

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1386

Vragen van de leden **Aukje de Vries, Harbers** en **Van der Linde** (allen VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Brusselse eis zet Rotterdamse haven in financiële klem»* (ingezonden 16 februari 2017).

Antwoord van Minister **Dijsselbloem** (Financiën) mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 14 maart 2017).

Vraag 1

Kent u het bericht «Brusselse eis zet Rotterdamse haven in financiële klem»?¹
Wat vindt u van dit bericht?

Antwoord 1

Ja. De appreciatie van dit bericht is verwerkt in de beantwoording van de overige door uw Kamer gestelde vragen over dit bericht.

Vraag 2 en 3

Welke investeringen bij de Rotterdamse haven komen onder druk te staan en welke gevolgen heeft dit?

Nu de vrijstelling van vennootschapsbelasting (Vpb) onder druk van Brussel voor de Nederlandse havens is gestopt, aan welke andere knoppen kan het Havenbedrijf nog draaien om meer investeringsruimte te krijgen? Het Havenbedrijf zelf noemt de haventarieven verhogen, de dividendbetaling verlagen, de financieringslasten omlaag brengen en interne kosten besparen; welke mogelijkheden ziet de aandeelhouder?

Antwoord 2 en 3

Voor de Staat als aandeelhouder staan de belangen van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de concurrentiepositie voorop. Voldoende investeringsruimte is belangrijk voor het HbR. Op dit moment staat de investeringsruimte van HbR niet onder druk en is het Havenbedrijf in staat de geplande investeringen uit te voeren. Mocht dit in de toekomst anders zijn, dan wordt dit een onderwerp van gesprek tussen HbR en de aandeelhouders, Staat en

¹ Financiële Dagblad, 9 februari 2017

gemeente. Als mogelijke oplossing zullen dan ook de door uw Kamer genoemde opties de revue passeren om tot een weloverwogen besluit te komen.

Vraag 4

Wat is de stand van zaken van de acties van de Europese Commissie in België en Frankrijk om ook daar de Vpb-vrijstellingen af te schaffen, omdat een gelijk speelveld in Europa van belang is? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de actie richting Duitsland, dat geen Vpb-vrijstelling kent, maar wel publieke middelen besteedt in de Duitse havens? Wanneer kunnen die acties afgerond worden? Wanneer is er een echt gelijk speelveld in Europa voor havens?

Antwoord 4

Op 21 januari 2016 heeft de Europese Commissie zowel aan Frankrijk als aan België een voorstel tot het nemen van dienstige maatregelen gedaan teneinde ook in die landen de particuliere en publieke havens vennootschapsbelastingplichtig te maken. Omdat deze landen dit voorstel niet geaccepteerd hebben, heeft de Europese Commissie op 8 juli 2016 tegen beide landen de formele onderzoekprocedure geopend. Tegen dit besluit hebben diverse Franse havens beroep aangetekend bij het Gerecht van het Hof van Justitie van de EU (hierna: het Gerecht). Dit beroep is nog in behandeling bij het Gerecht. Zolang dit beroep loopt, kan de Europese Commissie de formele onderzoekprocedure niet afronden met een besluit.

Tegen het besluit van de Europese Commissie hebben ook diverse Belgische havens beroep aangetekend bij het Gerecht. Op 27 oktober 2016 heeft het Gerecht dit beroep niet ontvankelijk verklaard. De Europese Commissie kan daarmee de formele onderzoekprocedure tegen België wel afronden met een besluit. De Europese Commissie streeft er gewoonlijk naar om een formele onderzoekprocedure binnen 18 maanden af te ronden. Van belang is dat als de Europese Commissie een besluit neemt en de staatssteun afkeurt, de Belgische havens per 1 januari 2017 vennootschapsbelastingplichtig zijn. Dit geldt ook voor de Franse havens.

De Europese Commissie heeft in het kader van staatssteun aan zeehavens (nog) geen formele stappen tegen Duitsland genomen. Wel heeft de Europese Commissie in een persbericht van 21 januari 2016 aangegeven dat zij Duitsland om nadere informatie heeft verzocht.

De Europese Commissie heeft uitgebreide bevoegdheden om eerlijke concurrentie tussen zeehavens in de EU te waarborgen. Het is aan de Europese Commissie om hierop toe te zien en invulling aan te geven. Het is derhalve moeilijk concrete uitspraken te doen wanneer er sprake zal zijn van een gelijk speelveld voor de havens in Europa. Nederland pleit al jaren bij de Europese Commissie voor eerlijke concurrentie tussen de Europese zeehavens, bij elke gelegenheid die zich voordoet.

Vraag 5

In hoeverre ligt de invoering van de havenverordening, die moet zorgen voor meer transparantie en een meer gelijk speelveld, nog steeds op schema, zodat deze eind 2017 ingevoerd kan worden? Welke effecten verwacht de Minister daarvan en hoe snel?

