

Vergaderjaar 2009–2010

31 409

Zeevaartbeleid

Nr. 26

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 februari 2010

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé 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 Dijck (PVV), Spekman (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP), Sap (GroenLinks) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Pieper (CDA), Aptroot (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (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), Heerts (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP), Vendrik (GroenLinks) en Smeets (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

De vaste commissie voor Financiën¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 13 januari 2010 overleg gevoerd met staatssecretaris De Jager van Financiën en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 8 juni 2009 over zeescheepvaart: nadere informatie omtrent het herstel van het level playing field (31 409, nr. 19);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 30 juni 2009 over de uitvoering van de motie Roefs en Kortenhorst met betrekking tot de Zeescheepvaart (31 409, nr. 18);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 11 januari 2010 inzake de reactie op de brief van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNDR) d.d. 16 november 2009 (31 409, nr. 24);**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck

Voorzitter: Tang
Griffier: Van den Berg

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Bashir, Koppejan, Remkes en Tang.

en staatssecretaris De Jager van Financiën en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Dit algemeen overleg gaat over zeescheepvaart. Ik heet de staatssecretarissen en hun ambtenaren welkom. De spreektijd is vijf minuten per woordvoerder.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter. Ik kan nog wel korter zijn dan vijf minuten.

Ik heb, eerlijk gezegd, geen zin om discussies over de fiscaliteit en de vraag wat volgens Brussel wel en niet kan op dit moment over te doen c.q. te voeren. Ik heb gezien dat er een zeer breed ondertekende notitie vanuit de sector is, waarin overigens natuurlijk niet al te veel concrete dingen staan. Dat begrijp ik ook wel, gelet op de breedheid van de ondertekening. Ik heb ook gezien dat de staatssecretaris van Financiën bij gelegenheid van het Belastingplan cijfers heeft genoemd over de mate van uitvlaggen. Ik heb ook de indruk dat er in de Kamer niet verschrikkelijk veel meningsverschil bestaat over de doelstelling om in dit land traditiegetrouw een sterke maritieme sector te hebben. Verder bestaat nog enig verschil van mening over de mate waarin op dit ogenblik de concurrentieverhoudingen met een aantal Europese landen, maar ook – ik vind dat niet irrelevant – met bijvoorbeeld Singapore redelijk evenwichtig zijn. Ik wil eigenlijk dat beide staatssecretarissen op korte termijn om de tafel gaan zitten met de sector om een analyse te maken van de concurrentieverhoudingen, van wat cijfermatig de afgelopen jaren in termen van uitvlaggen en dergelijke is gebeurd, van wat op grond daarvan de prognoses zijn om vervolgens bij de vraag terecht te komen wat zij kunnen doen om het maritieme cluster de komende jaren structureel in een wat betere positie te brengen. Dat sluit aan bij de notitie die op tafel ligt. Ik heb ook begrepen dat de staatssecretaris net nog met een deel van de sector overleg heeft gepleegd. Als de beide staatssecretarissen dat kunnen toezeggen ben ik voor dit overleg tevreden. Dat is toch niet zoveel gevraagd.

De **voorzitter**: Heel goed, mijnheer Remkes. Dit zet de norm voor de andere Kamerleden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik zal zeker niet langer aan het woord zijn dan de heer Remkes.

Ook de SP ziet uiteraard dat er een recessie is in de scheepssector. Wij zien ook dat er op dit moment heel veel schepen voor de kust liggen te dobberen. Tegelijkertijd praten wij in de Kamer over mogelijkheden om de fiscale positie van de Nederlandse scheepssector te versterken. Ik kan mij ook voorstellen dat wij kijken naar wat er op dit moment al is. Er zijn bijvoorbeeld Kamervragen gesteld over de 60 mln. die via de maatregel van willekeurige afschrijving beschikbaar wordt gesteld aan de sector. Ik vind het op zichzelf prima dat wij maatregelen nemen om de sector te steunen, maar deze maatregel bevordert niet de sector zelf en is eigenlijk een subsidie voor de beleggers. De beleggers krijgen een deel van hun inleg terug via de Belastingdienst. Op die manier versterk je niet de sector zelf, maar spek je eigenlijk de beleggers. Gezien reclame-uitingen op dit moment wordt gigantisch veel geld uitgegeven om toch vooral beleggers aan te trekken om in te leggen en om op die manier een nog groter deel van de fiscus terug te krijgen. Ik sta zeker niet negatief tegenover steun-

maatregelen, maar wij moeten vooral kijken waar wij het geld vandaan halen. Als wij die miljoenen voor extra subsidie ergens willen weghalen, dan moet in elk geval naar die 60 mln. worden gekeken.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie onderschrijft het belang van de maritieme sector en van de Nederlandse zeescheepvaartsector in het bijzonder voor de werkgelegenheid en het bruto nationaal product. Wij hebben dit de afgelopen jaren al laten blijken, onder andere met de motie van mijn oud-collega Roland Kortenhorst en mijn collega Lia Roefs. De zeescheepvaartsector heeft zijn waarde in de afgelopen eeuwen bewezen. Op dit moment beleeft die, zoals alle sectoren, economisch zware tijden.

In navolging van collega Remkes wil ik nog iets zeggen over de breed ondersteunde oproep van de sector aan het kabinet om in overleg met de sector te komen tot een actiepakket. Wij hebben heel veel waardering voor dit initiatief en vragen de regering om hierop positief te reageren. Wij vragen de regering om op korte termijn het overleg met de sector over een gezamenlijke aanpak te starten, waarbij de nu ingezette middelen nog eens kritisch worden bekeken op hun effectiviteit voor de concurrentiepositie. Op basis van een dergelijke evaluatie en analyse van de concurrentiepositie kan er wellicht een herschikking komen van de ingezette middelen en een nadere invulling van het gevraagde actiepakket. Dit alles dan wel binnen de bestaande budgettaire kaders. Ik krijg graag een toezegging van beide staatssecretarissen dat zij op korte termijn dit overleg met de sector starten om tot een gezamenlijk actiepakket te komen.

