

Vergaderjaar 1989-1990

21 276

Uitvoering van de Verordening (EEG) nr.1101/89 van de Raad van 27 april 1989, betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PbEG L 116) (Wet structurele sanering binnenvaart)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 3 november 1989

Inleiding

Met waardering voor de grote spoed die de Commissie heeft betracht bij de behandeling van het onderhavige wetsvoorstel en met grote interesse voor de gemaakte kanttekeningen heb ik van de inhoud van het verslag kennisgenomen. Uit dit verslag heb ik de conclusie getrokken dat er in het algemeen positief wordt gereageerd op dit wetsvoorstel. Met het oog op een verdere voortvarende behandeling van het wetsvoorstel en om wille van de duidelijkheid heb ik de door de geachte afgevaardigden aan de orde gestelde onderwerpen onderwerpsgewijs behandeld.

Flankerend sociaal beleid

Door een groot aantal fracties is aandacht gevraagd voor flankerende sociale maatregelen. In aanvulling op de in de memorie van toelichting ter zake opgenomen passage naar aanleiding van de advisering door het bedrijfsleven (Hoofdstuk II.3., pagina 7) wijs ik op het volgende. Door de werknemersorganisaties in de binnenvaart is in de afgelopen periode in het kader van dat flankerend beleid gevraagd om her-, om- en bijscholing, subsidiëring van arbeidsplaatsen en van herplaatsingsmogelijkheden. Mede namens mijn ambtgenoot van sociale zaken en werkgelegenheid en in aanvulling op de memorie van toelichting op dit wetsvoorstel heb ik aan bedoelde organisaties reeds medegedeeld, dat van de bestaande generieke regelingen binnen de daartoe geldende kaders vanzelfsprekend gebruik zal kunnen worden gemaakt. Van afzonderlijke, specifiek op de binnenvaart afgestemde regelingen op dit gebied zal geen sprake kunnen zijn. Dit geldt eveneens voor subsidiëring van arbeidsplaatsen en van herplaatsingsmogelijkheden. Deze subsidiëring-faciliteiten hebben zin voor die sectoren, waar een overschot van arbeidskrachten bestaat. Uit informatie van het Centraal Arbeidsbureau voor de Scheepvaart te Rotterdam en het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart over de nationale en de internationale binnenvaart komt echter steeds sterker het beeld naar voren van een toenemend tekort aan gekwalificeerde arbeidskrachten. Een oorzaak daarvan is de invoering van de nieuwe voorschriften op het terrein van de bemanningssterkte per

1 april 1988. De invoering van een nationale regeling op het gebied van vaartijden en bemanningssterkte, die van de Rijnvaartregeling is afgeleid en zowel voor mijn ambtgenoot van sociale zaken en werkgelegenheid als voor mij een hoge prioriteit heeft, zal dit tekort nog doen toenemen. Daarnaast signaleren de betrokken instanties bij jongeren een afnemende belangstelling voor een loopbaan in de binnenvaart, naast een aanzienlijk verloop bij starters. Slechts verbetering van de primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden kan naar mijn mening een afdoende remedie daartegen bieden. Dit is en blijft echter een zaak van het bedrijfsleven. De invoering van de zoëven genoemde nationale regelingen op het gebied van de vaartijden en de bemanningssterkte kan voor het maken van die afspraken op centraal niveau een belangrijke randvoorwaarde zijn.

Gezien het voorgaande is er geen andere conclusie mogelijk dan dat er geen noodzaak is voor het opzetten van afzonderlijke, op de binnenvaart afgestemde sociale regelingen. Voor zover mij bekend is daarvan in andere landen evenmin sprake.

Door de fracties van C.D.A. en P.v.d.A. is in het kader van een flankerend sociaal beleid gevraagd naar de mogelijkheden om gebruik te maken van het Europees Sociaal Fonds. Op dit moment heeft de Europese Commissie de in 1990 te hanteren criteria ter zake nog niet vastgesteld. Zodra daarover informatie beschikbaar is, dient te worden nagegaan of van dit fonds gebruik kan worden gemaakt om de hierboven gesignaleerde algemene arbeidsmarktproblematiek te verlichten.

