

Vergaderjaar 2009–2010

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 223**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 maart 2010

Met deze brief wil ik uw Kamer, mede namens de staatssecretaris van Defensie, informeren over de afronding van het arbitrageproces en het overleg met de industrie met betrekking tot de afdracht van de Nederlandse Luchtvaartindustrie in het kader van de Medefinancieringsovereenkomst JSF (MFO). Deze informatie was de Kamer toegezegd. Hiermee wordt tevens voldaan aan het verzoek van de vaste commissie voor Defensie van 16 februari jl. (kenmerk 26488–212/2010D07986) om naar aanleiding van de brief van 28 januari jl. (kamerstuk 26 488, nr. 212) aan te geven wat wordt bedoeld met de overige belangen die in het geding zijn.

Op 7 januari 2010 heeft het NIFARP, namens de 55 bij de arbitrage betrokken contractpartijen, aangegeven dat zij instemt met het eindvoorstel dat de Staat op 21 december 2009 heeft gedaan voor de uitvoering van het arbitrale eindvonnis. Inmiddels heb ik van alle 55 afzonderlijke contractpartijen een instemmende verklaring ontvangen. Daarmee is er overeenstemming bereikt tussen de Staat en de Nederlandse Luchtvaartindustrie over de herijking van de zogeheten JSF *Business Case*.

De aanleiding voor het arbitrageproces was een verschil van mening tussen de Nederlandse Staat en de Luchtvaartindustrie over de uitkomsten van de herijking van de *business case* uit de MFO. De Staat heeft zich voor en tijdens de arbitrage laten leiden door de MFO en heeft zich op het standpunt gesteld dat de daarin gemaakte afspraken over de *business case* en de herijking van de *business case* in beginsel nagekomen dienen te worden.

In 2002 zijn de Nederlandse Staat en de industrie in de MFO overeengekomen dat de Nederlandse industrie aan de Staat een gedeelte van de kosten betaalt van de deelname aan de SDD-fase van het JSF-programma. Deze private bijdrage wordt gevormd door een percentage van de omzet behaald door ondertekenaars van de MFO uit JSF productieopdrachten. Deze private bijdrage is noodzakelijk om de *business case* sluitend te krijgen.

De achtergrond en inhoud van de *business case* is onder meer uitvoerig beschreven in de brief aan de Kamer van 11 februari 2002 (kamerstuk 26 488, nr. 8, blz. 14 t/m 18 en blz. 22 en 23) en aan de orde gekomen tijdens het notaoverleg op 2 april 2002 (kamerstuk 26 488, nr. 12). De definitie van het «Tekort» en de elementen die van belang zijn voor de vaststelling daarvan zijn beschreven in de MFO artikel 3.3.

De MFO voorzag in een herijking van de *business case* per 1 juli 2008. Het Tekort van de *business case* en het afdrachtpercentage voor de industrie dienden opnieuw te worden berekend. Op 1 juli 2008 heeft de Staat conform de MFO aan de Luchtvaartindustrie het resultaat bekend gemaakt van de herijking van de JSF *Business Case* en de Kamer hierover geïnformeerd (kamerstuk 26 488, nr. 90). Het resultaat was een Tekort van € 308 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde). De MFO deelnemers konden zich echter niet vinden in de berekeningswijze van de Staat en hebben op grond van art. 8.4 van de MFO op 1 augustus 2008 bezwaar aangetekend. Op verzoek van de industrie is de periode waarin zij «haar zienswijze op de berekening naar voren kan brengen» tweemaal verlengd, tot 1 december 2008. De Staat heeft naar aanleiding van de bezwaren van de industrie een aanpassing gemaakt die heeft geresulteerd in een Tekort van € 302 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde). Op 28 november 2008 heeft de Staat aan de industrie meegedeeld dat op basis van dit Tekort het afdrachtpercentage is vastgesteld op 10,1. De Kamer is hierover op 16 december 2008 geïnformeerd (kamerstuk 26 488, nr. 128). In de brief van 25 maart 2009 (kamerstuk 31 300, nr. 10) is de berekening nader toegelicht inclusief een rapport van de Algemene Rekenkamer inzake de herberekening van de *business case*.