Het lijkt ons van belang dat wij de komende tijd de vinger aan de pols houden. De mondiale concurrentieverhoudingen kunnen zich snel wijzigen. Het lijkt mij dus dat dit overleg na een bepaalde periode een vervolg zal krijgen waarin wij evalueren hoe het ermee staat. Dit is natuurlijk geen momentopname. Wij willen graag de ontwikkelingen blijven volgen wat betreft de concurrentiepositie en de vraag in welke mate nog sprake is van een gelijk speelveld.

Verder spreek ik mijn waardering uit over het feit dat de verschillende partijen in de scheepvaartsector de krachten hebben weten te bundelen om meer jongeren te interesseren voor de maritieme sector. De sector zet zich bovendien in voor studenten door een stage- en baangarantie te handhaven, ondanks de economisch zware tijden. Dat vinden wij een lovenswaardig initiatief, dat met name de aanbodzijde versterkt. Daar ligt natuurlijk ook een heel belangrijk probleem. Wij vragen de staatssecretarissen ook om juist te kijken naar dit soort initiatieven en naar wat de overheid kan doen om dit soort initiatieven meer te ondersteunen en tot een succes te maken. Wellicht kan dit een plaats krijgen in een actiepakket. Wat betreft het zoeken naar budgettaire ruimte in de begroting vraag ik de staatssecretaris om nog eens te kijken naar de zogenaamde zeescheepvaart-cv's, naar de zeescheepvaartmaatschappen. Als het goed wordt ingekleed, kan via de willekeurige afschrijving maar liefst 52% van de investering worden afgeschreven. Tijdens de behandeling van het Belastingplan 2010 is hieraan al aandacht besteed, onder andere door mijn fractiegenoot Pieter Omtzigt. De zorgen van de CDA-fractie zijn echter nog niet geheel weggenomen. Mijn fractie vraagt zich af of de staatssecretarissen mogelijkheden zien om in ruil voor versoering van deze regeling budgettaire ruimte te scheppen voor de eerder genoemde stimuleringsmaatregelen en een eventuele subsidieregeling waarmee de verzilveringsproblematiek, die samenhangt met de afdrachtvermindering, kan worden opgelost. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Ten slotte moge het duidelijk zijn dat de CDA-fractie trots is op de zeescheepvaartsector en de maritieme sector in het algemeen. Dat moet zo blijven. Daarom vragen wij van beide staatssecretarissen om samen met de sector te werken aan het al eerder genoemde actiepakket.

Voorzitter: Remkes

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Het uitgangspunt bij dit onderwerp moet zijn: eerlijke concurrentie. Een krachtige maritieme sector kan alleen ontstaan als er een gelijk speelveld is ten opzichte van de omringende landen. De fiscaliteit is daarvan een onderdeel. Het is een niet onbelangrijk onderdeel, maar het is zeker niet het enige. Er zijn ook andere factoren, zoals loonkosten. Voor het ontstaan van een krachtige sector is de fiscaliteit zeker aanknopingspunt, maar andere mogelijkheden zijn dat ook. Vandaag gaat het echter over fiscaliteit.

Eerdere sprekers hebben terecht gezegd dat wij in een moeilijke tijd zitten en dat er keuzes gemaakt moeten worden. Dat maakt dit debat lastig. Bovendien kun je vaststellen dat in het laatste belastingplan en in het belastingplan ervoor de sector bepaald niet vergeten is. Wat het laatste belastingplan betreft: elke keer als ik wijn koop, draag ik een beetje bij aan de maritieme sector. Zo is het bij het laatste belastingplan in ieder geval gegaan. Dat is een fijne gedachte.

De vraag is of nog andere fiscale maatregelen denkbaar zijn, gegeven de moeilijke budgettaire omstandigheden. Ik wil graag vooraf van de staatssecretaris weten hoeveel fiscale subsidies er op dit moment naar zeevarenden gaan. De afdrachtvermindering lost overigens niet zozeer een probleem op als wel dat zij een probleem creëert, namelijk het probleem van verzilvering. Dat is wel lastig. Bovendien – en ik kom dan toch terug op het punt dat fiscaliteit niet het enige onderdeel is van een gelijk speelveld – is fiscaliteit ook een wankele factor. Als wij reageren, komen andere leden ook met iets terug. Uiteindelijk kan een krachtige maritieme sector alleen ontstaan als er ook een duurzame positieverbetering is. Die kan niet alleen worden gezocht in de fiscaliteit. Nogmaals, dat is vrij wankel. In die zin sluit ik mij aan bij het verzoek van de heer Remkes om de concurrentieverhoudingen te bespreken en, zoals de heer Koppejan zegt, in de gaten te houden. Dat is heel belangrijk. Het zal echter verder moeten gaan dan dat. Er moet namelijk ook worden gekeken naar de verduurzaming van de positie, bijvoorbeeld door het innovatieprogramma, de opleiding van zeevarenden enzovoorts.

Een extra vraag voor de staatssecretaris van Financiën is wel of het mogelijk is om hierover scherpe Europese afspraken te maken. Wij kunnen niet altijd concurreren met landen met lage loonkosten, maar wij moeten zeker kijken naar de omringende landen. Is het mogelijk om daarover in Europees verband strengere afspraken maken? Dat zou de race die gaande is en die de positie van de sector weer onzeker maakt, wat kunnen beperken. Is meer Europese coördinatie mogelijk en wil de staatssecretaris van Financiën zich daarvoor inzetten?

Ik heb de antwoorden op de vragen van de heer Bashir, die naar aanleiding van het programma Radar zijn gesteld, met interesse gelezen. Ik heb de uitzending ook bekeken. Die deed toch een ander licht schijnen op de gedachtewisseling over het Belastingplan. Toen hebben wij gesproken over de vraag of sprake was van misleiding en over de Reclame Code Commissie. Dat raakte toch niet de kern van het debat. Nu lopen niet de beleggers en de banken het risico bij scheepvaartmaatschappen, maar de belastingbetaler. Dat is een buitengewoon ongelukkige verdeling. Ik vraag de staatssecretaris van Financiën om, in aanvulling op de antwoorden op de vragen van de heer Bashir, met duidelijke rekenvoorbeelden te komen waaruit duidelijk wordt wat er gebeurt bij een faillissement. Daaruit moet duidelijk worden of en in hoeverre de risico's komen te liggen bij de beleggers en de banken of dat de risico's inderdaad komen te liggen bij de belastingbetaler. Als dat laatste het geval is, moeten wij constateren dat deze regeling te ruim is. Dan wordt het gratis gokken en gratis gokken leidt niet tot de beste resultaten en de meest rendabele investeringen. Ik hoop dat de staatssecretaris aan de hand van rekenvoorbeelden kan laten zien of er in slechte situaties waarin de bank het schip gedwongen moet

verkopen, überhaupt nog een risico voor de beleggers is of dat dit er alleen is voor de belastingbetaler.

