

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

54

Vragen van het lid **Jasper van Dijk** (SP) aan de ministers van Defensie en van Economische Zaken over *het bericht dat JSF-bedrijven een korting van 245 miljoen euro van de overheid ontvangen* (ingezonden 25 augustus 2010).

Antwoord van minister **Van der Hoeven** (Economische Zaken) mede namens de minister van Defensie (ontvangen 23 september 2010).

Vraag 1

Wat is uw oordeel over het bericht «Staat geeft JSF-bedrijven korting van 250 miljoen»?¹

Antwoord 1

Ik herken mij niet in de voorstelling van zaken in het desbetreffende artikel.

Vraag 2, 3, 4

Is het waar dat de JSF-bedrijven circa 245 miljoen euro minder hoeven terug te betalen aan de Nederlandse overheid dan aanvankelijk was afgesproken (c.q. het in 2002 berekende tekort van de businesscase)? Zo nee, om welk bedrag gaat het wél? Kunt u uw antwoord toelichten?

Hoe rijmt u deze korting met de belofte (onder meer van oud-minister Zalm) dat de belastingbetaler «geen cent» zou hoeven bij te dragen aan het JSF-project?

Gaat u zich inzetten om de belastingbetaler alsnog te ontzien voor wat betreft deze kosten? Zo ja, wat gaat u ondernemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2, 3, 4

Nee. In het Volkskrant artikel zijn vier bedragen (resp. € 42 miljoen, € 6 miljoen, € 144,9 miljoen en € 52,1 miljoen) opgeteld tot een totaal van € 245 miljoen. Deze posten hebben elk echter een geheel andere aard en oorsprong, waardoor in het artikel een onjuist beeld wordt geschetst. Hieronder vindt u een nadere toelichting op de genoemde bedragen in de Volkskrant. In 2002 bedroeg het Tekort van de JSF *business case* € 191 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Toen de *business case* in 2002 werd opgesteld bestonden er onzekerheden over de ontwikkeling van de waarden van de gehanteerde parameters. Daarom werd in de Medefinancieringsovereenkomst (MFO) vastgelegd dat er in 2008 een herijking zou plaatsvinden. Het genoemde bedrag van € 42 miljoen betreft een in 2002 overeengekomen

¹ de Volkskrant, 23 augustus 2010.

eenmalige bijdrage van het ministerie van Economische Zaken als aanvullende dekking van het reeds berekende Tekort op *de business case* van € 191 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Dit kwam door dollarkoersontwikkelingen en een latere start van de aanschafperiode dan voorzien. Deze bijdrage is verwerkt in de EZ-begroting van 2002 en is meegenomen in de herijking van de *business case* in 2008. Deze € 42 miljoen zal dus door de Luchtvaartindustrie worden terugbetaald via de afdrachten over JSF-gerelateerde omzet en wordt in het artikel derhalve ten onrechte aangemerkt als een korting. De Kamer is over deze voorfinanciering geïnformeerd met de beantwoording van vragen van 6 maart 2002 (Kamerstuk 26 488, nr. 9), in het bijzonder in het antwoord op de vragen 301, 307, 308, 316, 318, 326, 343, 394 en het antwoord op vraag 325.

De herijking van de *business case* in 2008 resulteerde in eerste instantie in een Tekort van € 308 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001) maar is gecorrigeerd naar € 302 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Deze correctie van € 6 miljoen heeft betrekking op een foutieve berekening bij de herijking van de *business case* waartegen de Luchtvaartindustrie terecht bezwaar heeft gemaakt. Het betrof een fout bij de berekening van het zogeheten organisatiekostenvoordeel (*Foreign Military Sales*-kostenvoordeel). Uw Kamer is hierover geïnformeerd met de jaarrapportage over 2009 van het project Vervanging F-16 van 13 april 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) en met de beantwoording van de vragen van 30 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 224), in het bijzonder het antwoord op de vragen 12, 35 en 36.

De uitkomst van de herijking is vervolgens onderwerp van arbitrage geweest. De arbiters hebben eind 2009 het Tekort in de *business case* vastgesteld op € 157,1 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Het bedrag van € 144,9 miljoen uit het artikel (netto contante waarde, prijspeil 2001) is het verschil tussen het Tekort na de herijking van de *business case* in 2008 (€ 302 miljoen) en het Tekort na de arbitrage in 2009 over die herijking (€ 157,1 miljoen). De arbiters hebben een andere interpretatie gegeven dan de Staat van de manier waarop de dollarkoers voor de betalingen aan de Amerikaanse overheid voor de deelname aan de SDD-fase moest worden verwerkt. De arbiters oordeelden dat de omschrijving in de MFO van de te hanteren dollarkoers voor de periode tot 1 juli 2008 betekent dat geen termijnkoers mocht worden toegepast. Dat mocht volgens de arbiters alleen voor de periode vanaf 1 juli 2008. De arbiters hebben die visie uiteengezet op bladzijden 30 tot en met 33 van het Gedeeltelijk Arbitraal Eindvonnis. Uw Kamer is hierover reeds lopende het arbitrageproces op 30 juni 2009 geïnformeerd door vertrouwelijke inzage in het Gedeeltelijk Arbitraal Eindvonnis (Kamerstuk 26 488, nr. 190), en voorts met de brief over de afronding van het arbitrageproces van 2 december 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 208) en de brief over het bereiken van het akkoord met de Luchtvaartindustrie over de herijking van de *business case* op 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223) met als bijlagen het Gedeeltelijk Arbitraal Eindvonnis en het Arbitraal Eindvonnis.

