

Vergaderjaar 2014–2015

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 67

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN
STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2014

Bijgevoegd treft u aan de extern uitgevoerde evaluatie over het zeevaart-beleid in de periode 2008 – 2013 en het rapport Benchmark Registers, waarvan de conclusies ook bevestigd zijn in het evaluatierapport¹. De evaluatie van de fiscale regelingen in de zeevaart liep samen met het algemene evaluatieonderzoek en is in een separaat document opgenomen².

In de beleidsbrief zeevaart «Verantwoord varen en een vitale vloot» (Kamerstuk 31 409, nr 1) was aangegeven dat de maatregelen van de uitvoeringsagenda na afloop van de periode zouden worden geëvalueerd. Het rapport bevat dan ook een evaluatie van deze maatregelen evenals van de maatregelen uit het aanvullende Actieplan uit 2010 (Kamerstuk 31 409, nr 32).

Uit het onderzoek blijkt dat de aandachtspunten voor de toekomst een snelle en adequate invoering van internationale regelgeving, bevordering van buitenlandse investeringen en het behoud van een aantrekkelijk vestigingsklimaat vis à vis buitenlandse concurrerende registers zijn. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de positie van werkschepen in de offshore en waterbouw, belangrijke Nederlandse groeiniches.

In het evaluatierapport wordt ten aanzien van de fiscale regelingen geconcludeerd dat de tonnagebelasting en de afdrachtvermindering nog steeds belangrijke regelingen zijn, die bijdragen aan het behoud van een level playing field waardoor Europese reders op de wereldmarkten de concurrentie aankunnen met reders buiten de Europese Unie. In de onderzochte periode is de willekeurige afschrijving zeeschepen niet of nauwelijks gebruikt. Overigens was voor een groot deel van de evaluatie-periode de gunstigere en meer algemeen geldende maatregel «Tijdelijke

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Willekeurige Afschrijvingen» van kracht, die in het kader van de crisismaatregelen was genomen. Deze regeling viel buiten de evaluatieopdracht. Vanwege het sterk internationale karakter van de sector en het belang van het behoud van een level playing field is er op basis van deze evaluatie geen aanleiding om aan de fiscale faciliteiten een horizonbepaling toe te kennen. Wij zullen bezien in hoeverre een accentverschuiving binnen het fiscale pakket ten gunste van de werkschepen in de offshore en waterbouw mogelijk is.

In de afgelopen beleidsperiode heeft Nederland zich in internationaal en EU verband ingespannen voor het tot stand brengen van effectieve veiligheidsregelgeving, waarbij het level playing field en het specifieke karakter van de Nederlandse vloot leidende principes zijn geweest. Op basis van een brede risicoanalyse zijn de belangrijkste oorzaken van nautische risico's op de Noordzee in kaart gebracht en wordt ook gewerkt aan het terugbrengen van de oorzaken die ten grondslag liggen aan de risico's. Naast de inspanningen van de overheid heeft ook de sector zelf maatregelen genomen ter verbetering van de veiligheid aan boord van zeeschepen. Met name op het gebied van training van en voorlichting aan de bemanning werd veel inspanning geleverd, waardoor er een hoger veiligheidsbewustzijn is ontstaan.

Ook op het gebied van duurzaamheid hebben zowel de overheid als het bedrijfsleven zich in de onderzochte periode actief opgesteld en de meeste voorgenomen acties en maatregelen zijn gerealiseerd. De investeringen behorende bij deze duurzaamheidsmaatregelen zijn voor het bedrijfsleven echter substantieel en financiering ervan is op dit moment problematisch. Zekerheid over regelgeving en over het tempo van invoering is essentieel. Bovendien vraagt de sector nadrukkelijk om kosten/batenanalyses voor invoering van nieuwe regels.

Het evaluatierapport concludeert voorts dat de overheid belangrijke stappen heeft gezet bij het tot stand brengen van een betere samenwerking in het inspectiedomein Vervoer over Water. Mede vanwege de toenemende internationale regeldruk worden de administratieve lasten nog steeds als hoog ervaren. De uitbesteding van taken aan de zogenaamde Recognised Organisations (met name klassenbureaus) is positief verlopen. Wel wordt het belang van behoud van expertise binnen de inspectieketen benadrukt. Het rapport Benchmark Registers concludeert dat de prestatie van het Nederlandse scheepsregister verbeterd kan worden door efficiëntere registratieprocedures en verbeterde informatievoorziening over bestaande en nieuwe regelgeving.

Het evaluatierapport beveelt aan om in een toekomstige beleidsperiode duidelijke keuzes te maken en te streven naar de handhaving van Nederland in de maritieme wereldtop. Daarbij wordt opgemerkt dat de Nederlandse scheepvaart zich steeds meer beweegt in de richting van speciale, vaak hoogtechnologische niches die zich buiten de traditionele vervoersketen bevinden. Het belang van nieuwe, vaak offshore- en energie gerelateerde sectoren neemt toe. Dat geeft nieuwe uitdagingen op financieel, technisch en kennisgebied. Gepleit wordt voor een nauwe aansluiting van het zeevaartbeleid bij de ambities van het topsectorenbeleid.

Zoals tijdens het Algemeen Overleg met de Commissie Infrastructuur en Milieu op 3 december 2013 al werd aangekondigd, is een maritieme strategie in de maak.

Daarbij horen werkprogramma's met maatregelen voor de zeehavens (reeds aan u toegezonden, Kamerstuk 29 862 nr 25), binnenvaart en zeevaart. De uitkomsten van de evaluatie en de benchmark registers

zullen in het werkprogramma zeevaart worden verwerkt. Ook zal de evaluatie zoveel mogelijk gebruikt worden bij de beleidsdoorlichting scheepvaart en havens die in 2017 zal worden uitgevoerd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes