

Vergaderjaar 2012–2013

**28 165**

**Deelnemingenbeleid Rijksoverheid**

**Nr. 137**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2012

Bij de regeling van werkzaamheden d.d. 20 september 2012 (Handelingen II 2012/13, nr. 3, item 6, blz. 6 t/m 10) is verzocht om een brief inzake de belastingafdracht door de Nederlandse Spoorwegen. In de procedurevergadering d.d. 26 september 2012 heeft uw Kamer verzocht om in de gevraagde brief tevens in te gaan op de vraag bij welke andere staatsdeelnemingen sprake is van een vergelijkbare fiscale situatie als bij de Nederlandse Spoorwegen. Uw Kamer wenst deze brief op de agenda van het algemeen overleg te zetten, waar ook de stand van zaken bij de verkoop van de aandelen Connexxion aan de orde zal komen. Dit overleg staat gepland voor 6 december a.s.

Met deze brief geef ik, mede namens de staatssecretarissen van Financiën en Infrastructuur & Milieu, antwoord op de d.d. 20 september 2012 gestelde vragen. Eerste vraag was waarom de Nederlandse Spoorwegen een dochter in Ierland heeft, die eigenaar is van treinmaterieel dat in Nederland rijdt. Tweede vraag was of er naast de Nederlandse Spoorwegen nog andere staatsdeelnemingen zijn die gebruik maken van voordelige belastingconstructies.

De Nederlandse Spoorwegen heeft een deel van haar treinmaterieel ondergebracht in een apart bedrijf, NS Financial Services Co. Dit is gebeurd om de aanschaf en het onderhoud van het materieel los te koppelen van de exploitatie van vervoersconcessies. Immers het materieel kent een langere levensduur (gemiddeld 30 jaar) dan de looptijd van een concessie (gemiddeld 10 jaar). Op deze wijze is het relatief eenvoudig om in geval van een nieuwe exploitant van een vervoersconcessie het treinmaterieel aan die nieuwe exploitant te leasen. Zo wordt het risico afgedekt dat er ongewenste kapitaalvernietiging bij de Nederlandse Spoorwegen optreedt indien het concern het vervoer in een bepaald gebied niet meer zou mogen verzorgen. Niet alleen de Nederlandse Spoorwegen maakt gebruik van leasing om het risico op kapitaalvernietiging te mitigeren, ook andere bedrijven die actief zijn op de Nederlandse OV-markt maken om die reden gebruik van leasecontracten. Om een

voorbeeld te geven: 80% van de nieuwe OV-bussen wordt geleased. Ook concurrenten van de NS maken gebruik van leasing.

Het materieelbedrijf is in Ierland gevestigd vanwege het gunstige investeringsklimaat voor leasemaatschappijen in dat land. Primair ging het daarbij om de afschrijvingstermijnen. Het voordeel van een laag tarief voor winstbelasting deed zich pas een paar jaar na vestiging voor. De Nederlandse Spoorwegen geven aan dat voor de onderneming een belangrijke overweging is dat het gunstige investeringsklimaat in Ierland het risico op kapitaalvernietiging verder verlaagt, doordat eventueel overbodig treinmaterieel tegen gunstige voorwaarden aan andere vervoerders is te leasen, en dat dit des te meer geldt in een omgeving waar het aanbesteden van concessies een steeds grotere rol speelt. Dat maakt dat ik als aandeelhouder deze, wettelijk toegestane constructie, vanuit bedrijfseconomisch opzicht begrijpelijk vind, vanwege de positieve invloed op het risicoprofiel van de onderneming.

Voor een staatsdeelneming geldt bovendien dezelfde wet als voor andere bedrijven. Staatsdeelnemingen zijn private ondernemingen, die veelal (deels) in concurrentie met andere ondernemingen actief zijn. In juridisch en economisch opzicht verschillen zij ook niet van andere bedrijven. Vanuit een wettelijke optiek ligt het dan ook niet voor de hand om bezwaren tegen deze constructie op te werpen. Bovendien is een staatsdeelneming gebonden aan het vennootschapsrecht, waarin het belang van de onderneming en al haar «stakeholders» (waaronder medewerkers en klanten) voorop staat. Dat belang is er niet per definitie mee gediend als de onderneming zichzelf strengere normen zou opleggen dan wettelijk gezien noodzakelijk.

Aan de andere kant dient een staatsdeelneming zich bewust te zijn van haar maatschappelijke positie: het gaat om belangrijke ondernemingen met een prominente rol in de Nederlandse samenleving. Bovendien zijn de aandelen in handen van de Nederlandse staat. Daaruit vloeit wat mij betreft een bijzondere verantwoordelijkheid voort. Dat betekent ten aanzien van fiscaal gedrag, dat een staatsdeelneming zich mijns inziens niet alleen dient te houden aan de (belasting-)wet, maar ook niet actief op zoek dient te gaan naar, of te profiteren van, lacunes in de internationale fiscale regelgeving (bijvoorbeeld om een beter rendement te kunnen presenteren). In dat kader heb ik als aandeelhouder de Nederlandse Spoorwegen verzocht te bezien of een verplaatsing van de Ierse dochtermaatschappij naar Nederland is te realiseren. Ook is verzocht de aanschaf van nieuw materieel in de toekomst niet langer via Ierland te laten lopen.

Overigens beperkt het vennootschapsrecht de bevoegdheden van de aandeelhouder waar het de operationele activiteiten betreft. Dat wil zeggen dat een aandeelhouder wel in het algemeen kan aangeven welke houding c.q. beleidslijn hij van de onderneming verwacht, bijvoorbeeld in relatie tot het voldoen aan de belastingplicht en het verkeer met de Belastingdienst, maar dat hij de Raad van Bestuur niet kan opdragen hoe zich op te stellen in een concreet geval. In het geval van NS heb ik dan ook de algemene gedragslijn overgebracht die ik van staatsdeelnemingen verwacht.

Tot slot. Als aandeelhouder heb ik weet van nog een staatsdeelneming, die weliswaar binnen de wet opereert, maar afwijkt van het hierboven geformuleerde uitgangspunt. Ik kan melden dat bij deze deelneming er eveneens op zal worden aangedrongen om het gedrag aan te passen.

De minister van Financiën,  
J.R.V.A. Dijsselbloem