Voorzitter: Tang

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en ik hebben een rolverdeling afgesproken. Ik zal alle fiscale vragen beantwoorden en dat zijn er behoorlijk veel op het gebied van de faciliteiten, maar ook over de willekeurige afschrijving. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal ingaan op het level playing field, de breedte daarvan en de voor- en nadelen van de eventuele verstrekking van subsidies.

Ik begin met de gestelde vragen. Ik zal die niet beantwoorden in de volgorde waarin zij zijn gesteld, want er is wel een bepaalde lijn in te trekken. Daarom loop ik de vragen maar even per onderwerp langs.

Ik begin met de willekeurige afschrijving. Daarover is een aantal vragen gesteld in navolging op de schriftelijke vragen van de heer Bashir. Ook wordt gedacht dat een versobering daarvan tot een opbrengst zou kunnen leiden. Die mythe wil ik eerst even doorprikken. De willekeurige afschrijving voor de zeescheepvaart kost de schatkist – dan gaat het dus echt om kosten en niet om liquiditeitsschijven – eenmalig 2 à 3 mln., want de regeling loopt eind dit jaar weer af. De opbrengst van deze maatregel voor de sector is een vrij hoog maatschappelijk rendement. Daarover heb ik zojuist nog even met vertegenwoordigers van de sector gesproken – dat heb ik net voor kerst ook gedaan met de Belastingdienst – naar aanleiding van een aantal vragen die aan de Belastingdienst zijn gesteld vanuit sectoren als de scheepsbouw, de zeescheepvaart en de rederijen. Dat vrij hoge maatschappelijke rendement wordt ten eerste veroorzaakt doordat veel rederijen nu schepen bestellen die zij anders niet zouden bestellen; daardoor hebben zij dus toch meer schepen. Daarvan is ook een aantal concrete voorbeelden, maar dat hoor ik ook in algemene zin uit de sector. Ten tweede: al worden casco's in het buitenland gemaakt – dat gebeurt ook in veel gevallen – veel van de hoogwaardige afbouw in de maritieme sector vindt alsnog in Nederland plaats. Er is dus heel veel spin-off doordat de dure afbouw voor een belangrijk deel in Nederland gedaan wordt. Het hele maritieme cluster, waartoe ook de scheepsbouw behoort, profiteert wel degelijk van die maatregel.

Toen een vergelijking met de cijfers van Duitsland werd gemaakt, leek het alsof Duitsland sterk was gestegen ten opzichte van Nederland, omdat een korte periode werd bekeken. Die stijging werd grappig genoeg veroorzaakt doordat Duitsland ook zo'n soort regime had. Dat heeft Duitsland overigens afgeschaft, waardoor Duitsland nu daalt of stabiliseert. Als je het over een langere periode bekijkt, doet Duitsland het niet beter dan Nederland in het aantal vlaggen. Maar er was een paar jaar geleden inderdaad even sprake van een piek en die werd in Duitsland veroorzaakt door een regime dat vergelijkbaar is met het regime van willekeurige afschrijving dat Nederland nu ook heeft. Dat is als het ware meegesleept in het totale willekeurige-afschrijvingsbudget dat het kabinet begin vorig jaar ter beschikking heeft gesteld. Binnen dat totale budget was dit niet zo'n enorm grote kostenpost. Daarom heeft het kabinet dit toen toegestaan, hoewel wij ons realiseerden dat er natuurlijk op geconstrueerd zou worden, want daarop doelen de heer Tang en de heer Bashir. Uiteindelijk echter kost het budgettair niet zo veel en zou er wel degelijk – zeker in vergelijking met die 2 à 3 mln. – een grote welvaartswinst tegenover kunnen staan, omdat er juist sprake is van heel veel spin-off tegenover een relatief laag budgettair beslag. Het doet dus vooral iets voor de liquiditeit. Die hele willekeurige-afschrijvingsmaatregel is relatief positief omdat het een veel groter voordeel heeft voor de liquiditeit in de sector – juist nu het heel slecht is, is dat een voordeel – maar uiteindelijk loopt dat weer glad en komt het goed.

Dat is overigens wel de reden dat ik per 1 januari de ministeriële regeling heb aangepast. Het kabinet heeft namelijk geluiden ontvangen dat vanuit een enkele hoek van de rederijsector – het gaat dan naar alle waarschijnlijkheid om twee rederijen – men uit was op een mogelijke «double dip», van twee walletjes eten, door enerzijds te willen profiteren van het willekeurige-afschrijvingsregime in het normale vennootschapsbelastingregime en anderzijds na twee jaar, na de willekeurige afschrijving, naar de tonnageregeling te gaan. Daardoor maak je die vervroegde afschrijving niet meer goed. Dat wordt een double dip genoemd en dat wil het kabinet uiteraard niet. Onder het recht voor 1 januari 2010 kon dit gewoon al niet en zou de Belastingdienst dat al bestrijden waar dat werd geconstateerd. Om alles buiten twijfel te stellen is per 1 januari in een ministeriële regeling verduidelijkt dat dit echt niet kan; je moet bij gebruikmaking van het willekeurig afschrijvingsregime ook tien jaar de rit uitzitten, voordat je eventueel naar een tonnageregime overgaat.

