

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

3110

Vragen van de leden **Alkaya** en **Futselaar** (beiden SP) aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Staatssecretaris van Financiën over *400 miljoen euro voor IHC* (ingezonden 1 mei 2020).

Antwoord van Minister **Wiebes** (Economische Zaken en Klimaat), mede namens de Staatssecretaris **Vijlbrief** (Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst) (ontvangen 10 juni 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3073.

Vraag 1

Ligt de oorzaak van deze financiële malaise bij Royal IHC in de coronacrisis of was zij al ontstaan vóór het uitbreken hiervan?

Antwoord 1

De problemen bij IHC zijn ontstaan voor de uitbraak van de Coronacrisis. IHC heeft feitelijk sinds 2016 verlies geleden.

Vraag 2

Hoe komt het dat IHC «grote verliezen [lijdt] op enkele grote schepen die op maat voor klanten worden gemaakt»?¹

Antwoord 2

De mondiale concurrentie in de scheepsbouw is hevig. Hierdoor zijn marges op individuele schepen in de regel relatief gering. IHC onderscheidt zich van de internationale concurrentie door de productie van technisch zeer hoogwaardige en innovatieve schepen. Door de grote complexiteit en het vereiste maatwerk kunnen tegenvallers, zowel technisch als juridisch, optreden die qua bedragen al snel kunnen oplopen. IHC is met name door verliezen op een aantal zeer grote complexe projecten in de problemen geraakt.

Vraag 3

Is er sprake van vrije marktwerking wanneer de staat 400 miljoen euro beschikbaar moet stellen aan een privaat bedrijf vanwege gebeurtenissen en gevolgen van beslissingen die bij het reguliere ondernemen horen en niet voortkomen uit bijvoorbeeld overmacht of andere buitengewone omstandigheden?

¹ Continuïteit van het bedrijf Royal IHC (2020Z07703/2020D16517), 30 april 2020, p. 1

Antwoord 3

De Staat heeft geen € 400 miljoen beschikbaar gesteld. De Staat heeft diverse instrumenten ingezet waarbij de bijdrage aan de continuïteit van IHC bestaat uit een combinatie van verzekeringen (maximale schade € 167 miljoen), garanties (€ 24 miljoen plus € 70 miljoen) en een overbruggingskrediet (€ 40 miljoen).

Zoals in de meeste landen het geval is speelt ook de Nederlandse staat, met de exportkredietverzekering, standaard een grote rol bij de bouw en export van omvangrijke schepen. De staat doet dit bij exporttransacties die niet in de private markt te verzekeren zijn, en dus anders niet tot stand zouden komen, en om een gelijk speelveld voor het Nederlandse bedrijfsleven te bevorderen. Door de grote wereldwijde betrokkenheid van overheden bij de deze sector is van volledige vrije marktwerking veelal geen sprake. Tegelijkertijd hebben de verliezen van IHC geleid tot aanzienlijke verliezen bij de aandeelhouders en financiers en hebben deze marktpartijen de gevolgen ondervonden van de gebeurtenissen bij IHC, en die zijn verbonden aan het normale risico van ondernemerschap.

De omstandigheden waarmee IHC de afgelopen jaren werd geconfronteerd waren bovendien zeer lastig, met een tegenvallende markt voor baggerschepen en een sterk afnemende vraag naar schepen voor de offshore-industrie enerzijds en de sterk toegenomen concurrentie uit lagelonenlanden anderzijds. Daarnaast brak tijdens de onderhandelingen tussen betrokken partijen de COVID-19-crisis uit wat de onzekerheid voor IHC en de omvang van de benodigde financiering nog verder vergrootte.

IHC is van grote betekenis voor de gehele Nederlandse maritieme industrie met name als opdrachtgever voor veel toeleveranciers uit het MKB-segment en als aanjager van technologische innovaties. Het wegvallen van een dergelijk bedrijf zou een structurele aanslag betekenen op de Nederlandse maritieme sector. De werkgelegenheid, kennis en concurrentiekracht die op deze wijze verloren gaat zou waarschijnlijk niet meer kunnen worden teruggewonnen.

Vraag 4

Heeft IHC de afgelopen vijf jaar nog andere vormen van steun ontvangen naast deze 400 miljoen en de 395 miljoen aan exportkredietverzekering, bijvoorbeeld aan innovatiesubsidies en fiscale aftrekposten? Zo ja, kunt u hiervan een overzicht maken?

Antwoord 4

Artikel 67 AWR verbiedt het doen van mededelingen over de fiscale positie van individuele bedrijven. In de afgelopen 5 jaar heeft IHC deelgenomen aan 11 Topsector Energie-projecten. Aan deze projecten is een totale subsidie van € 13,1 miljoen gecommiteerd. Dit betreft de steun aan de verschillende projectconsortia, slechts een deel is daadwerkelijk voor IHC. IHC neemt ook deel aan een project in de Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw (SDS), waar € 1,25 miljoen aan gecommiteerd is. Vanuit de PPS-toeslag is een zeer beperkt bedrag aan subsidie (€ 2.725) naar IHC gegaan. IHC draagt in deze periode als projectpartner (cash en in-kind) bij aan 10 PPS-projecten waarop PPS-toeslag is ingezet.