Het afdrachtpercentage dat de Staat op 28 november 2008 heeft vastgesteld, was voor de industrie niet aanvaardbaar. Op grond van artikel 8.5 van de MFO heeft de industrie op 15 december 2008 een arbitrageprocedure aangespannen waarin zij heeft gevorderd dat het afdrachtpercentage op nul zou worden gesteld. In januari 2009 is mr. A.H. van Delden benoemd als arbiter namens de Staat, mr. A.S. Hartkamp als arbiter namens de Luchtvaartindustrie en hebben deze beide arbiters mr. F. Kort-hals Altes aangezocht als derde arbiter van het Scheidsgerecht. Op 14 mei 2009 is vervolgens een hoorzitting gehouden. Het Scheidsgerecht heeft op 25 juni 2009 in het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis het Tekort vastgesteld op € 157,1 miljoen (prijspeil 2001, netto contante waarde). Het Scheidsgerecht oordeelde namelijk dat voor de dollarkoers ter zake van de SDD-uitgaven tot 1 juli 2008 gebruik moet worden gemaakt van de gewogen gemiddelde koers op de verschillende momenten tot 1 juli 2008 waarop de SDD-bijdragen door de Staat zijn betaald aan de Amerikaanse overheid, in plaats van de termijankoers op basis waarvan de uitgaven zijn gedaan door de Staat. Voorts oordeelde het Scheidsgerecht dat de te verwachten omzet opnieuw door het NIVR moest worden berekend inclusief de omzet uit «sustainment» ten behoeve van de Koninklijke Luchtmacht, dat wil zeggen uit de instandhoudingsfase van de JSF. In september 2009 presenteerde het NIVR een herberekende omzet van \$ 11,417 miljard voor de periode tot en met 2052 (prijspeil 2001, € 3,497 miljard in prijsspeil 2001, netto contante waarde). De Auditdiensten van Economische Zaken en Defensie hebben over het proces waarmee het NIVR tot de omzetraming kwam een Rapport van Bevin-dingen uitgebracht aan de minister van Economische Zaken. Daarin constateerden zij dat dit proces transparant en objectief was. De Luchtvaartindustrie kon zich in deze herberekende omzet vinden maar heeft de Staat wel verzocht ook rekening te houden met het verdienvermogen van de industrie bij het bepalen van het afdrachtpercentage. De Staat heeft op 8 september 2009 aan het Scheidsgerecht bekend gemaakt dat op basis van het door het Scheidsgerecht vastgestelde Tekort van € 157,1 miljoen

en met inachtneming van de herberekende omzet het afdrachtpercentage uitkomt op 4,49.

Voor de Luchtvaartindustrie was een afdrachtpercentage van 4,49 verwijderd van wat door de industrie haalbaar wordt geacht, gelet op het verdienvermogen van de Luchtvaartindustrie. De industrie baseert zich hierbij op onderzoek van adviesbureau Booz & Co dat in opdracht van mijn ministerie is gevalideerd door PA Consulting Group. De Luchtvaartindustrie heeft vervolgens het Scheidsgerecht gevraagd het verdienvermogen te betrekken bij het eindvonnis en meent dat partijen «het debat over het verdienvermogen van de Luchtvaartindustrie en de praktische haalbaarheid van de Private bijdrage ten overstaan van het Scheidsgerecht tot afronding moeten brengen, teneinde duidelijkheid te verkrijgen over de vraag of de MFO haar doel voorbyschiet bij handhaving van het door de Staat herrekende percentage van 4,49». In reactie hierop heeft de Staat op 8 oktober 2009 aangegeven zich met betrekking tot het verzoek van de Luchtvaartindustrie te refereren aan het oordeel van het Scheidsgerecht. Het Scheidsgerecht heeft vervolgens op 23 oktober 2009 besloten tot het uitvaardigen van een procedurele order ten einde de mogelijkheid te bieden om, wanneer partijen dit wensen, de zitting te heropenen. De Staat heeft op 3 november 2009 aangegeven dat de Staat op dit punt geen uitspraak verlangt en er dus niet mee instemt dat alsnog uitspraak wordt gedaan over de in de order aangeduide vraag alsmede dat in het gedeeltelijke arbitrale eindvonnis van juni 2009 op dit punt al een eindbeslissing was gegeven. Op 27 november 2009 heeft het Scheidsgerecht in zijn arbitraal eindvonnis bepaald dat het Tekort € 157,1 miljoen bedraagt en dat het afdrachtpercentage op basis van de herrekende omzet uit participatie daarmee uitkomt op 4,49. Met deze uitspraak van het Scheidsgerecht is duidelijk geworden welk afdrachtpercentage op grond van de MFO gehanteerd moet worden.