De heer **Bashir** (SP): Er moet wel even iets verduidelijkt worden, want het is mij niet helemaal duidelijk wat nou de precieze bedragen zijn. De staatssecretaris antwoordt op mijn vragen dat in 2009 en 2010 115 mln. willekeurig wordt afgeschreven. Dat betekent dus dat als dit tegen 52% wordt afgetrokken – want dat is de doelgroep – kost dit de belastingbetaler uiteindelijk 60 mln. Dan hebben wij het dus wel over andere bedragen dan waarover de staatssecretaris spreekt. Als het om 2 à 3 mln. ging, was het natuurlijk andere koek. Maar als het om 60 mln. gaat, is het een heel grote koek. Vergeleken met het verzilveringsprobleem van een sector dat wordt opgelost door een subsidieregeling die 6,6 mln. zou kosten, is dat natuurlijk een heel vreemde zaak. Aan de ene kant wordt door die willekeurige afschrijving namelijk niet de sector maar de belegger gespekt, terwijl het aan de andere kant maar 6,6 mln. kost om een verzilveringsprobleem op te lossen. Ik vind dat er dan een verkeerde keuze gemaakt wordt.

Staatssecretaris **De Jager**: De brief is uiteraard juist en wat ik zojuist gezegd heb ook. In de brief staat heel specifiek dat dit in die twee jaar het kaseffect is. Daarom staat er dus ook dat het voor 2009 en 2010 is en dat is dus positief voor de sector. Juist in zo'n moeilijke tijd komt dat geld als het ware handje contantje ten goede van je liquiditeit, maar je kunt maar een keer afschrijven en dat kan dus niet nog een keer. Normaal zou je over ongeveer tien of elf jaar afschrijven, maar dat kan daarna dus niet meer. Ik denk dat de heer Bashir nu ervan uitgaat dat je 100% kunt afschrijven in twee jaar – dat is twee keer 50% – maar dat is niet het geval. Je kunt twee keer 50% afschrijven van hetgeen je sowieso al had mogen afschrijven en je mag de restwaarde dus nooit afschrijven, ook niet in de willekeurige afschrijving. Het is dus niet twee keer 50% van het volledige investeringsbedrag, maar twee keer 50% van het investeringsbedrag minus de verwachte restwaarde op dat moment. Die restwaarde mag je ook niet over tien jaar afschrijven en ook niet willekeurig. Dat loopt dus in de jaren drie tot en met negen weer glad, want in die jaren kun je minder afschrijven en komt er meer winst. In die jaren betaalt de belastingplichtige dus meer belasting dan hij anders zou hebben betaald. Over de hele periode ontbreekt vooral het rente-effect. Daarvan is de netto contante waarde bekend. Die is voor dit onderdeel van de willekeurige afschrijving, als je dat van het totaalbudget neemt, ongeveer 2 à 3 mln. Dat is het effect van de netto contante waarde doordat de eerste twee jaar minder binnenkomt en in de acht jaar die daarop volgen meer.

De heer **Bashir** (SP): Dan vind ik het wel jammer dat daarop in de antwoorden op mijn vragen niet is ingegaan. Als de staatssecretaris zegt dat het uiteindelijk 2 tot 3 mln. kost, is dat natuurlijk weer wat anders dan de 60 mln. die in deze antwoorden staat. Maar dat betekent in feite dat de belastingbetaler op dit moment een bepaald risico loopt, zoals de heer

Tang zei. Stel dat zo'n cv of maatschap failliet zou gaan. Dan betekent dit dat de belegger die daarmee als laatste te maken heeft, naar buiten loopt, maar de belastingbetaler heeft het geld werkelijk ingelegd. Dat vind ik nog steeds wel een probleem.

Ik heb nog een laatste aanvullende vraag. De staatssecretaris zegt ook dat hij een samenloop van de tonnageregeling en de willekeurige afschrijving heeft willen voorkomen. Dan is mijn vraag: kan hij daarmee ook garanderen dat het eventueel onbedoelde fiscale gebruik daarvan ook helemaal wordt uitgesloten?

Staatssecretaris **De Jager**: Die laatste vraag kan ik wel beantwoorden. Ik denk dat deze commissie ook weet dat je het fiscaal nooit helemaal zeker kunt weten, totdat de Hoge Raad ooit eens oordeelt. Voor zover nu bekend is, zijn daarmee eventuele onbedoelde effecten van deze maatregel inderdaad voorkomen.

Dan kom ik bij het punt van het faillissement, waarnaar de heer Tang en de heer Bashir vragen. Ten eerste wordt zo'n schip gefinancierd met zowel eigen vermogen als vreemd vermogen. In de reclamespotjes wordt gewag gemaakt van een grote aftrekpost en dat komt door een leverage-effect met vreemd vermogen. Beleggers moeten zich echter wel realiseren dat daarin wat risico zit. Het is logisch dat je dan op het hele schip een bepaald voordeel hebt, maar daarin zit wel vreemd vermogen in de vorm van een hypotheek. Die gaat voor en heeft dus absolute voorrang. Na die hypothecaire voorrang zijn er soms nog bepaalde scheepsvoorrechten op basis van het Burgerlijk Wetboek die voorrang hebben, maar daarna volgt gelukkig met stip de fiscus. Over het algemeen zal de verkoop van zo'n schip echt meer opbrengen dan het restant van de hypotheekschuld, omdat schepen over het algemeen goede activa zijn en dus ook een deel van het eigen vermogen is gefinancierd. Die komen bij een faillissement dus veel later in de rij ten opzichte van de fiscus. Een deel zal dus ook al afgeschreven zijn, maar dat was anders ook al zo geweest. De verkoop van het schip zal dus waarschijnlijk meer opbrengen dan het restant van de hypotheekschuld en dan ontstaat een fiscale boekwinst waarover belasting is verschuldigd. Bij een latente AB-claim die ontstaat door de inbreng van het maatschapsaandeel in een nv of bv, blijft de aandeelhouder ook persoonlijk aansprakelijk bij een faillissement van een nv of bv. Het lijkt mij verstandig dat hiervan ook gewag wordt gemaakt in de prospectus van deze vehikels.

Voorzitter: Remkes

De heer **Tang** (PvdA): Ik wil daarover aansluitend nog een vraag stellen. Laten wij hopen dat het allemaal een goed rendement oplevert. Wij praten nu echter over de verdeling van risico en de situatie waarin een bank een schip moet verkopen. Stel dat 60% van dat schip door de bank is gefinancierd en 40% uit eigen vermogen en stel dat het schip slechts 60% oplevert van het oorspronkelijke investeringsbedrag. Met andere woorden: de hypotheek is net gedekt en de bank heeft voorrang. Is het dan niet zo dat de belastingbetaler op dat moment die resterende 40% heeft betaald? Dat wil ik graag weten, want als dat zo is, is het een gratis gok voor de beleggers. Als de staatssecretaris zijn hand ervoor in het vuur durft te steken dat dit niet het geval is, ben ik tevreden. Zo niet, dan vind ik dat toch een probleem.

