



## Roomser dan de paus?

**Auteur(s):**

Reitsma, A.M.

**Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4241, pagina 85, 4 februari 2000

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

**Wie regelmatig radio luistert kon daarop tot voor kort een oproep horen om zijn geld te beleggen in een zeeschip. Dat is opmerkelijk, niet alleen omdat de scheepsbouw en scheepvaart sinds het RSV-drama veel aan luister hebben ingeboet, maar ook in het licht van Europese concurrentieverhoudingen ten aanzien van de scheepsbouw.**

Nu berust de idee dat scheepsbouw en scheepvaart een stoffig icoon uit het verleden zijn op een diepeworteld misverstand. De vraag naar vrachtschepen groeit <sup>1</sup> zodat de rendementen omhoog kunnen. De zeescheepsnieuwbouw is een hypermoderne sector die binnen Europa al sinds jaar en dag een relatieve voorsprong op de Europese concurrentie heeft. Investerings in een zeeschip zijn dan ook zo gek nog niet. *De Volkskrant* spreekt zelfs over een rendement op deelname van achttien procent!

Een deel van dat rendement ontstaat doordat investeringen in een zeeschip fiscaal attractief zijn: de particulier participeert in een commanditaire vennootschap en kan, naast een deel van de opbrengsten uit het schip, onder andere aanspraak maken op investeringsaftrek, ondernemersvrijstelling van vermogensbelasting en verrekening van zijn fiscale verliezen met het overig inkomen. Dat maakt investeren niet alleen aantrekkelijk in de fase waarin het schip al vaart, maar ook in de bouwfase. Zolang een schip immers in de bouwfase verkeert, levert de investering slechts verlies en vormt daarmee een mooie aftrekpost.

De fiscale faciliteit heeft via deze omweg ook effecten op de omvang van de zeescheepsnieuwbouw. Reders moeten dertig tot veertig procent eigen geld meenemen willen ze bij de bank een financiering voor een schip loskrijgen. Hoe aantrekkelijker investeren in een schip, hoe makkelijker het eigen vermogen kan worden betrokken en hoe meer schepen kunnen worden verkocht. Zo kan de Nederlandse overheid via een fiscale constructie haar scheepsbouw stimuleren. En dat kan van invloed zijn op de concurrentieverhoudingen binnen de Europese scheepsbouw.

Maar is dat erg? Op zichzelf niet. De scheepsbouw was en is een sector waarin overheden elkaar via hun werven met meer en minder zichtbare subsidies beconcurreren. Die subsidies zijn in Europees verband al sinds het begin van de jaren tachtig gereguleerd, met als uiteindelijk doel ze geheel af te bouwen. Het pikante van fiscale faciliteiten is echter dat ze niet onder de subsidies vallen die volgens Europese richtlijnen worden gecontroleerd. Daarmee laten ze ruimte om via achterdeurtjes meer aan steun te doen dan de concurrentie.

In dit licht klaagde bijvoorbeeld de Nederlandse vereniging van scheepsbouwers haar nood over de in de jaren tachtig in Duitsland veelvoorkomende

'tandartsrederijen', waarbij tandartsen op grote schaal voor scheepsaankopen zorgden via bovengenoemde voordelen.

Pikant is ook dat juist Nederland altijd een fel voorstander is geweest van afbouw van subsidies en zich daarbij roomser toonde dan de paus. Uiteraard had men wel een punt; enerzijds zou bij onverstoord marktverhoudingen de Nederlandse scheepsbouwsector haar verdiende goede marktpositie innemen. Anderzijds zijn productiesubsidies of andere vormen van steun zoals bekend welvaartsverlagend. Maar in het licht van de subsidiëring in andere lidstaten zat Nederland gevangen in een 'prisoner's dilemma'. Ze had wellicht maar het beste goed mee kunnen doen om te zorgen dat ze de relatief voorlijke sector niet op een onherstelbare achterstand zette die later via herstructureringssteun moest worden ingelopen.

Aan deze roomseheid is nog niets veranderd. Nog immer neemt Nederland in het veld van subsidiëring een achterstandspositie in. Alle steun die wordt verleend aan de scheepsbouw, is door de Europese commissie goedgekeurd én blijft onder de toegestane plafonds van de, inmiddels zevende richtlijn voor subsidiëring aan de zeescheepsnieuwbouw. Daarmee blijft die steun achter bij de concurrentie. Hetzelfde geldt voor de steun aan rederijen. Alle regelingen die op dit gebied bestaan zijn goedgekeurd binnen de 'state aid guidelines' voor steun aan reders. En: wederom blijft Nederland achter bij de toegestane maxima. Nog steeds een heilig boontje dus.

Maar de financiële faciliteit valt zoals gezegd niet binnen de steunverleningskaders van de EU maar ressorteert onder het eigen fiscale beleid van Nederland. En daarmee creëert zij ruimte voor steun die niet controleerbaar is. Dat zij inmiddels wel degelijk van invloed is moge blijken: *De Volkskrant* spreekt over 85 schepen die in de afgelopen twee jaar zijn voorzien van commanditair kapitaal. Op het totaal aantal opdrachten dat werven in twee jaar aankunnen is dat fors.

De wijzigingen in het huidige belastingstelsel maken mogelijk ook deze manier van investeren minder aantrekkelijk. Maar zolang dat nog niet zeker is, ware het goed de fiscale faciliteit eens expliciet in een bredere afweging met betrekking tot scheepsbouwsteun te betrekken. Misschien blijkt dan dat Nederland ook in dit opzicht weer het braafste jongetje van de klas is. Maar dan weten we tenminste zeker dat

het heilige boontje geen achterbaks ventje is.

---

**1** Zie de Volkskrant van 8 januari 2000, blz. 37 die een stukje aan de consequenties van het *Belastingplan voor de 21ste eeuw* voor investeringen in zeeschepen wijdt.

Copyright © 2000 - 2003 Economisch Statistische Berichten ([www.economie.nl](http://www.economie.nl))