Uw Kamer is op 27 november 2009 geïnformeerd over het afdrachtpercentage uit het eindvonnis van de arbitrage (kamerstuk 26 488, nr. 207), waarbij ik tevens heb gemeld met de sector te overleggen over een goede balans tussen de afdrachtverplichting van de industrie en de overige in het geding zijnde belangen. Voor de Nederlandse Luchtvaartindustrie is het van groot belang dat zij nu en in de toekomst op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze opdrachten kan uitvoeren binnen het F-35-programma. Tijdens het arbitrageproces is door de industrie herhaaldelijk gewezen op het zogeheten verdienvermogen van de betrokken bedrijven. Dit verdienvermogen wordt volgens het onderzoek van adviesbureau Booz & Co bedreigd door een te hoog afdrachtpercentage. Hierdoor zou het voor bedrijven economisch niet verantwoord zijn JSF-opdrachten te verwerven. Uit het onderzoek van Booz & Co, dat is gebaseerd op een internationale vergelijking, blijkt het verdienvermogen van de Nederlandse Luchtvaartindustrie in zijn algemeenheid beperkt. JSF-opdrachten zijn van groot belang voor de toekomst van de industrie en bieden uitzicht op een inkomstenstroom die voor langere tijd stabiel is. Deze activiteiten bieden door hun hoogtechnologische en langjarige karakter een solide basis voor overige luchtvaartindustriële activiteiten. Het verdienvermogen is geen variabele in de MFO en is om die reden dan ook, zoals hierboven is toegelicht, niet betrokken bij de arbitrage over de herijking van de *business case*. Het verdienvermogen van de Luchtvaartindustrie kon daarna echter wel worden betrokken bij het definitief vaststellen van de hoogte van de Private bijdrage en van het afdrachtpercentage.

Een hoog afdrachtpercentage heeft een nadelige invloed op de bedrijfseconomische situatie voor de Nederlandse bedrijven in het F-35-programma. Indien dit zou leiden tot minder orders en een lagere omzet, heeft dit een negatieve invloed op de opdrachten van de industrie aan de

Staat en ook op de werkgelegenheid bij de betrokken bedrijven. Gelet op het verwachte verloop van de kosten en de opbrengsten voor de Luchtvaartindustrie zal de rentabiliteit naar verwachting in de eerste jaren laag zijn en vervolgens toenemen. Het is voor de bedrijven wenselijk dat het afdrachtpercentage met dit verloop kan mee ademen en dus in de eerste periode relatief laag is en na verloop van tijd toeneemt. Gemiddeld genomen zal het afdrachtpercentage zodanig dienen te zijn dat het Tekort door de Private Bijdrage wordt gedicht.

Gelet op het voorgaande en na overleg met de industrie heeft de Staat geconcludeerd dat een afdrachtpercentage van 4,49 niet de beoogde balans zal opleveren. De Staat heeft de belangen van de industrie tezamen met de uitkomst van de arbitrage met betrekking tot de afdrachtverplichtingen meegenomen in een eindvoorstel dat op 21 december 2009 door mij schriftelijk is voorgelegd aan de Luchtvaartindustrie en dat bestaat uit de volgende elementen.

De Staat heeft mede gelet op de economische omstandigheden en de verslechterde concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven als gevolg van de zwakke dollar, de industrie het voorstel gedaan dat van het door arbiters vastgestelde tekort van € 157,1 mln (netto contante waarde, prijspeil 2001) door de industrie € 105 mln (netto contante waarde, prijspeil 2001) via de afdrachten wordt terugbetaald, wat neerkomt op een afdrachtpercentage van 3. Voordat dit voorstel kon worden gedaan, is in overleg met de minister van Financiën afgesproken dat de overige € 52,1 mln (netto contante waarde prijspeil 2001) wordt terugbetaald door een uitgavenverlaging op het terrein van luchtvaart en industrie binnen de begrotingen van Economische Zaken en Defensie. Dit bedrag wordt in gelijke delen in mindering gebracht op de begroting van Economische Zaken en Defensie en vloeit terug naar de schatkist in de vorm van verminderde rentebetalingen op de staatschuld. Deze maatregel heeft derhalve geen consequenties voor de belastingbetaler.

Aan de industrie is tevens de mogelijkheid geboden om de afdrachten in beperkte mate te laten fluctueren rond de dollarkoers die in de *business case* voor toekomstige financiële stromen wordt gehanteerd (0,65 EUR/USD, 1,54 USD/EUR). Indien de dollar zich ten opzichte van deze koers positief ontwikkelt, zal dit eveneens een positief effect hebben op de financiële prestaties van de industrie. Zij heeft dan de ruimte om niet alleen in absolute zin meer te betalen, te weten een vast percentage over een hogere omzet in euro's, maar ook in relatieve zin vanwege de toegenomen bruto marges. Bij waardedaling van de dollar is het tegenovergestelde het geval. In die situatie kan de industrie een lager percentage betalen. De basis voor deze variatie is het afgesproken gemiddelde percentage van 3 over de gehele looptijd.

