

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

### 2174

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de ministers van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu over *de Garantie Scheepsnieuwbouwfinanciering* (ingezonden 9 april 2013).

Antwoord van minister **Kamp** (Economische Zaken), mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 7 mei 2013)

Vraag 1, 2 en 3

Kunt u aangeven of de Garantie Scheepsnieuwbouwfinanciering (GSF) van het ministerie van Economische Zaken (EZ) ook beschikbaar is voor de nieuwbouw van binnenvaartschepen? Zo ja, hoe is dit te rijmen met de grote overcapaciteit in de binnenvaart?<sup>1</sup>

Deelt u de mening dat er momenteel geen maatregelen genomen moeten worden om de capaciteit in de binnenvaart verder te stimuleren? Kunt u uw antwoord toelichten?

Wat is de reden dat het ministerie van EZ heeft gekozen voor deze financieringsgarantie voor nieuwbouwschepen en in hoeverre is dit afgestemd met het ministerie van Infrastructuur en Milieu?

Antwoord 1, 2 en 3

De Garantie Scheepsnieuwbouwfinanciering (GSF) is van toepassing op de nieuwbouw van zichzelf voortstuwende schepen met een minimaal vermogen van 365 kW of een minimaal tonnage van 500 bruto ton en een contractprijs van tussen de 3 miljoen en 100 miljoen euro.

In de praktijk zal derhalve een deel van de nieuwbouw van binnenvaartschepen hiervoor in aanmerking kunnen komen. De GSF is niet toepasbaar bij de nafinanciering van schepen.

De GSF betreft een aanpassing van het in 2005 gepubliceerde Besluit borgstelling scheepsnieuwbouw. Dit besluit was één van de maatregelen die voortkwamen uit de mededeling van de Europese Commissie (EC) in 2003 over het Leadership 2015 rapport. De EC constateerde dat scheepswerven problemen ondervinden bij het verkrijgen van financiering. Dit probleem werd in 2008 nog eens bevestigd door de EC. Door de crisis zijn de problemen die bedrijven hebben met het verkrijgen van financiering nog groter

<sup>1</sup> Schuttevaer «EZ steunt scheepsnieuwbouw met financieringsgarantie» 8 maart 2013, <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/scheepsbouw-en-reparatie/nid18735-ez-steunt-scheepsnieuwbouw-met-financieringsgarantie.html>

geworden. In de scheepsbouw speelt dit probleem nog sterker omdat deze sector omvangrijke en complexe projecten uitvoert.

Om te kunnen blijven concurreren met scheepsbouwondernemingen in Europa is het voor Nederlandse scheepswerven van belang dat ook zij gebruik kunnen maken van een dergelijke garantieregeling. De GSF is dus van groot belang voor het bereiken van een level playing field voor de Nederlandse scheepswerven.

Doel van de GSF is scheepswerven in staat te stellen de financiering van de bouw van een schip te realiseren en niet om de vergroting van de capaciteit in de binnenvaart te stimuleren. De GSF is niet gericht op de financiering van de afnemers van scheepswerven.

Het is aan de ondernemer om zijn plannen aan zijn bank voor te leggen. De bank zal de ingediende businesscase beoordelen en bezien of financiering tot de mogelijkheden behoort. Ook in de huidige marktomstandigheden zijn er reders die kansen zien voor nieuwe schepen, die innovatiever, veiliger en/of milieuvriendelijker zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan de met LNG gestookte tanker Greenstream die begin april in gebruik is genomen (dit schip is gebouwd door een Nederlandse werf). Innovatie is van groot belang om te kunnen blijven concurreren. Ook in de binnenvaart moet innovatie kunnen doorgaan. De aanpassing van het in 2005 gepubliceerde Besluit borgstelling scheepsnieuwbouw is een besluit dat het kabinet genomen heeft. Met de GSF streeft het kabinet naar een gelijk speelveld voor de Nederlandse scheepswerven.

#### Vraag 4

Kunt u aangeven hoeveel budget er beschikbaar is binnen de financieringsgarantie en hoe groot de risico's zijn van dit garantiestelsel?

#### Antwoord 4

Het jaarlijkse garanti plafond van de GSF bedraagt 1 miljard euro. Om redenen van rechtszekerheid heeft de Staat de wijziging van de regeling aangemeld bij de EC. Het oordeel van de EC luidde dat de regeling geen staatssteun vormt. In dat oordeel is betrokken dat de regeling kostendekkend dient te zijn. Dit betekent dat de omvang van de door de Staat te ontvangen provisies toereikend is om eventuele verliezen op te vangen. Op grond van het uitgangspunt dat de regeling kostendekkend is, is het risico dat de overheid loopt op deze regeling zo veel mogelijk beperkt.

#### Vraag 5

Waarom is deze financieringsgarantie alleen beschikbaar voor nieuwbouwschepen maar niet voor het moderniseren van huidige schepen, zoals binnenvaartschepen?

#### Antwoord 5

Zoals hiervoor aangegeven is de GSF een level playing field regeling. Andere landen hebben al langer een dergelijke regeling. In deze regelingen komt voor zover het de scheepsbouw betreft alleen scheepsnieuwbouw in aanmerking voor het verstrekken van garanties. Als Nederland ook het moderniseren van bestaande schepen in de GSF zou opnemen, zou het level playing field worden verstoord en was het niet aannemelijk geweest dat de EC met de GSF zou hebben ingestemd.

«De Borgstellingsregeling Midden- en Kleinbedrijf (BMKB) biedt overigens wel de mogelijkheid aan banken om krediet te verlenen voor de financiering op de verbouw van bestaande schepen onder borgstelling van de Staat. In de praktijk wordt hier ook gebruik van gemaakt. Overigens laat het de laatste jaren sterk afgenomen gebruik van deze regeling door de binnenvaart zien dat de sector en de banken terughoudend zijn geworden met nieuwe projecten in deze periode van overcapaciteit.