van de bewindslieden

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** benadrukt dat na de evaluatie in 2007 van de fiscale regeling zeevaart doortastend is gereageerd op de door de sector gesignaleerde knelpunten. Zo is een quick scan uitgevoerd naar de afdrachtvermindering in andere lidstaten, zie de desbetreffende bijlage bij de beleidsbrief.

Om Nederland aantrekkelijker te maken als maritieme natie en een gelijk Europees speelveld te creëren is meer nodig dan een goed fiscaal klimaat. Dat is de reden dat in de beleidsbrief economie, milieu en veiligheid in samenhang aan de orde komen. Verder is de beleidsbrief in samenspraak met een scala aan maatschappelijke organisaties opgesteld en is geprobeerd om Nederland aantrekkelijk te maken met een klantvriendelijke toezichtorganisatie, moderne wet- en regelgeving, minder administratieve lasten, een goed innovatieklimaat, goed maritiem onderwijs en effectieve promotie van Nederland als maritiem land.

Om de maritieme sector in Nederland op het huidige hoge peil te houden moet de krapte op de maritieme arbeidsmarkt aangepakt worden. In overleg met de sector zal daarom naar maatregelen worden gezocht om deze krapte op te lossen. Een van de maatregelen die al wel zijn getroffen, is de vergoeding van zogenaamde snuffelstages tot 50% van de totale kosten. Overigens verwachten de reders dat ongeveer 250 jongens en meisjes jaarlijks van deze mogelijkheid gebruik zullen maken.

Het grootste gedeelte van het afval op schepen moet bij de havenontvangstinstallaties worden ingeleverd. De staatssecretaris voegt hieraan toe dat zij zich er internationaal sterk voor maakt dat de normen voor de

lozing van afval worden aangescherpt. Verder wordt geprobeerd om het milieubewustzijn van de sector te vergroten, nationaal door middel van cursussen en internationaal door milieu-educatie op te nemen in het STCW-verdrag.

De IVW kan haar werk alleen goed doen als zij over voldoende kennis en ervaring beschikt. Die kennis wordt niet in gevaar gebracht door het besluit om technische inspecties ten behoeve van certificering uit te besteden. De IVW blijft namelijk de handhavende inspecties en de port state control uitvoeren. Bovendien is de IVW verantwoordelijk voor de systeemcontrole op de uitbestede taken. Daarvoor zullen naast audits ook steekproefsgewijs controles worden uitgevoerd. Al met al is gewaarborgd dat de IVW ook in de toekomst over de noodzakelijke kennis beschikt. De staatssecretaris zegt toe dat zij de Kamer hierover een brief zal doen toekomen.

De regering heeft een interdepartementaal draaiboek piraterij met daarin een afwegingskader opgesteld. Zodra het in de ministerraad is behandeld, zal de Kamer hiervan vertrouwelijk kennis kunnen nemen. De hoofdlijnen van het draaiboek zullen in een openbare brief naar de Kamer worden gestuurd. Naast dit draaiboek wordt er gewerkt aan internationale initiatieven bij de International Maritime Organization, de NAVO en de EU om piraterij te bestrijden. In dat kader heeft de staatssecretaris de verdragspartners gevraagd om toe te mogen treden tot het Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.

De **staatssecretaris van Financiën** benadrukt dat het kabinet net als in het verleden bereid is om de sector de helpende hand te bieden door alle maatregelen te nemen die binnen zijn bereik liggen. In de afgelopen jaren heeft dit ertoe geleid dat Nederland een fiscale koppositie kon innemen binnen Europa. Nederland is die koppositie nu mede kwijtgeraakt, omdat de Commissie de Nederlandse fiscale regels als model heeft gebruikt voor het steunkader. Andere lidstaten en dan met name Duitsland en België hebben het steunkader vervolgens aangegrepen om hun achterstand ten opzichte van Nederland in te lopen.

In het belastingplan voor 2009 zullen voorstellen worden opgenomen voor:

- het verlagen van het tonnageregime voor grotere schepen;
- het verlagen van de tonnageregeling voor scheepsmanagement.

Deze maatregelen zullen Nederland aantrekkelijker maken als vestigingsplaats, aangezien onderzoek heeft uitgewezen dat ze bijdragen aan het realiseren van een gelijk speelveld. Verder werken ze positief uit op de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. De staatssecretaris merkt hierbij op dat hij bereid is om te onderzoeken welke mogelijkheden het steunkader nog meer biedt. Uiteraard is het vervolgens aan regering en Kamer om te beslissen of uitwerking van deze mogelijkheden wenselijk en financieel haalbaar is.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders heeft gevraagd of het mogelijk is om rentebaten tot winst uit scheepvaart te rekenen. De staatssecretaris zegt hiertoe in principe bereid te zijn. De aanpassing van het Nederlandse beleid op dit punt moet echter wel voorgelegd worden aan de Commissie om te voorkomen dat zij achteraf vaststelt dat het een niet-toegestane vorm van staatssteun is. Over de uitwerking van deze maatregel en de andere maatregelen in de brief van 3 juni zal de Kamer zo mogelijk nog voor de schriftelijke behandeling van het belastingplan worden geïnformeerd.