Gelet op het verwachte verloop van de *cashflow* bij de bedrijven is de Staat bereid in de periode 1 juli 2008 tot 1 januari 2018 een percentage van 2 te hanteren waarna het percentage trapsgewijs zal stijgen tot 4,1 om gemiddeld over de gehele looptijd van de MFO tot 2052 uit te komen op 3. Het voorstel behelst verder in 2020 een boekhoudkundig meetmoment waarbij alleen de stand wordt opgemaakt van de gerealiseerde afdrachten door de industrie en verkregen *royalty's* over de verkoop van de F-35 aan exportlanden. Mochten de inkomsten van de Staat uit afdrachten en *royalty's* groter zijn geweest dan geraamd, dan leidt dit tot een naar rato lager afdrachtpercentage dat vanaf 1 januari 2021 zal gelden. Hierbij geldt dat het afdrachtpercentage niet hoger zal zijn dan 4,1. In 2030 zal eenzelfde boekhoudkundig meetmoment plaatsvinden. Er zal geen herijking meer plaatsvinden van de *business case*.

Het NIFARP heeft op 7 januari 2010 aangegeven dat de Luchtvaartindustrie bereid is in te stemmen met het eindvoorstel van de Staat uit de brief van 21 december 2009. De Luchtvaartindustrie «acht het daarbij wel van belang af te spreken dat indien zich wijzigingen in de omstandigheden voordoen met betrekking tot de *business case* dan wel andere nieuwe feiten optreden die de *business case* in een wezenlijk ander daglicht stellen, partijen bereid zijn tot een hernieuwd overleg.» De Luchtvaartindustrie zou hiertoe een monitorcommissie ingesteld willen zien. Ik heb de industrie vervolgens gevraagd uiterlijk 15 februari 2010 middels een verklaring van alle 55 bij de arbitrage betrokken bedrijven afzonderlijk te bevestigen dat wordt ingestemd met het eindvoorstel van 21 december 2009. Daarbij heb ik aangegeven geen monitorcommissie nodig te achten aangezien de reeds bestaande Interdepartementale Coördinatie Groep JSF (ICG) de betrokken bewindslieden kan adviseren wanneer de leden, waaronder het NIFARP en het NIDV, dit nodig achten. Ook heb ik aangegeven dat de Staat bereid is in overleg te treden met de Luchtvaartindustrie, indien zich omstandigheden voordoen van dien aard dat de Staat of de Luchtvaartindustrie naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid geen ongewijzigde instandhouding van de MFO en de aanvullende afspraken conform het eindvoorstel van de Staat mag verwachten. Op 15 februari 2009 heeft de industrie nogmaals schriftelijk laten weten bereid te zijn akkoord te gaan met het eindvoorstel en heeft daarbij verzocht om de Bijzondere Vertegenwoordiger, mr. A.H. Korthals, te vragen om een adviserende rol met betrekking tot eventuele onwerkbaar situaties op zich te nemen. Ik heb met dit verzoek ingestemd aangezien de heer Korthals aan de ICG-vergaderingen deelneemt en de heer Korthals bereid is een dergelijke adviesrol op zich te nemen. Met het tekenen van de verklaringen hebben de 55 bij de arbitrage betrokken bedrijven ingestemd met het eindvoorstel van de Staat en ziet de industrie af van verdere juridische stappen met inbegrip van vernietiging van het arbitraal vonnis.

De Staat en de Nederlandse Luchtvaartindustrie hebben daarmee overeenstemming bereikt over de herijking van de JSF *Business Case* zoals overeengekomen in de MFO. Er is een goede balans gevonden tussen de afdrachtverplichting, de bedrijfseconomische gevolgen voor de Luchtvaartindustrie en de gezamenlijke belangen ten aanzien van werkgelegenheid en het behoud van een gezonde en innovatieve luchtvaartsector. In de bijlage treft u het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis en het arbitraal eindvonnis aan dat met instemming van de industrie openbaar wordt gemaakt.<sup>1</sup> Het gedeeltelijk arbitraal eindvonnis is aan uw Kamer op 30 juni 2009 reeds vertrouwelijk ter inzage gegeven (kamerstuk 26 488, nr. 190).

De minister van Economische Zaken,  
M. J. A. van der Hoeven

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.