Antwoord 5

De Havenverordening is op 3 maart 2017 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie. De verordening treedt 20 dagen na de publicatie in werking, op 23 maart 2017. De bepalingen in de verordening zullen twee jaar na de inwerkingtreding van kracht worden. Dit zal op 23 maart 2019 het geval zijn. De verordening zet in op vrijheid van dienstverlening in zeehavens en financiële transparantie van (publieke) investeringen in zeehavens. Op welke termijn de effecten daarvan te zien zullen zijn is moeilijk te voorspellen omdat deze effecten mede gebaseerd zullen zijn op de marktontwikkelingen.

Vraag 6

Welk overleg vindt er plaats tussen het Havenbedrijf, de gemeente Rotterdam en het Rijk over de onderhavige problematiek en welk overleg vindt plaats met de andere Nederlandse havens?

Antwoord 6

Er vindt zeer regelmatig overleg plaats tussen het Rijk en het HbR. Zo heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu in december 2016 nog uitgebreid met de CEO van HbR gesproken en zijn er op ambtelijk niveau verschillende overlegstructuren, zowel op medewerker als op (top)managementniveau. In het kader van het nieuwe werkprogramma zeehavens vindt regelmatig overleg plaats met de andere Nederlandse zeehavens en de Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ). Daarnaast is er enkele malen per jaar havenoverleg Europa, waar onder voorzitterschap van HbR de andere Nederlandse zeehavens zijn vertegenwoordigd en namens de overheid het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Het Ministerie van Financiën heeft als medeaandeelhouder van HbR periodiek overleg met de gemeente Rotterdam en met HbR. Een formeel moment is de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Daarnaast zijn er vier keer per jaar aandeelhouderscommissies. Daarbij komt ook de concurrentiepositie van HbR en het gelijke speelveld ter sprake.

Vraag 7

Wat kan het kabinet nog meer doen om ervoor te zorgen dat de concurrentiepositie van de Nederlandse havens niet verslechtert? Hoe ver is de Minister van Infrastructuur en Milieu met het onderzoek om de actuele relevante ontwikkeling voor de zeehavens in kaart te brengen ten behoeve van het werkprogramma zeehavens, dat begin 2017 wordt geactualiseerd?

Antwoord 7

Het kabinet doet veel om vanuit haar publieke taak bij te dragen aan de juiste randvoorwaarden voor het borgen van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens, zowel ten aanzien van een goede maritieme bereikbaarheid als ook optimale achterlandverbindingen en efficiënte nautische dienstverlening. De overheid werkt samen met de sector aan het nieuwe werkprogramma zeehavens, waarin acties kunnen worden afgesproken die nodig zijn om de concurrentiekracht niet te laten verslechteren. Het onderzoek van Ecorys naar het handelingsperspectief van de Nederlandse zeehavens zal op korte termijn gereed zijn en hierin betrokken worden; dit levert naar verwachting inzichten ten aanzien van het gelijke speelveld en brengt mogelijke acties in beeld.

Vraag 8

Er wordt nu gefocust op Rotterdam, maar hoe zit het met de andere Nederlandse zeehavens?

Antwoord 8

Met de verzelfstandiging per 1 januari 2017 van Havenschap Moerdijk naar Havenbedrijf Moerdijk N.V. zijn nu de belangrijkste Nederlandse zeehavens verzelfstandigd. Per 1 januari 2017 zijn deze havenbedrijven verplicht om aangifte vennootschapsbelasting te doen.

Vraag 9

Welke mogelijkheden biedt de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) voor de Nederlandse havens? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het opnemen van de havens en luchthavens in de AGVV? Welke mogelijkheden ontstaan er dan om de Vpb weer terug te investeren in de havens?

Antwoord 9

De Europese Commissie is voornemens om de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) uit te breiden met bepaalde investeringssteun voor zeehavens. Uitbreiding van de AGVV met de categorie zeehavens zorgt ervoor dat EU-lidstaten makkelijker staatssteun kunnen verlenen doordat zij de in de verordening opgenomen categorieën van staatssteun indien deze aan bepaalde criteria voldoen, *niet van te voren ter goedkeuring* bij de Europese Commissie hoeven aan te melden, maar deze direct kunnen verlenen. Een kennisgeving achteraf aan de Europese Commissie is voldoende. Het kabinet heeft er bij de consultatie van de Europese Commissie voor gepleit dat de zeehavens vrijstelling alleen geldt voor overheidssteun met een beperkt effect op de concurrentieverhoudingen. Voor de gevallen

waarin staatssteun zorgt voor aanmerkelijke marktverstoring moet een beoordeling door de Europese Commissie plaatsvinden, bij voorkeur op basis van richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens. De verwachting is dat de Europese Commissie de uitbreiding van de AGVV in het eerste kwartaal van 2017 zal publiceren. Het is aan de Europese Commissie om de reikwijdte van de zeehavens vrijstelling vast te stellen, daarbij rekening houdend met de inbreng van lidstaten en stakeholders. Na uitbreiding van de AGVV kan ook Nederland ervoor kiezen om gebruik te maken van de zeehavens vrijstelling.