

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 XIII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (XIII) voor het jaar 2020

Nr. 102

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 april 2020

Door middel van deze brief willen wij uw Kamer, mede namens de Minister van Financiën, de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, graag informeren over de bijdrage van de Staat aan de continuïteit van het bedrijf Royal IHC (vanaf nu: IHC).

Vanwege bedrijfsgevoeligheid van de informatie kunnen wij niet op alle financiële details, voor zover deze andere partijen dan de Staat raken, ingaan. Indien gewenst kunnen wij voor uw Kamer nog vertrouwelijk een nadere technische briefing verzorgen.

Achtergrond

De maritieme sector speelt een belangrijke rol in de Nederlandse innovatieve maakindustrie en wereldwijd staat Nederland bekend om de expertise en ervaring op dit gebied. Nederland onderscheidt zich door innovatie, vooruitstrevende technologie, duurzaamheid en kwaliteit. De sector levert een bijdrage aan het internationale verdienvermogen van Nederland en bestaat uit een divers cluster van bedrijvigheid, waaronder scheepsbouwers, aannemers, baggeraars, ingenieurs en bruggenbouwers. De mondiale concurrentie is groot en de marktomstandigheden volatiel waardoor de sector het niet altijd makkelijk heeft.

IHC is van oudsher een grote speler in deze sector en levert schepen, apparatuur en diensten aan bedrijven uit binnen- en buitenland in de maritieme sector. IHC is in meerdere marktsegmenten toonaangevend op basis van hoogwaardige technologie en expertise en is daarmee van grote betekenis voor het gehele maritieme cluster. Bij IHC werken ongeveer 3.000 mensen en het bedrijf maakt gebruik van veel toeleveranciers, waar – met name in het mkb – ook enkele duizenden banen mede afhankelijk zijn van IHC. Het voortbestaan van IHC kwam in de afgelopen periode

echter in het geding. Voorname factoren die hierbij een rol speelden waren opgelopen schulden en grote verliezen op enkele omvangrijke schepen die op maat voor klanten worden gemaakt.

Reden overheidsinterventie

Ingrijpen was derhalve noodzakelijk en het kabinet heeft binnen strikte randvoorwaarden een maximale inspanning geleverd om de continuïteit van IHC te helpen waarborgen. Een combinatie van redenen ligt ten grondslag aan deze inspanning. In de eerste plaats speelt IHC een strategische en innovatieve rol in de maritieme sector en het wegvallen zou de robuustheid van de gehele sector ondermijnen en grote gevolgen hebben voor de internationale concurrentiepositie van de maritieme maakindustrie. Ten tweede zou er veel werkgelegenheid verloren gaan in een tijd waarin het kabinet alles op alles zet om de economie draaiende te houden en banenverlies te minimaliseren. Ten slotte is de Staat zelf een grote crediteur van IHC, voor een bedrag van circa € 395 miljoen, uit hoofde van de exportkredietverzekering (artikel 5 van de Financiënbegroting). Daarom nam de Staat het initiatief om op een zorgvuldige wijze met de overige financiers van IHC te werken aan een oplossing en om tegelijkertijd de verliezen op de uitstaande bedragen zo veel mogelijk te minimaliseren. Het is een complex proces geweest onder grote tijdsdruk met veel betrokkenen, grote belangen en veel werkgelegenheid op het spel.

Randvoorwaarden

De interventie van de Staat is puur gericht op het borgen van de continuïteit van de onderneming en de directe en indirecte hoogwaardige werkgelegenheid, en niet op het beschermen van de belangen van afzonderlijke stakeholders. Daarom heeft het kabinet een aantal randvoorwaarden aan deze steun gesteld. Ten eerste, de private partijen die bij IHC betrokken zijn, dienen een vergelijkbare inspanning te verrichten als de Staat. Bovendien moet het bedrijf, na herstructurering van de schuld, levensvatbaar zijn, bevestigd door externe deskundigen. Er moeten voorts maatregelen worden genomen om de governance van IHC te versterken om te voorkomen dat er in de toekomst wederom grote verliezen op megaprojecten worden geleden. Zittende bestuursleden en aandeelhouders mogen verder geen voordeel behalen uit de overheidsinterventie. Ten slotte vindt het kabinet het belangrijk dat nieuwe financiers aan boord komen om de balans te versterken en het draagvlak te vergroten. Aan al deze voorwaarden is momenteel voldaan. Er zal een nieuw management komen en de nieuwe financiers zullen vanaf dag één betrokken zijn bij het vormgeven van een nieuwe strategie waarmee IHC terugkeert naar zijn sterke basis. De adviseur die Atradius DSB voor de Nederlandse staat heeft ingehuurd, heeft deze strategie gevalideerd. De Staat heeft voorts een zetel in de Raad van Commissarissen bedongen, alsmede in de stichting waarin de aandelen van IHC worden ondergebracht. De huidige CEO vertrekt zonder transitievergoeding en er worden dit jaar geen bonussen en geen dividend uitgekeerd.

Bijdrage Staat

De Staat is met de exportkredietverzekering bij IHC betrokken in verband met het afdekken van risico's die samenhangen met de financiering van de bouw en met de levering van schepen. De verzekerden, in de regel banken, betalen hiervoor een kostendekkende verzekeringspremie aan de Staat. Dit is een rol die de exportkredietverzekering veelvuldig speelt in de maritieme sector omdat veel exporttransacties anders niet tot stand zouden komen.

Zoals hiervoor vermeld lijdt IHC grote verliezen op enkele grote schepen die op maat voor klanten worden gemaakt. De continuïteit van IHC kan alleen zeker worden gesteld als de schepen worden afgebouwd en worden geleverd aan de klanten van IHC. Pas dan kan IHC weer vooruitkijken met een ander business model. Hoe hoog de verliezen oplopen, en daarmee de schade voor de exportkredietverzekering, hangt onder andere af van het moment dat de schepen uiteindelijk geleverd kunnen worden in relatie tot het contract en van de uiteindelijke verkoopprijs die IHC ontvangt.

De bijdrage die de Staat levert aan de huidige interventie ten behoeve van de continuïteit van IHC, bestaat uit verschillende elementen. Allereerst wordt onder de exportkredietverzekering een voorlopige schade uitgekeerd van maximaal € 167 miljoen op schepen die nu in aanbouw zijn. Hiervan kan € 67 miljoen op termijn worden gerecupereerd. In het meest ongunstige scenario lijdt de Staat daarmee een definitief verlies op deze interventie van € 100 miljoen. Echter, mocht de afbouw en levering van de schepen verder relatief voorspoedig verlopen dan zal het definitieve verlies in het meest gunstige scenario € 36 miljoen bedragen. Bij een faillissement was de definitieve schade voor de Staat waarschijnlijk nagenoeg het gehele uitstaande bedrag van € 395 miljoen geweest. In die zin is de bijdrage voor de Staat daarmee per saldo schadebeperkend. Dit blijft voor de Staat een aandachtspunt. Mocht in de toekomst blijken dat gevolgen van gebeurtenissen uit het verleden noodzaken tot het treffen van nieuwe schadebeperkende maatregelen, dan kan de Staat, voor zover deze gevolgen mede samenhangen met overheidsoptreden, aanvullende voorzieningen treffen.

Onder de exportkredietverzekering zal daarnaast nog € 30 miljoen additioneel aan garanties in dekking worden genomen met een eigen risico voor de verzekerden van 20% (totale dekking komt daarmee op € 24 miljoen) om IHC in staat te stellen een van de schepen in aanbouw ordentelijk op te leveren. De kans dat deze garantie uiteindelijk ingeroepen hoeft te worden, wordt beperkt geacht.

De effecten op de ramingen van artikel 5 van de Financiënbegroting worden verwerkt bij Ontwerpbegroting 2021. Voor het definitieve verlies op deze interventie zal de voor de exportkredietverzekering ingerichte begrotingsreserve worden aangesproken. Ten overvloede, IHC kan van de exportkredietverzekering gebruik blijven maken voor nieuwe opdrachten waarmee de uitstaande bedragen in de komende tijd naar verwachting significant zullen toenemen. Voor de goede orde wordt in dit kader vermeld dat het bestaande beleid, ook op het terrein van maatschappelijk verantwoord ondernemen en «compliance» onverkort van toepassing blijft.

Naast deze bijdrage vanuit een herstructurering van de exportkredietverzekering zal krediet van de banken voor in totaal € 140 miljoen voor 50% gegarandeerd worden door de Staat via de GO-faciliteit van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK). Ten slotte zal het Ministerie van EZK een overbruggingskrediet verstrekken van € 40 miljoen om perspectief te bieden voor de continuïteit van IHC. Het overbruggingskrediet loopt af zodra IHC het schip waarop de Staat de genoemde € 30 miljoen aan additionele garanties heeft afgegeven volledig heeft opgeleverd, waarna de nieuwe financiers de positie van de Staat zullen overnemen. De verwachting is dat dit later dit jaar of begin volgend jaar gebeurt. Bij aflossing van de lening zal de Staat als vergoeding voor het ter beschikking stellen van het overbruggingskrediet € 5 miljoen ontvangen van IHC. Uw Kamer krijgt via een supplettoire begroting van het Ministerie van EZK de begrotingsmutatie voorgelegd voor het overbruggingskrediet (Kamerstuk 35 451). Normaliter wordt nieuw beleid in

uitvoering genomen nadat de Staten-Generaal de begrotingswet heeft geautoriseerd. Aangezien uitstel van uitvoering van deze spoedeisende maatregel die in het belang van de Staat is, niet kan wachten tot formele autorisatie van beide Kamers der Staten-Generaal, zal het kabinet de uitvoering van de maatregel starten. Hiermee wordt gehandeld conform lid 2 van artikel 2.27 van de Comptabiliteitswet 2016.

Afsluitend

Met dit pakket heeft de Staat het maximale gedaan om IHC een stevige basis te geven voor de toekomst. De bijdrage van de Staat is proportioneel, mede in het licht van de reeds uitstaande schuld, en de lasten van de herstructurering zijn gelijkwaardig verdeeld over alle partijen. Dit wil niet zeggen dat alle risico's zijn weggenomen, ook doordat de impact van de coronacrisis op de mondiale economie veel onzekerheden met zich meebrengt. De bijdrage van de rijksoverheid voldoet aan de geldende Europese staatssteunregels. Het blijven ook voor IHC onzekere tijden. Enig banenverlies is waarschijnlijk helaas niet te vermijden en de nieuw op te richten governance-structuur moet zich nog gaan bewijzen. De financiële fundamenten zijn echter versterkt waardoor IHC weer met goed perspectief naar de toekomst kan kijken.

Hoewel deze casus hier los van staat, kan het gezien de grote impact van het COVID-19-virus op de economie voorkomen dat ook andere bedrijven, ondanks het uitgebreide noodpakket voor banen en economie, de overheid verzoeken om steun te verlenen. Uw Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de uitgangspunten en voorwaarden van het kabinet bij al dan niet verlenen van deze steun.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
E.D. Wiebes

De Staatssecretaris van Financiën,
J.A. Vijlbrief