Zoals vermeld in de brief van 3 juni zullen meer reders tegen de verzilveringsproblematiek aanlopen als het tarief van de afdrachtvermindering van 40% naar 45% wordt verhoogd, omdat een reder niet meer afdrachtvermindering kan claimen dan dat er aan loonbelasting en premies voor de volksverzekeringen wordt ingehouden. Hieruit blijkt ook

waarom vooral grote reders baat hebben bij een verhoging naar 45%; zij hebben relatief veel walpersoneel en dus ook meer mogelijkheden om de afdrachtkorting te verrekenen.

Het is niet uitgesloten dat de verrekeningsmogelijkheden voor de afdrachtkorting uitgebreid kunnen worden door de werknemers-verzekeringen erbij te betrekken. Een dergelijke uitbreiding moet desgewenst met de minister van Sociale Zaken worden besproken.

De staatssecretaris benadrukt dat het Europese verbod op negatieve afdracht uiteraard voor alle lidstaten geldt. Bovendien past een negatieve afdracht niet binnen het Nederlandse belastingstelsel, hetgeen een aanvullende reden is om hiertoe niet over te gaan.

De verhoging naar 45% kost volgens de Belastingdienst ongeveer 10 mln. De schatting van 25 mln. van de sector is waarschijnlijk gebaseerd op berekeningen waarbij is uitgegaan van de mogelijkheid van een negatieve afdracht.

Een vergelijking tussen Duitsland, België en Nederland op het punt van de afdrachtvermindering is gecompliceerd, omdat de regelingen onderling sterk afwijken. Zo is de regeling in België alleen van toepassing op zeevaarend personeel en niet op walpersoneel, zoals in Nederland wel het geval is. Daarbij komt dat in een dergelijke vergelijking ook moet worden verdisconteerd dat de Nederlandse belasting- en premiedruk voor werkgevers lager is.

Het verschil in loonkosten tussen Duitsland en Nederland wordt vermoedelijk ook veroorzaakt door de Duitse subsidieregeling voor de zeevaartsector. Deze subsidieregeling past volgens de staatssecretaris niet binnen het steunkader. Onbekend is of de Commissie deze regeling afkeurt. Om die reden is het dan zinloos om een vergelijkbare regeling in het leven te roepen voor de Nederlandse zeevaartsector.

De stelling dat Nederlandse reders 28% meer loonkosten moeten maken om hetzelfde effectieve salaris uit te kunnen betalen als reders in andere Europese lidstaten, is enigszins misleidend. In het eindrapport van Policy Research Corporation «Het fiscale level playing field zeescheepvaart in de EU» is dat percentage namelijk gebaseerd op een vergelijking van het brutoloon met de totale loonkosten. De vraag die in de bijbehorende tabel 1 van het rapport niet wordt beantwoord, is de vraag hoe de totale werkgeverslasten, inclusief de fiscale faciliteiten, zich verhouden tot het nettosalair van een werknemer. Die vraag is echter wel degelijk van belang, want Duitse en Belgische werknemers zullen in die vergelijking waarschijnlijk slechter af zijn dan Nederlandse werknemers: de werknemersbelastingen liggen in Duitsland en België namelijk hoger dan in Nederland. Hij zegt verder bereid te zijn om een globale vergelijking te laten maken van de situatie in Nederland, Duitsland en België.

Toezeggingen

- De Kamer zal een globale vergelijking van het bruto-nettotraject in Nederland, België en Duitsland ontvangen.
- De Kamer zal schriftelijk nader worden geïnformeerd over de Europese regels die van toepassing zijn op de afdrachtvermindering.
- De Kamer zal vóór de behandeling van het Belastingplan 2009 worden geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met de zeevaartsector over de fiscale knelpunten in de uitvoeringspraktijk.
- De wettelijke maatregelen ten behoeve van de verbetering van het fiscale klimaat voor de zeevaart zullen worden meegenomen in het belastingplan 2009.
- Het draaiboek piraterij zal op korte termijn vertrouwelijk aan de Kamer worden toegezonden. De staatssecretaris zal daar aan voorafgaand schriftelijk terugkomen op de wijze waarop de hoofdlijnen van het draaiboek publiekelijk kenbaar kunnen worden gemaakt.

- De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de wijze waarop de technische kennis op het terrein van de zeevaart bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt geborgd, in relatie tot de uitbesteding van technische inspecties t.b.v. de certificering.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep