

Vergaderjaar 2009–2010

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 24

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 januari 2010

In uw brief d.d. 3 december 2009 (2009Z21 755/2009D60668) heeft u aangegeven dat u een reactie wenst te ontvangen op de door u ontvangen brief van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) d.d. 16 november 2009.

Hieronder zal ik, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat nader ingaan op de inhoud van deze brief.

Het Nederlandse scheepsregister

De KVNR stelt dat het Nederlandse scheepsregister achter blijft. In hun presentatie groeiden veel Europese registers over periode tussen 2004–2008 met ruim 20% (Duitsland vertoonde zelfs een groei van meer van 100%), waar Nederland een groei vertoonde van 7%. Ook Singapore liet een aanzienlijke groei van het scheepsregister zien.

Hoewel de cijfers als zodanig niet worden bestreden wordt naar onze mening op basis van de cijfers van de KVNR geen evenwichtig beeld van de situatie gegeven. In bijlage 4 van de evaluatie van de fiscale regelingen in de zeescheepvaart¹ is een meerjarig beeld geschetst van de ontwikkeling van de vloot vanaf 1997. Hieruit blijkt dat in de periode 1999–2004 de Duitse vlagvloot was gehalveerd. Uit de actualiteit is gebleken dat Duitsland in de jaren na deze daling een loonkostensubsidie is gaan verstrekken aan scheepseigenaren met schepen varende onder Duitse vlag. Hierdoor is de Duitse vlagvloot hersteld tot min of meer het oorspronkelijke niveau.

Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de Nederlandse handelsvloot kan opgemerkt worden dat over 2008 het gross tonnage van de Nederlandse vlag schepen met 16% is toegenomen en dat op basis van voorlopige cijfers over 2009 ook een toename van de vloot wordt verwacht. Daarnaast kan een register schepen bevatten die op verschillende deelmarkten opereren en derhalve onderling niet concurreren. Zo bestaat het Nederlandse register voor een groot deel uit zogenaamde

¹ TK 31 200 XII, nr 4.

general cargo ships. Als we de door de KVNR in Bijlage 1 genoemde grootste groei-registers bezien kan worden opgemerkt dat het Duitse register voornamelijk containerschepen bevat, het Italiaanse tankers en bulk carriers, het Deense containerschepen en het VK register tankers. Naast het concurrentieaspect hebben deze deelmarkten in genoemde periode allen een eigen economische ontwikkeling gekend. Tenslotte wordt groei van een register in tonnen ook worden veroorzaakt door de ontwikkeling in scheepsontwerp die niet alle deelmarkten in gelijke mate raakt. Evident is dit natuurlijk in de containermarkt; vervanging van containerschepen laat daarom op zichzelf al een substantiële groei zien in tonnen.

Tenslotte kan krimp van een register ook worden veroorzaakt door oorzaken die economisch niet negatief behoeven te zijn. Zo zijn in aangegeven periode ook in Nederland geregistreerde schepen verkocht vanwege de goede tweede hands markt.

Concluderend kan derhalve worden gesteld dat de statistieken als deze zeer voorzichtig moeten worden gehanteerd en hier op zichzelf geen bruikbare conclusies aan kunnen worden verbonden ter zake van het level playing field.

Ter zake van de toename van het aantal schepen dat onder de vlag van Singapore vaart kan worden opgemerkt dat het algemeen bekend is dat Singapore een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft voor rederijen. De groei van het Singaporese register raakt daarom vele Europese registers. Daarnaast is Singapore gunstig gelegen in Azië en heeft het toegang tot goedkope arbeidskrachten (ook voor de scheepsbouw aldaar). Dit alles heeft zijn effect op het aantal onder Singaporese vlag varende schepen. Aangezien Nederland is gebonden aan budgettaire en Europeesrechtelijke beperkingen in het kader van staatssteun, is het momenteel niet mogelijk dit regime over te nemen.

Tot slot kan worden opgemerkt dat er in het algemeen meerdere redenen bestaan voor scheepseigenaren om hun schepen onder een bepaalde vlag te laten varen. Fiscale redenen maken onderdeel uit van een bredere afweging van onder andere financieel-economische redenen.

Gelijk speelveld en het Europese steunkader voor de zeevaart

De KVNR merkt op dat op basis van het Belastingplan 2010 er geen gelijk speelveld worden gecreëerd met het Verenigd Koninkrijk en Denemarken.

De Europese Commissie staat Denemarken toe kabelleggers onder het tonnageregime te brengen zonder dat er een splitsing aan wordt gebracht tussen de vervoersactiviteiten en overige activiteiten.

Met ingang van het jaar 2010 (Belastingplan 2010) is het tonnageregime uitgebreid met de vervoersactiviteiten van kabelleggers, pijpenleggers, kraanschepen en onderzoeksschepen. De in het Belastingplan 2010 opgenomen uitbreiding van het tonnageregime is dus ruimer dan de Deense uitbreiding, in die zin dat er meer typen schepen onder het tonnageregime worden gebracht. Het betreft inderdaad enkel de vervoersactiviteiten van deze schepen. Aan deze keuze liggen budgettaire redenen ten grondslag. Overigens zal de Europese Commissie de uitbreiding van het Nederlandse tonnageregime nog wel moeten goedkeuren.

De Belastingdienst in het Verenigd Koninkrijk heeft naar aanleiding van de positieve beschikking van de Europese Commissie aan Denemarken inzake het onder het tonnageregime brengen van de kabelleggers zonder het toepassen van een winstsplitsing, de winstsplitsing zoals het Verenigd

Koninkrijk die hanteerde voor al hun voor het tonnageregime kwalificerende schepen, opgeheven.
Voor zover ons bekend, heeft het Verenigd Koninkrijk dit voornemen niet bekend gemaakt bij de Europese Commissie. Aangezien de juridische basis van deze wijziging van het Verenigd Koninkrijk ontbreekt, kunnen wij hier ook geen beleidsmatige conclusies aan verbinden.

Zoals eerder aangegeven houdt het kabinet de Europese ontwikkeling in de sector nauwlettend in de gaten. De zeevaartsector wordt in Nederland fiscaal reeds sterk tegemoet gekomen. Mocht blijken dat verdere mogelijkheden bestaan tot uitbreiding van het bestaande regime, dan zal dit nader onderzocht worden. Wel zal bij de afweging van de efficiënte inzet van de al dan niet aanwezige, budgettaire ruimte worden meegenomen of die ruimte generiek wordt ingezet dan wel wordt gekozen voor het inzetten van die ruimte voor bepaalde sectoren.

De staatssecretaris van Financiën,
J. C. de Jager