Vraag 5

Waarom is IHC niet tot staatsdeelneming gemaakt als er blijkbaar sprake is van een dusdanig groot publiek belang en dusdanig groot falen van de markt?

Antwoord 5

Steun aan individuele bedrijven vereist maatwerk en precisie. Het verschaffen van kapitaal en het verkrijgen van een aandelenbelang, waarmee feitelijk een staatsdeelneming zou ontstaan, is een zeer vergaande vorm van overheidsinterventie, waarmee uiterst terughoudend omgegaan moet worden.

In het geval van IHC brengt een breed scala aan private partijen nieuwe financiering en kapitaal in. Een consortium bestaande uit partijen die uit de sector zelf komen, zorgt voor een sterke impuls aan specifieke kennis en ervaring waarmee de governance van IHC aanmerkelijk versterkt zal worden. De private sector levert derhalve niet alleen een aanzienlijke financiële bijdrage, maar levert ook de benodigde expertise om het tij voor IHC te

keren. In dit licht bezien vindt het kabinet de bijdrage van de Staat in de vorm van verzekeringen, garanties en financiering passend.

Vraag 6

Hoeveel geld brengen de private partijen en de aandeelhouders in bij de beschreven reddingsactie waar de Staat 400 miljoen aanlevert?

Antwoord 6

De bijdrage van de private partijen bestaat uit een combinatie van afschrijvingen en nieuwe financiering. Er zijn hier veel verschillende individuele private partijen bij betrokken die mede afhankelijk van de omvang van hun aanvankelijke blootstelling aan IHC verschillende bijdrages aan de operatie leveren. Het is niet aan de Staat om de bedragen die deze partijen inbrengen bekend te maken. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de private inbreng vergelijkbaar is met die van de Staat, waarbij de gekozen instrumenten verschillen vertonen (de Staat werkt hoofdzakelijk met verzekeringen en garanties). Voor een toelichting op de omvang van de bijdrage van de Staat verwijs ik naar het antwoord op vraag 3.

Vraag 7

Wat levert dit deze aandeelhouders en private partijen op, onder andere in aandelenbezit en zeggenschap?

Antwoord 7

Dat hangt af van de individuele bijdrage van een private partij. Immers, de inbreng verschilt per partij qua aard en omvang. Het consortium dat IHC overneemt verkrijgt geen aandelenbelang in IHC. Het geld van het consortium wordt ingebracht in een zogeheten dodehand-stichting. Het voornaamste belang van het consortium is gelegen in het voortbestaan van IHC, een bedrijf dat in grote problemen verkeerde, dat opereert in een uitdagend mondiaal speelveld en dat door de Coronacrisis ook te maken zal krijgen met extra uitdagende omstandigheden. Het behoud van IHC is voor de bedrijven achter het consortium niet alleen gelegen in het belang voor de gehele maritieme sector en voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid, maar ook als belangrijk toeleverancier van geavanceerd materieel.

Vraag 8

Krijgt de huidige CEO van IHC, die vertrekt zonder een transitievergoeding, vergoedingen, garanties of andere betalingen in welke vorm dan ook mee? Zo ja, welke?²

Antwoord 8

Nee.

Vraag 9

Was er bij het zittende management sprake van wanbestuur, aangezien u in uw brief schrijft dat er een nieuw management komt? Welke fouten zijn door hen gemaakt en wat voor consequenties heeft dat voor hen persoonlijk en financieel gehad?³

Antwoord 9

Zoals in antwoord op vraag 2 is gesteld heeft IHC in de afgelopen jaren onvoldoende grip gehad op met name enkele zeer grote complexe projecten. Nu er voor IHC een nieuw tijdperk aanbreekt, met nieuwe aandeelhouders en een verlegde koers, is dit een goed moment om ook op managementniveau veranderingen door te voeren. In meerdere opzichten moet er een breuk met het verleden plaatsvinden om de toekomst van IHC zeker te stellen.

Vraag 10

Is het bij falen van het zittende management niet vanzelfsprekend dat zij ook een deel van de schuld dragen en dus een deel van de oplossing moeten financieren in plaats van slechts «geen voordeel» halen uit deze situatie?

² Continuïteit van het bedrijf Royal IHC (2020Z07703/2020D16517), 30 april 2020, p. 2

³ Continuïteit van het bedrijf Royal IHC (2020Z07703/2020D16517), 30 april 2020, p. 2

Antwoord 10

Er worden in de komende periode geen bonussen uitgekeerd en de vertrokken CEO heeft geen transitievergoeding ontvangen. Het management wordt vernieuwd. In algemene zin geldt dat bij IHC de financiering wordt verstrekt door derden niet zijnde bestuurders.

Vraag 11

Vindt u 133.000 euro per geredde baan een redelijk bedrag? Zo ja, waarom wordt dit bedrag hier wel ingezet en niet bij het redden van bijvoorbeeld een ziekenhuis waar ook veel werkgelegenheid van afhankelijk is? Welke afwegingen maakt het kabinet hier?