Uitvoeringssnelheid

Door de leden van de C.D.A.-fractie werd nog eens het belang van een snelle uitvoering van de regeling geaccentueerd. De verordeningen bieden echter geen ruimte voor een doorvoering van de door deze leden geopperde idee om een aangemeld schip ook daadwerkelijk zo snel mogelijk na de acceptatie van de aanvraag uit de vaart te laten nemen. Zodra de eigenaar van een schip bericht van het Nederlandse fonds heeft ontvangen dat de aanvraag om een slooUITKERING voor het betreffende schip definitief is geaccepteerd, kan hij overgaan tot sloop van het schip. De eigenaar mag echter het schip ook nog in de vaart houden of het in afwachting van sloop stilleggen. Als het betreffende schip niet is gesloopt vóór 1 december 1990, moet het met ingang van die dag door de eigenaar definitief uit de vaart zijn gehaald in afwachting van sloop. Ter geruststelling van deze afgevaardigden wijs ik er op dat mij van de zijde van de organisaties van vervoerders nimmer berichten hebben bereikt als zou mogelijkerwijs de acceptatiegraad van de regeling door deze aanpak worden ondergraven.

Wet sloopregeling binnenvaart

Naar aanleiding van de opmerkingen en vragen van de C.D.A. en S.G.P.-fracties omtrent de Wet sloopregeling binnenvaart (Stb. 1976, 411) wijs ik er op dat deze wet weliswaar voor de werkingsduur van de verordeningen overbodig is geworden. Na ommeekomst daarvan is het echter wenselijk om direkt wederom te kunnen beschikken over deze wet, hetzij voor het verrichten van nader onderzoek ter zake van overcapaciteit, hetzij voor het verminderen van eventueel dan bestaande overcapaciteit.

Noodzaak van de sloopregeling

Door de leden van de fracties van de P.v.d.A., Groen Links, R.P.F. en S.G.P. zijn een aantal vragen gesteld met betrekking tot de omvang van

de overcapaciteit en de noodzaak van de sloopregeling. Ik zal deze vragen in hun onderlinge samenhang beantwoorden. Kwalitatief kan structurele overcapaciteit worden omschreven als dat deel van de capaciteit van de binnenvaartvloot, dat gedurende een langere periode geen economische functie heeft. Een kwantificering van de omvang van de structurele overcapaciteit betreft veeleer een orde van grootte dan een als exact te beschouwen cijfer, mede gegeven de omvang van de noodzakelijke reservecapaciteit. Aan de ter zake gemaakte berekeningen liggen nogal eens verschillende uitgangspunten ten grondslag, zodat de resultaten niet altijd vergelijkbaar zijn. Het verslag van de vervoerscommissie van het Europees Parlement (oktober 1988) betreffende het commissie-voorstel inzake de structurele sanering geeft daarvan een treffende illustratie. Grosso modo blijkt echter uit de genoemde schattingen, die door het bedrijfsleven en de nationale overheden als reëel uitgangspunt zijn aanvaard, dat de structurele overcapaciteit in ieder geval tussen de 1 en 1,5 miljoen ton laadvermogen (= 10 à 20 procent van de Westeuropese vloot) ligt. Overigens verschilt de mate van overcapaciteit per laadvermogenklasse, scheepstype en -categorie. Zoals in de inleiding van de memorie van toelichting reeds is aangegeven ligt het in de lijn der verwachtingen dat de structurele overcapaciteit met het pakket van samenhangende saneringsmaatregelen in zeer aanzienlijke mate zal en kan worden verminderd. Juist die samenhang van de getroffen regelingen is van groot belang: door de inwerkingtreding van de oud-voor-nieuw regeling voorafgaande aan de sloopregeling wordt de capaciteitstoename van de vloot sterk afgeremd, met de sloopregeling wordt de capaciteit van de vloot verminderd, terwijl de oud-voor-nieuw regeling tijdens de duur van de sloopregeling verhindert dat het gesloopte tonnage voor een deel direct door nieuwbouw wordt vervangen. Bij voorgaande saneringsronden is nooit sprake geweest van een samenhangend pakket van saneringsmaatregelen, doch uitsluitend van sloopregelingen. Tegen deze achtergrond is de doelstelling van de sloopregeling ook door het bedrijfsleven als reëel ervaren en onderschreven.