Staatssecretaris **De Jager**: Ten eerste zal in die tijd op dat schip worden afgeschreven. Als een schip dus na een aantal jaren failliet zou gaan en, in het rekenvoorbeeld van de heer Tang, 60% van de oorspronkelijke hypotheekschuld, waarop naar alle waarschijnlijkheid ook afgelost zal zijn, oplevert en als onder het normale regime ook zou zijn afgeschreven,

ontstaat naar alle waarschijnlijkheid nog steeds de situatie die ik zojuist heb beschreven dat de restopbrengst hoger is dan de hypotheekschuld.

De heer **Tang** (PvdA): Excuus, mijn voorbeeld is juist dat er geen overschot is. De verkoop van het schip is precies voldoende om de hypotheek af te lossen en er is geen extra waarde. Is er dan nog een risico voor de belegger of is dan het restant van dat bedrag, die 40% die verloren is gegaan, door de belastingbetaler betaald?

Staatssecretaris **De Jager**: Als de opbrengst van het schip slechts de resterende hypotheekschuld zou dekken, dan gaat de hypotheek voor, zoals ik al aangaf. Dan krijg je dus inderdaad niks meer en kan de fiscus ook geen rechten meer uitoefenen. Ik heb net wel aangegeven dat dit niet de verwachte situatie is. Dat is volgens mij de vraag, want de heer Tang legt nu een situatie voor.

De heer **Tang** (PvdA): Ik vraag naar de risicoverdeling. Stel je hebt een investering gedaan van 100, waarvan 40 in eerste instantie is gefinancierd uit eigen vermogen dat kennelijk wordt teruggegeven door de fiscus en 60 komt van de bank die dat terugkrijgt via de hypotheek. Dan concludeer ik dat de beleggers daarbij geen enkel risico lopen. Dit zijn dus geen beleggers of investeerders meer, maar in dit rekenvoorbeeld komt het neer op gratis gokken.

Staatssecretaris **De Jager**: De beleggers hebben een belastingvoordeel, maar lopen natuurlijk nog steeds risico.

De heer **Tang** (PvdA): In dit voorbeeld, met een hypotheek ter waarde van 60% van het investeringsbedrag die de verkoop van het schip ook precies oplevert, loopt de bank geen risico omdat die het geld terugkrijgt. Volgens mij is er dan, als ik de discussie nu goed begrijp, geen risico voor de beleggers en wordt dit eigenlijk gefinancierd door de belastingbetaler.

Staatssecretaris **De Jager**: Het klopt dat de belastingbetaler in ieder geval in het voorgestelde systeem tegen een tekort oploopt, maar de belegger krijgt z'n inlegsom natuurlijk niet terug.

Voorzitter: Tang

De heer **Bashir** (SP): Ik zal mijn vraag kort formuleren. Ik hoop dat de staatssecretaris daarop dan uitgebreider wil antwoorden. Stel dat een schip failliet gaat en de bank een vordering op dat schip heeft. Vervolgens ontvangt de bank voldoende kapitaal door de verkoop van het schip en er blijft nog een deel van het geld over, bijvoorbeeld 20 mln. Wat zegt de Belastingdienst dan? De Belastingdienst heeft een groot deel gefinancierd via de willekeurige afschrijving van de inleg van de belegger. Gaat het geld dat dan over is naar de belegger of naar de fiscus?

Staatssecretaris **De Jager**: Nee, in dat voorbeeld is de fiscus preferent aan de belegger. In principe heeft de fiscus na de hypotheekschuld voorrang op de inleg van de belegger, tenzij er eventueel andere scheepsvoorrechten zijn op basis van het Burgerlijk Wetboek, die er in dit voorbeeld waarschijnlijk niet zijn.

De heer **Bashir** (SP): Waarom? Dat begrijp ik niet. Er is een situatie waarin de belegger heeft geparticipeerd. De Belastingdienst heeft vervolgens de belegging van de belegger teruggegeven via de willekeurige afschrijving. De fiscus is dus volgens mij verder geen partij in die zaak.

Staatssecretaris **De Jager**: De belegger heeft natuurlijk geen vordering, maar een inleg uit eigen vermogen gedaan. Dat is dus geen vordering op die scheepsmaatschap. Ik kan de heer Bashir alleen niet volgen als hij zegt dat de fiscus geen partij is, want er is een latente belastingschuld.

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris zegt dus in feite dat op het moment dat iemand participeert in een scheepsmaatschap en daarvoor bijvoorbeeld zelf vermogen inlegt en ook een deel bijdraagt door een hypotheek, dit vervolgens betekent dat de Belastingdienst dat geld alsnog kan terugvorderen als de cv of de maatschap failliet gaat.

Staatssecretaris **De Jager**: Als er wordt gestaakt, heeft de fiscus een vordering op de reserves en die gaat voor de belegger. Als er iets resteert, is dat eventueel voor de belegger en de fiscus heeft in dit geval een vordering op de reserves. Daarmee heb ik dit punt afgehandeld.