Antwoord 11

Het genoemde bedrag per werknemer is niet aan de orde en bovendien hanteert het kabinet geen methode waarbij de potentiële bijdrage van de Staat wordt uitgedrukt in euro's per arbeidsplaats om daar vervolgens doorslaggevende consequenties aan te verbinden. Bij IHC is werkgelegenheid één van de redenen geweest voor de interventie door de Staat, in combinatie met andere bepalende factoren. De afwegingen die daarbij zijn gemaakt, zijn voor zover van toepassing in lijn met het afwegingskader dat het kabinet recent heeft ontwikkeld voor steun aan individuele bedrijven. De inzet van middelen bij de redding van IHC, middelen die overigens naar verwachting op termijn weer grotendeels terugvloeien naar de Staat, moet bovendien worden afgezet tegenover het veel grotere verlies voor de maritieme sector en het financiële verlies dat de Staat zou hebben geleden bij een faillissement van IHC.

Vraag 12

Welke waarde heeft de zetel die de Staat heeft ontvangen in de raad van commissarissen en in de Stichting continuïteit? Welke mate van zeggenschap behelst dit en hoe verhoudt zich dit tot de andere leden van deze gremia?

Antwoord 12

De komende periode zal belangrijk zijn omdat het nieuwe ondernemersplan wordt uitgerold, waaraan invulling wordt gegeven door een nieuw management, en omdat de schepen in aanbouw die voor problemen zorgen moeten worden opgeleverd. De betrokkenheid van de Staat bij de onderneming dient in verhouding te staan tot de gegeven steun en de bestaande governance-verhoudingen. In het geval van IHC was er al een bestaande financiële relatie van de Staat met IHC uit hoofde van de exportkredietverzekering, welke mede aanleiding was voor de gepleegde interventie. In het geval van IHC is ervoor gekozen dat de Staat, evenals het consortium, personen kan voordragen voor de raad van commissarissen en de stichting. Zeggenschap als zodanig is daarbij niet het beoogde doel, de leden van de raad van commissarissen dienen te handelen in het belang van de vennootschap, maar wel het zeker stellen dat er leden worden benoemd die door hun kennis, ervaring, normen en waarden invulling kunnen geven aan hun rol op een wijze die herkenbaar is voor de Staat.

Vraag 13

Als IHC een dergelijk belangrijke publieke taak en publiek nut dient, moeten we dan niet als overheid aandeelhouderschap en zeggenschap afdwingen in plaats van slechts (tijdelijke) deelname aan de raad van commissarissen en in de Stichting continuïteit?

Antwoord 13

Het bijzondere aan de situatie van IHC is dat een consortium instapt uit de maritieme sector zelf, dat derhalve beschikt over relevante expertise. Deze expertise zal zij aanwenden om de transitie van IHC te laten slagen. HAL Investments, Ackermans & van Haaren, MerweOord en Huisman zijn partijen met diepgaande kennis en ervaring die weten hoe een maritiem bedrijf geleid moet worden. Dat zullen zij ook in de praktijk willen bevestigen. De Staat heeft er in dit specifieke geval voor gekozen haar rol weer terug te brengen als de financiële situatie daar aanleiding voor geeft. Het doel is dat IHC op termijn weer zo veel mogelijk als een normale en gezonde private onderneming zal functioneren.

Vraag 14

Deelt u de mening dat, gezien het feit dat onze volksvertegenwoordiging heeft bewezen in tijden van crisis in één dag hele wetten te kunnen controleren en goed te keuren en deze financiële problematiek bij IHC bovendien al langer speelt, het onnodig is om de Comptabiliteitswet dusdanig aan te wenden? Zo nee, kunt u aangeven waar precies dit buitengewoon spoedeiende karakter uit voortvloeit?

Antwoord 14

De problematiek speelde weliswaar al langer, maar het proces dat heeft geleid tot deze uitkomst werd gekenmerkt door een grote tijdsdruk, door veel betrokken partijen, een complexe zoektocht naar compromissen en oplossingen die herhaaldelijk moesten worden aangepast om partijen bij elkaar te brengen, maar bovenal door de vele banen die op het spel stonden en salarissen die moesten worden betaald. Betrokken partijen hebben in vertrouwelijkheid gezocht naar een oplossing. Als hierover eerder in de openbaarheid was getreden zonder dat er op dat moment een volledige oplossing lag, dan had dit het proces bemoeilijkt. Daarom is de Tweede Kamer op 16 april 2020 vertrouwelijk geïnformeerd over de steun van de Staat aan IHC.

Vraag 15

Wanneer zal het parlement worden geïnformeerd over de precieze uitgangspunten en voorwaarden van het kabinet bij deze steunmaatregel?

Antwoord 15

Ik verwijs graag naar de brief over deze interventie. Tevens is een incidentele suppletoire begroting van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat voorgelegd inzake het overbruggingskrediet. Deze is op 18 mei jl. behandeld in een Wetgevingsoverleg met de Tweede Kamer.