Ter zake van de noodzaak van de sloopregeling verwijs ik op de eerste plaats naar de tweede overweging bij de Raadsverordening. Daaruit blijkt dat de Raad van Ministers van mening is geweest dat zelfs een toename van het vervoer per binnenschip de overcapaciteit niet in voldoende mate zou kunnen doen verminderen. Hoe groot die overcapaciteit is, moge ook blijken bij een beschouwing van het containervervoer per binnenschip, de enige groeimarkt in de binnenvaartsector. De efficiency in dit vervoer is zodanig groot dat zelfs een verdubbeling van dit vervoer slechts tot een geringe toename – te denken is aan 2 à 3% – van het benodigd laadvermogen leidt. Daarnaast kan er in het algemeen ook nog op worden gewezen dat de groei van de binnenvaartmarkt voor een deel ook met produktiviteitsstijgingen wordt opgevangen. In het kader van de noodzaak van de sloopregelingen is specifiek voor de tankvaart van belang de verscherping van de technische eisen, waaraan de schepen in deze sector vanuit milieu-overwegingen moeten voldoen. Door deze verhoogde kwaliteitseisen dient in elk geval een deel van de vloot uit de markt te verdwijnen. Tegen deze achtergrond kan dan ook worden geconcludeerd dat een sloopregeling absoluut noodzakelijk is, zelfs indien in de komende jaren, door welke oorzaak dan ook, in tegenstelling tot de prognoses, een forse toename van het goederenvervoer per binnenschip plaats zou hebben. Van het nemen van een onomkeerbare beslissing is derhalve geen sprake. Ter zake van de door deze fracties bedoelde prognoses zij er overigens nog op gewezen dat daarin rekening is gehouden met een groei van het goederenvervoer per binnenschip als gevolg van ontwikkelingen op het terrein van het milieu en energieverbruik, voor zover daarover gegevens bekend waren. Overigens zijn

daarbij de mogelijkheden voor het vervoer per spoor vanzelfsprekend niet uit het oog verloren.

Op de vragen omtrent het geven van een schatting van de omvang van de overcapaciteit na effectuering van de sloopregeling en van de omvang van het Nederlandse aandeel van het te slopen laadvermogen, met name in de tankvaart, wijs ik er voorts nog op dat de sloop geheel vrijwillig is en niet kan worden afgedwongen. De beslissing om van de sloopregeling gebruik te maken geschiedt door elke individuele eigenaar op basis van zijn individuele en specifieke omstandigheden en verwachtingen. Op basis van het marktaandeel van de Nederlandse vloot in het vervoer zou dat Nederlandse aandeel omstreeks 50 procent bedragen, maar dat is niet meer dan een veronderstelling. Het exacte aandeel kan alleen achteraf, dat wil zeggen per 1 september 1990, worden vastgesteld.

Saneringsfonds voor de Belgische binnenvaart

Uit dezelfde perspublicaties waaruit door de P.v.d.A. wordt geciteerd heb ik, evenals de afgevaardigden van deze fractie, begrepen dat men in België zou overwegen om een saneringsfonds in te stellen. Dergelijke voorstellen plegen aan de Europese Commissie te worden voorgelegd. Als er dan aanleiding toe bestaat, zullen de individuele lidstaten in verband daarmee worden benaderd. Ter zake van de in het hiervoor bedoelde artikel eveneens opgenomen uitspraak over het vrachtverdelingstelsel en 1992, verwijs ik naar de memorie van toelichting op het voorstel voor de Wet vervoer binnenvaart (Kamerstukken II, 1988-1989, nr. 21 187) dat thans ook bij uw Kamer in behandeling is. Ik voeg daar slechts aan toe dat in het kader van de besluitvorming aangaande de onderhavige verordeningen daarover op Europees niveau niet is gesproken.

Financiering van de sloopregeling

Naar aanleiding van de vragen van de P.v.d.A.- en S.G.P.-fracties met betrekking tot de voorfinanciering van de sloopregeling wijs ik erop dat in de Rijksbegroting 1990, Hoofdstuk XII (Tweede Kamer, 1989-1990, 21 300, Hoofdstuk XII, nr. 2) onder begrotingspost 07 05 04 f 160 miljoen is gereserveerd voor de sloop van schepen in het kader van EG-verordeningen 1101/89 en 1102/89. De voorfinanciering geschiedt derhalve uit de algemene middelen. Van de in artikel 7 van de Raadsverordening genoemde mogelijkheid van het verlenen van staatsgaranties op leningen, die op de kapitaalmarkt worden aangegaan is afgezien, omdat de voor rekening van de overheid komende rentelasten in dat geval op een aanzienlijk hoger niveau zouden liggen.

Met betrekking tot de idee van een medefinanciering door de EG kan ik de leden van de fracties van de P.v.d.A., de S.G.P. en de R.P.F. er op wijzen dat alleen België en Nederland zich daarvoor actief hebben ingezet. Sommige landen, zoals Frankrijk, stonden er neutraal tegenover. Doorslaggevend was echter dat enige andere EG-Lid-Statens, maar ook Zwitserland, deze idee volstrekt onaanvaardbaar achtten en er zelfs een reden in zouden hebben gezien om tot afwijzing van het voorstel van de verordening over te gaan.