Pas met het eindvonnis van de arbiters in 2009 is het Tekort in de *business case* definitief vastgesteld op € 157,1 miljoen (netto contante waarde, prijspeil 2001). Uw Kamer is hierover op 27 november 2009 geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 207). De verandering in het Tekort in de periode 2002–2010 is derhalve geen korting voor de industrie maar is het resultaat van de herijking van de *business case* en de arbitrage, op grond van de MFO uit 2002.

Nadat de arbiters het Tekort definitief hadden vastgesteld, is met de Luchtvaartindustrie gesproken over een haalbare uitvoering van het arbitrale vonnis, dat bij het Tekort van € 157,1 miljoen zou leiden tot een afdrachtpercentage voor de industrie van 4,49. Een hoog afdrachtpercentage heeft een nadelige invloed op de bedrijfseconomische situatie voor de Nederlandse bedrijven in het F-35 programma. Indien dit zou leiden tot minder orders en een lagere omzet, heeft dit een negatieve invloed op de afdrachten van de industrie aan de Staat en ook op de werkgelegenheid bij de betrokken bedrijven. Gelet op de economische omstandigheden en de verslechterde concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven heeft de Staat de Luchtvaartindustrie eind 2009 het voorstel gedaan dat van het door de arbiters vastgestelde Tekort van € 157,1 miljoen door de Luchtvaartindustrie € 105 miljoen via afdrachten wordt terugbetaald gedurende de looptijd van de MFO, wat neerkomt op een afdrachtpercentage van gemiddeld 3. De Luchtvaartindustrie

heeft dit voorstel begin dit jaar geaccepteerd. Voordat dit voorstel kon worden gedaan, is in overleg met de toenmalige minister van Financiën afgesproken dat het resterende bedrag van € 52,1 miljoen (netto contante waarde) wordt terugbetaald door een uitgavenverlaging op het terrein van luchtvaart en industrie binnen de begrotingen van Economische Zaken en Defensie. Dit bedrag wordt in gelijke delen in mindering gebracht op de begroting van Economische Zaken en Defensie en vloeit terug naar de schatkist in de vorm van verminderde rentebetalingen op de staatschuld. Deze maatregel heeft derhalve geen consequenties voor de belastingbetaler. De Kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223).

De Staat en de Nederlandse Luchtvaartindustrie hebben begin dit jaar overeenstemming bereikt over de herijking van de JSF *Business Case* zoals overeengekomen in de MFO. Uw Kamer is over de in het artikel genoemde bedragen en de onderbouwing daarvan door de jaren heen uitvoerig geïnformeerd. Voorts zijn de resultaten van de arbitrage en de overeenkomst tussen de Staat en de Luchtvaartindustrie aan de orde geweest tijdens het debat van 7 april 2010 (handelingen TK 2009–2010, nr. 73).

Vraag 5

Hoe kijkt u met de kennis van nu terug op de Medefinancieringsovereenkomst? Vindt u een dergelijke constructie voor herhaling vatbaar?

Antwoord 5

Het JSF-programma biedt de Nederlandse Luchtvaartindustrie de mogelijkheid deel te nemen aan innovatieve en hoogwaardige vliegtuigontwikkeling. Tot eind 2009 heeft de Nederlandse Luchtvaartindustrie zoals gemeld in de jaarrapportage over 2009 van het project Vervanging F-16 van 13 april 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 232) voor \$ 806 miljoen (lopende prijzen) aan opdrachten verworven.

In de MFO is vastgelegd onder welke voorwaarden de Nederlandse industrie zijn bijdrage levert aan het Tekort in de *business case*. In de MFO is zoveel mogelijk getracht recht te doen aan de belangen van zowel de overheid als het bedrijfsleven. De Staat en de Nederlandse Luchtvaartindustrie hebben begin dit jaar overeenstemming bereikt over de herijking van de JSF *business case* zoals overeengekomen in de MFO. Er is een goede balans gevonden tussen de afdrachtverplichting, de bedrijfseconomische gevolgen voor de Luchtvaartindustrie en de gezamenlijke belangen ten aanzien van werkgelegenheid en het behoud van een gezonde en innovatieve luchtvaartsector. Gezien de specifieke kenmerken van de deelname aan het JSF programma en de vele variabelen die van invloed zijn, is er bij de MFO geen sprake van een constructie die algemeen toepasbaar is. Het verbinden van maatschappelijke opgaven aan economische belangen van ons land is een ontwikkeling waarbij medefinancieringsconstructies een nuttige rol kunnen vervullen.

Vraag 6

Bent u bereid genoemde documenten van Economische Zaken naar de Kamer te sturen?

Antwoord 6

De Kamer is zoals hierboven is toegelicht in de afgelopen jaren over alle in het Volkskrant artikel genoemde bedragen uitvoerig geïnformeerd. In het betreffende artikel wordt aangegeven dat gebruik is gemaakt van documenten die naar aanleiding van een WOB-verzoek beschikbaar zijn gesteld. Deze informatie is daarmee voor iedereen vrij toegankelijk.