Dan de vraag over het budgettaire beslag en welke faciliteiten een zeevarende krijgt. Allereerst het budgettaire belang in 2010 voor de zeescheepvaartsector op het fiscale vlak. De tonnageregeling betreft zo'n 61 mln., de afdrachtvermindering zeevaart betreft 88 mln. en de willekeurige afschrijving ongeveer 3 mln. Dat is bij elkaar 152 mln. en dit is dus een fors bedrag. In een voorgaand algemeen overleg heb ik al aangegeven dat het kabinet de zeescheepvaart in Nederland cruciaal vindt; het is een heel belangrijke maritieme traditie. Ook het level playing field is ontzettend belangrijk, maar er moeten altijd – ook bij belastingconcurrentie – meerdere zaken in het oog worden gehouden, zoals het algemene vestigingsklimaat. De makkelijke verplaatsbaarheid van de zeescheepvaart is bijvoorbeeld een goede reden om die sector zo veel faciliteiten te geven, want anders raak je die sector kwijt als je niet oppast. Dat is dus op zich een goede reden, maar dat geldt natuurlijk net zozeer voor bijvoorbeeld concernfinancieringsactiviteiten. Het kabinet poogt die voor Nederland te behouden of ze terug te krijgen, als zij reeds vertrokken zijn. Het gaat dan ook om innovatie-activiteiten waarover in ieder geval tot voor kort massaal leek te worden geadviseerd om die uit Nederland te verplaatsen of anders het intellectueel eigendom in laagbelaste jurisdicties onder te brengen. Op dat laatste punt van die uittocht lijkt wellicht in een aantal situaties een stop te zijn gezet. Ik heb begrepen dat een aantal grote fiscale adviseurs in de innovatiebox, die sinds 1 januari jongstleden van kracht is, een reden ziet om geen verplaatsing meer te adviseren. Met die innovatiebox wordt slechts 5% belasting geheven op voortbrengselen uit innovatie, als daar een WBSO-beschikking of een octrooi tegenover staat. Dat wil overigens niet zeggen dat die 5% sowieso goed is, want dat is nog steeds vijf keer zoveel als mijn advies van 1% belasting. Dat is belangrijk in deze discussie over een level playing field. Ik zeg echter tegen alle cliënten dat de vraag is of je voor dat verschil van 4% naar een laagbelaste jurisdictie moet verhuizen of dat je die 5% maar voor lief moet nemen. Dat geldt natuurlijk evenzeer voor de brede andere kwaliteiten van de maritieme sector die in Nederland geboden worden. Daar zal de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op ingaan. Ik zie de Marshall-eilanden of Singapore namelijk nog niet zo snel met een fregat een aantal Nederlandse konvooien begeleiden. Dat geldt ook voor Belize, Andorra of zelfs Luxemburg.

Je moet dus kijken naar het brede speelveld. Dat geldt op fiscaal gebied voor zowel de vennootschapsbelasting als de concernfinanciering. Wij hebben bijvoorbeeld gezien dat een bedrijf een behoorlijk aantal zeeschepen heeft uitgevlagd vanwege het gebrek aan goede concernfinancieringsfaciliteiten in Nederland. Dat had niks te maken met de directe zeescheepvaartfaciliteiten, maar wel met de concernfinanciering. Het brede vestigingsklimaat is natuurlijk net zo belangrijk voor deze bedrijven. Het gaat mij dus ook na aan het hart hoe het kabinet in algemene zin ervoor kan zorgen dat er in Nederland zo veel mogelijk hoofdkantoren,

zeescheepvaartrederijen en andere activiteiten zijn, zoals kwalitatief hoogwaardige concernfinanciering met veel personeel. Zoemende laptops zijn in de huidige Nederlandse economie net zo belangrijk als rokende schoorstenen. Daaraan moeten wij dus werken.

Dan de specifieke vraag van de heer Tang over de faciliteiten voor afdrachtvermindering per zeevarende. Dat is bij een bruto loon van € 45 000, ongeveer het gemiddelde loon, € 16 139 per persoon. Wij hebben er al eerder over gesproken dat in een aantal gevallen het afdrachtpercentage vrij hoog is, 40%, waardoor er verzilveringsproblemen ontstaan voor rederijen die vooral zeevarenden hebben. Je mag namelijk ook verzilveren met mensen op de wal. De directeur van een rederij kan in principe deze faciliteit dus ook met zijn hoge salaris laten verzilveren. Rederijen met relatief heel veel zeevarend personeel of een iets lagere loonsom, hebben vaak verzilveringsproblemen. Maar gemiddeld is de fiscale faciliteit ruim € 16 000 per zeevarende.

Op het gebied van fiscaliteit lijkt het mij een goede suggestie om alles ook met cijfers van de sector nog even goed op een rijtje te zetten, om discussie te voorkomen. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal daar dieper op ingaan. De heer Koppejan deed een behulpzame suggestie om binnen de budgettaire kaders te onderzoeken of er nog een optimalisering mogelijk is. Ik heb aangegeven dat de willekeurige afschrijving niet zo veel ertoe doet, want die is nog maar een jaar, maar dat is redelijk succesvol voor de 2 à 3 mln. die daarvoor nu zijn begroot. Misschien zijn er echter andere zaken die beter op een andere manier ingezet kunnen worden. Volgens mij kunnen de departementen van Verkeer en Waterstaat en Financiën die exercitie op een zinvolle manier uitvoeren, maar dat ligt meer op het gebied van het level playing field en daarom geef ik het stokje over aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb in dat opzicht een vraag. Ik ga ervan uit dat die analyse, met de eventuele maatregelen die daaruit voortvloeien, niet alleen in de besloten kring van de beide departementen zal worden gemaakt, maar dat daarbij ook een fatsoenlijke samenspraak met de sector zal plaatsvinden. Op die manier zijn wij ook eens af van dat heen en weer geschrijf. Er moet in ieder geval overeenstemming zijn over de feiten. Ik begrijp ook wel dat er dan helemaal aan einde eventueel nog wel een aantal verschillende wensen op tafel ligt, maar er moet in ieder geval geen verschil van mening zijn over de feiten.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik ben het uiteraard ermee eens dat wij het over de feiten eens moeten kunnen worden. De duiding van wat dan wel of niet gedaan moet worden, zal waarschijnlijk een politieke vraag en uiteraard ook een budgettaire vraag zijn die eventueel later aan de orde kan komen.

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris ging net in op de concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van bijvoorbeeld Singapore. Ik wil van de staatssecretaris weten waar hij naartoe wil. Zegt hij in feite dat Nederland zodanig wil concurreren, dat het ook de concurrentie met Singapore, Curaçao of Panama aankan? Wat is doelstelling van de staatssecretaris wat dat betreft? Volgens mij kan Nederland ook op grond van het fiscale plaatje niet eindeloos concurreren met bijvoorbeeld Singapore.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik kan de vraag en de laatste opmerking van de heer Bashir heel goed begrijpen. Ik denk er vaak hetzelfde over, maar wij moeten ook reëel zijn. Nederland concurreert op het gebied van activiteiten die mondiaal verplaatsbaar zijn, natuurlijk wel met dat soort jurisdicties. Het is een volgende vraag of je daarin wilt meegaan. Maar Nederland concurreert daarmee en deze sector heeft het nu natuurlijk al niet makkelijk. De ontwikkelingen worden steeds mondialer en het is steeds

makkelijker om activiteiten te verplaatsen. Dat geldt overigens ook voor allerlei andere activiteiten die ik heb aangeduid. Op heel veel andere terreinen heb ik ook de zorg dat Nederland fiscaal steeds meer mondiaal moet concurreren en met jurisdicties moet concurreren waar per saldo, in z'n totaliteit, 0% belasting wordt geheven. Dat is heel erg lastig, want Nederland heeft wel een kwalitatieve opleidingsstructuur en een kwalitatief andere infrastructuur. Daarom zal dus uiteindelijk altijd de afweging moeten worden gemaakt wat Nederland de sector nog meer kan bieden. Daarop zal de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ook ingaan. Nederland biedt de scheepvaartsector namelijk ook heel veel meer, behalve fiscale faciliteiten, maar waarschijnlijk kun je van 0% uiteindelijk niet meer winnen. Maar ik kan niet zeggen dat wij niet met die jurisdicties concurreren, want dat is de facto natuurlijk wel het geval.

De heer **Bashir** (SP): Jazeker, Nederland concurreert daarmee wel, maar fiscaal gezien moet Nederland niet altijd willen concurreren. In de brief van de staatssecretaris van 8 juni staat bijvoorbeeld dat het kabinet op dit moment geen aanvullende fiscale maatregelen wil nemen. Ik wil dan ook dat dit nu wordt uitgesproken, zodat er in ieder geval geen valse verwachting bij de sector worden gewekt.

Voorzitter: Remkes

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb een vraag die daarop aansluit, voordat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan het woord komt. Welke Europese afspraken zijn er nu en kunnen die niet worden versterkt? Een vergelijking met Singapore is lastig, maar een vergelijking met Duitsland kan wel goed worden gemaakt. Die vergelijking wordt ook gemaakt en daaruit blijkt dat Duitsland een fiscale regeling heeft, waardoor plotseling sprake is van een sterke groei. Kunnen er niet in ieder geval op Europees niveau sterkere afspraken worden gemaakt dan nu het geval lijkt?

Staatssecretaris **De Jager**: Dat zou kunnen, maar ik denk dat je dan het fundamentele probleem van deze sector nog niet oplost. Je lost dan wel de concurrentie binnen Europa op, maar dan bestaat nog steeds de situatie dat het netto uitvlaggen niet naar omringende of andere Europese landen plaatsvindt, maar naar landen zoals Singapore en de Marshall-eilanden. Dat staat ook in de brief van de sector. Op het gebied van tonnage zit Nederland in Europa bijvoorbeeld vast aan een vrij strak staatssteunkader en dat is dus redelijk goed geregeld. Wij hebben erkend dat er nog een verschilletje bestaat tussen Nederland en bijvoorbeeld Duitsland en België, doordat het in Nederland puur fiscaal is geregeld zonder subsidie. Dat is niet een enorm groot verschil. Maar dat verschil is natuurlijk wel groot in vergelijking met de schepen in de normale belastingsector, zeker waar geen tonnageregime toegelaten kan worden. Daarbij is Nederland er zeer kwetsbaar voor dat ze gewoon uit Europa uitvlaggen. Dan kan Europa wel zeggen dat bijvoorbeeld de kabelleggers – de toelating daarvan is nu uitgebreid – niet worden toegelaten in het tonnageregime, zoals dat nu wel is gebeurd. Dat kan, zodat er geen concurrentie meer is met Duitsland, Luxemburg en België, maar ik verwacht dat die kabelleggers dan toch echt ergens anders naartoe gaan. Het kan, maar dat lost het fundamentele probleem niet op. Ik voel daarin heel erg met de sector mee. Men concurreert namelijk niet met Europa, maar men concurreert met de wereld. Dat maakt het heel erg lastig, maar ik heb ook een bepaalde verantwoordelijkheid voor de budgettaire opbrengst. Ik voel dus ook mee met de Kamerleden die daarvoor aandacht vragen.

De heer **Tang** (PvdA): De staatssecretaris vergelijkt in zijn brieven de ontwikkeling in de Nederlandse sector wel degelijk met die in Denemarken,

waar de kabelleggers onder de tonnageregeling vallen. Dat is nu ook in Nederland voor een deel het geval. Hij verwijst zelf naar een vergelijkbare regeling als de willekeurige afschrijving in Duitsland. Die vergelijkingen zijn natuurlijk wel logisch, want het zijn vergelijkbare landen met een vergelijkbare startpositie als het gaat om concurrentie. Het zou ook kunnen helpen als Europa daarbij het voortouw neemt en probeert om meer op één lijn te komen. Dan zijn wij in ieder geval toch van die onderlinge concurrentie af en kunnen er makkelijker pogingen worden ondernomen in de betrekkingen met andere landen, bijvoorbeeld in OESO-verband.

Staatssecretaris **De Jager**: Binnen Europa zijn wij er dan inderdaad vanaf. Overigens vlagt men dan meestal niet uit naar OESO-landen. Maar dit doen wij ook en zeker bij tonnage proberen wij te streven naar een uniforme verdeling. Denemarken heeft bijvoorbeeld die kabelleggers gekregen. Nederland heeft dat volgens mij in 2005 ook gevraagd, maar toen niet gekregen. Denemarken kreeg het wel. Daarop meldde Nederland zich net als Engeland onmiddellijk bij de Commissie en toen zijn wij alsnog overgegaan. In het geval van de kabelleggers heeft Nederland een splitsing aangebracht met de vervoersactiviteiten. Dit lijken Denemarken en Engeland niet te doen. Dit is voor mij reden om daar nog eens goed naar te kijken. Vervolgens moet er natuurlijk altijd weer beoordeeld worden wat de budgettaire consequenties zijn, maar Nederland probeert in Europa dicht op de concurrentieverhoudingen te zitten en in ieder geval daarbij zo veel mogelijk het adagium van gelijke monniken gelijke kappen na te streven. Dat is effectief zover er binnen het tonnageregime zeeschepen zijn die daaronder vallen. Maar als Europa dat erbuiten heeft geplaatst, moeten wij er eerlijk over zijn dat het verschil zo groot is, dat het voor de rederijen heel erg aantrekkelijk kan zijn om uit te vlaggen naar de Marshalleilanden, Singapore of andere laagbelaste jurisdicties. Het Nederlandse tonnageregime is heel interessant. De kosten daarvan zijn ongeveer 61 mln., zoals ik al zei, maar dat zet ik even af tegen de opbrengst van volgens mij 3 mln. uit de tonnageregeling. Je belast dus ongeveer een twintigste van het hetgeen tegen een heffing van 50% belast zou worden onder het normale Nederlandse belastingregime. Dat is dus heel interessant, want dat is dus bijna niks meer; 3 mln. en anders zou het 61 mln. meer zijn geweest. Als een zeeschip echter niet onder de tonnageregeling valt, is het verschil dus heel erg groot met de andere landen. Je ziet meestal dat niet de schepen die volledig onder de Nederlandse tonnageregeling vallen uitvlaggen, want die profiteren van de kwaliteit van de Nederlandse vlag, het heel goede fiscale regime en een héél lage belasting. Maar het deel dat niet onder de regeling valt, gaat vaak naar die andere landen toe.

Voorzitter: Tang

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er zijn nog wat puntjes blijven liggen waarop ik wil reageren.

De heer Remkes en anderen hebben gezegd dat er helderheid moet zijn over de feiten. Het is niet leuk als het kabinet in een brief schrijft: in een tabel staat dit, maar wij kijken er zo naar. Dat is niet goed voor de Kamer om haar controlerende taak goed te kunnen uitvoeren. Daarom heb ik na enig nadenken besloten om voortaan jaarlijks, bijvoorbeeld in de begroting, te zorgen voor een uitgebreider overzicht over de Nederlandse vlag en over tonnages en schepen. Daarin zal staan wat het verloop is geweest en hoeveel is uitgevlagd, zodat een helder zicht bestaat op de situatie van de Nederlandse vloot. Het zal ook het gesprek met de sector en het gesprek met de Kamer bevorderen, als je weet wat de feiten zijn, waar wij van uitgaan en wat er aan de hand is. Dan kun je kijken hoe de zaken ervoor staan en of meer maatregelen nodig zijn.

Alle woordvoerders hebben steun uitgesproken voor het voorstel om tot een actieplan te komen, dat de sector in een breed ondertekende brief heeft gedaan. Nu is er een nieuwe zeebrief. Het beleid daarvoor bestaat sinds 2008. Sindsdien is wel het nodige gebeurd, vooral met de crisis. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de staatssecretaris van Financiën en ik weer om de tafel gaan zitten met de branche, om te kijken of andere maatregelen mogelijk zijn om de Nederlandse vlag aantrekkelijk te maken en om het klimaat goed te maken. De heer Tang zei terecht dat de aantrekkelijkheid van varen onder Nederlandse vlag meer is dan alleen de fiscaliteit. Het is niet altijd mogelijk om daaraan op alle manieren tegemoet te komen; de staatssecretaris van Financiën heeft dat ook gezegd. De kwaliteit van de Nederlandse vlag is echter ook van belang. Ik vond het wel een goede aanvulling van de heer Koppejan dat wij binnen de bestaande budgettaire kaders ernaar moeten kijken, want wij moeten elkaar in deze moeilijke tijden natuurlijk ook geen worsten voor de neus houden die er niet zijn. Het lijkt mij heel goed om binnen de bestaande budgettaire kaders te bekijken op welke manier wij ervoor kunnen zorgen dat, breed bekeken, de Nederlandse vlag aantrekkelijk blijft. Op de vraag van alle Kamerleden of de regering met zo'n actieplan wil komen, zeg ik graag ja. De staatssecretaris van Financiën heeft al aangegeven dat zo'n actieplan natuurlijk van Verkeer en Waterstaat en van Financiën gezamenlijk is. Wij hebben het in dit kader natuurlijk over twee dingen. Wij hebben het over de concurrentie binnen Europa, maar mogelijk is de concurrentie van Europa met Azië en Singapore een veel belangwekkender onderwerp. Het is goed om te weten dat de Europese Commissie een maritieme strategie tot 2018 heeft. Het doel daarvan is concurrentiekracht en kwaliteit van de Europese vloot. Die moet wel helder zijn. De Europese landen moeten daarom samenwerken en samen bekijken hoe zij tegenwicht kunnen bieden aan de enorme concurrentie van Singapore. Nederland kan dat niet alleen. De landen moeten daarover met elkaar spreken. Er komt ook een roadmap. Er komt een consultatie van lidstaten en stakeholders. Daarin gaat Nederland zeker volop meedraaien. Als de sector ideeën heeft over waarop Europa zou moeten inzetten, is men van harte welkom om met ons te komen bespreken hoe Nederland zo goed mogelijk invloed kan hebben op de totstandkoming van een Europese roadmap waarmee wij niet met lege handen staan. Het is dan goed om daarbij te denken aan wat al uitgebreid door de staatssecretaris van Financiën is verwoord. Met belastingparadijzen kun je natuurlijk niet concurreren op het gebied van belastingen, maar je kunt mogelijk wel op andere gebieden met ze concurreren. Daarvoor zal Europa zich sterk moeten maken.

Voorzitter. Hiermee heb ik de punten die zijn blijven liggen, beantwoord.

De heer **Remkes** (VVD): Ik vind het prima dat er van beide zijden toezeggingen zijn gedaan dat er een soort van jaarlijkse staat van de maritieme sector komt. Ik vind het prima dat er in de aanloop daarnaar op verschillende fronten, breder dan de fiscaliteit, maar ook inclusief de fiscaliteit, overleg komt met de sector, zodat er in analytische zin overeenstemming bestaat. Ik hoop ook dat wij minder verschil van opvattingen over de maatregelen hebben dan op dit ogenblik wel eens gesuggereerd wordt. Ik realiseer mij echter ook dat de financiën beperkt zijn.

De **voorzitter**: We sluiten af met deze woorden van de heer Remkes. Ik dank de staatssecretarissen voor hun aanwezigheid en voor hun antwoorden. Ik dank de aanwezigen.