Datum van inwerkingtreding

Door de leden van de P.v.d.A.- en de S.G.P.-fractie is geïnformeerd naar de haalbaarheid van 1 januari 1990 als datum van inwerkingtreding van het wetsvoorstel in het licht van de daarvoor noodzakelijke voorbereidende werkzaamheden. Ik maak deze leden erop attent dat ik ultimo september 1989 aan de betrokken organisaties van het bedrijfsleven en

aan de adviesorganen een voorstel voor een ministeriële regeling ter advisering heb voorgelegd. Inmiddels is het merendeel van deze adviezen ontvangen. Op onderdelen hebben de adviezen – voor zover daartoe althans aanleiding bestond – tot bijstelling geleid. Voorts zijn alle benodigde formulieren (bijv. voor het indienen van een sloopaanvraag, het betalingsbewijs etc.) ontworpen en worden thans gedrukt. Tenslotte is een voorlichtingsfolder in voorbereiding.

Mijnerzijds is tegen deze achtergrond een inwerkingtreding van de regelingen per 1 januari 1990 haalbaar. Voor het geval het wetsvoorstel onverhoopt niet op 1 januari 1990 in werking kan treden, is voorzien in een tijdelijke oplossing waarbij de regeling in aangepaste vorm direct is gekoppeld aan de EG-verordeningen. In dat verband wil ik er ook op wijzen dat ook de Europese Commissie er het nodige toe bijdraagt om alles in gereedheid te brengen voor een daadwerkelijke start en een uniforme toepassing van de regeling op 1 januari 1990.

Het voorgaande laat overigens onverlet dat ik de in dit verband gedane suggestie van de P.v.d.A.-fractie van belang acht om bij die EG-Lid-Staten, die in mindere of geen enkele mate vervoer per binnenschip kennen, de voordelen van deze soort vervoer onder de aandacht te brengen. Over de wijze waarop dit gestalte zou moeten krijgen bezin ik mij nog. In dat verband zou tevens het door de P.v.d.A. op Europees niveau gewenste stimuleringsbeleid van de binnenvaart gestalte kunnen krijgen.

Overleg met belanghebbenden

Door de leden van de V.V.D.-fractie is verzocht om inzicht te verschaffen in het met de belanghebbenden gevoerde overleg over de inhoud van het wetsvoorstel. Ik wijs deze afgevaardigden er op dat ik de organisaties van het bij het goederenvervoer per binnenschip betrokken bedrijfsleven heb verzocht mij te adviseren over dit wetsvoorstel. Ter zake heb ik een aantal adviezen ontvangen. Wat de inhoudelijke aspecten daarvan en mijn reactie daarop betreft, moge ik verwijzen naar hoofdstuk II, paragraaf 3, van de memorie van toelichting. Ik wil daaraan overigens toevoegen dat het Nederlandse bedrijfsleven niet alleen aan mij adviezen uitbrengt over het wetsvoorstel en de ministeriële regeling, maar ook via zijn internationale organisaties adviezen aan de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart uitbrengt.

Overgangsproblemen

De leden van de V.V.D.-fractie hebben geïnformeerd of er overgangsproblemen te verwachten zijn. Ik neem aan dat zij met die vraag doelen op overgangsproblemen in het kader van de oud-voor-nieuw regeling. Daarover merk ik op dat er zich een aantal problemen kunnen voordoen. De Europese Commissie overweegt nog oplossingen voor diverse probleemgevallen.

Sociaal-economische toekomstverwachtingen van de particuliere binnenschippers

Naar aanleiding van de desbetreffende vraag van de leden van de S.G.P.-fractie kan ik antwoorden dat de resultaten van het onderzoek naar de sociaal-economische toekomstverwachtingen van de particuliere schippers in 1991 beschikbaar zullen komen. Vanzelfsprekend zal ik de Kamer over de resultaten van dat onderzoek informeren.

Deelname aan de saneringsregeling

De afgevaardigde van de R.P.F.-fractie heeft de vrees uitgesproken als zou registratie in Luxemburg een mogelijkheid bieden om zich te onttrekken aan de verplichtingen van de sloopregeling. Ik kan hem op dit punt gerust stellen. De verordeningen gelden voor de Luxemburgse schepen op dezelfde wijze als voor de binnenschepen, die in andere EG-Lid-staten en in Zwitserland zijn geregistreerd. Gegeven de omvang van de Luxemburgse vloot zou voor dat land de inrichting van een afzonderlijk fonds echter te bewerkelijk en te kostbaar zijn. Om die reden is in artikel 4, derde lid, de mogelijkheid gegeven aan eigenaren van Luxemburgse schepen om te kiezen bij welk van de nationale fondsen in de overige binnenvaartlanden zij zich aansluiten. Zij moeten zich echter wel bij een van die fondsen aansluiten, omdat zij anders niet kunnen voldoen aan de in artikel 4, eerste lid, van bedoelde verordening opgenomen bijdrageplicht en de daarmee samenhangende verplichting om het betalingsbewijs aan boord te hebben.

Het begrip «sloop»

De R.P.F.-afgevaardigde heeft geïnformeerd welke varianten ter zake van de sloop van de voortstuwingsmotoren tijdens de onderhandelingen zijn besproken. In dit verband kunnen worden genoemd de verplichte sloop van alle voortstuwingsmotoren, dat wil zeggen van zowel motorschepen als van duwbotten, de verplichte sloop van de motoren van de duwbotten en het totaal ontbreken van een verplichting tot sloop van de voortstuwingsmotoren. Voorts zijn nog varianten besproken voor een facultatieve sloop van de voortstuwingsmotoren: hierbij zou slechts een uitkering voor de sloop van de motoren plaats hebben bij daadwerkelijke sloop. De Nederlandse overheid heeft lange tijd een voorkeur gehad voor een facultatieve sloop van de voortstuwingsmotoren, een en ander in aansluiting op vroegere sloopregelingen. Het gehele bedrijfsleven en de overige binnenvaartlanden opteerden voor de variant van het totaal achterwege laten van de sloop van motoren in het kader van de regeling. Dit alternatief was ook voor Nederland aanvaardbaar, omdat de regelingen zijn gericht op het verminderen van het laadvermogen van de vloot.

Problemen op institutioneel en administratief gebied

De R.P.F.-fractie heeft gevraagd om enige voorbeelden van de institutionele en administratieve problemen, waarmee een internationaal sloopfonds te kampen zou krijgen. Ik wil de afgevaardigde in dit verband op het navolgende attenderen. Indien een internationaal fonds zou zijn opgezet, zou het – mede door de wens om op zeer korte termijn te starten met de voorgenomen saneringsregeling – noodzakelijk zijn geweest om zeer snel een organisatie op te zetten en deze in technisch en personeel opzicht adequaat toe te rusten. Een voorbeeld van een institutioneel probleem betreft de verdeling van bevoegdheden tussen de Commissie en het internationale sloopfonds. Het vinden van een juist evenwicht is daarbij van zeer groot belang, getuige ook het juist op dit punt mislukken van de pogingen in de jaren 70 om te komen tot een Europese opleggregeling.

Ik teken hierbij nog aan, dat enkele landen – met name de Bondsrepubliek Duitsland – zeer grote bezwaren hadden tegen een internationaal fonds.

Stilligende schepen

Naar aanleiding van de desbetreffende vraag van de R.P.F.-fractie merk ik op dat schepen die thans reeds stilliggen aan de regeling deel kunnen nemen, indien zij voldoen aan het reizencriterium en het vereiste van de bedrijfszekerheid. Beide eisen zijn vermeld in artikel 5 van de Raadsverordening.

Positie van Oostenrijk

Naar aanleiding van de vraag van de R.P.F.-fractie over de positie van Oostenrijk in het kader van het overleg over en de uitvoering van de saneringsregelingen wijs ik erop dat Oostenrijk geen lid is van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of van de Europese Gemeenschappen. Er is derhalve geen enkel belang geweest om Oostenrijk bij de onderhandelingen te betrekken. Indien de verhouding met Oostenrijk wijzigingen ondergaat ten gevolge van een toetreding van dat land tot de EG of tot de CCR zal in daartoe te voeren onderhandelingen vanzelfsprekend met (de consequenties van) het bestaan van de onderhavige saneringsregeling rekening moeten worden gehouden.

Uniforme toepassing van de verordeningen

Naar aanleiding van de vraag van de R.P.F.-afgevaardigde inzake de uniforme toepassing van het begrip bedrijfszekerheid in de betrokken landen wijs ik er op dat aan de EG-Verordeningen de gedachte van een uniforme toepassing van de betreffende regelingen ten grondslag ligt. Voor zover er nog ruimte is voor afwijkende toepassingen, heeft er thans nog overleg met de Europese Commissie plaats om dat te verhinderen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes