

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

1677

Vragen van het lid **Van Kent** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën over *belastingconstructies bij OV bedrijf Qbuzz* (ingezonden 27 januari 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 19 maart 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1447

Vraag 1

Bent u bekend met het onderzoek van de Zuid-Hollandse SP-Statenfractie naar OV-bedrijf Qbuzz?¹, ²

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van het onderzoek.

Vraag 2

Bent u ervan op de hoogte dat Qbuzz B.V. sinds 2018 meer dan € 28 miljoen aan rentebetalingen heeft overgemaakt aan haar eigenaar, de Italiaanse Staatsspoorwegen?

Antwoord 2

Het kabinet is op de hoogte van de beweringen uit het onderzoek van de Zuid-Hollandse SP-Statenfractie.

Vraag 3

Is het een gebruikelijke constructie voor openbaarvervoerbedrijven, die een publieke dienst leveren, dat zij exclusief lenen bij hun moedermaatschappij voor een tarief dat aanzienlijk boven de markttrentes ligt? Hoe zou u deze praktijken typeren?

Antwoord 3

Vanwege de fiscale geheimhoudingsplicht van artikel 67 Algemene wet inzake rijksbelastingen (AWR) kan niet worden ingegaan op individuele fiscale dossiers. In het algemeen geldt dat leningen tussen groepsmaatschappijen in

¹ <https://zuid-holland.sp.nl/nieuws/2025/01/qbuzz-ontwijkt-voor-3-miljoen-aan-belastingen>

² https://zuid-holland.sp.nl/sites/zuid-holland.sp.nl/files/memo_re_qbuzz_borrowing_arrangements_v2_1.pdf

het economische verkeer voorkomen. Het zakelijkheidsbeginsel (ook wel: *arm's-lengthbeginnel*)³ verplicht belastingplichtigen om transacties met gelieerde partijen voor Nederlandse fiscale doeleinden tegen zakelijke prijzen te verantwoorden. Het uitgangspunt van het arm's-lengthbeginnel is dat gelieerde lichamen voor fiscale doeleinden worden verondersteld onderling onder dezelfde voorwaarden te handelen als onafhankelijke partijen onder vergelijkbare omstandigheden zouden doen. Dat betekent dat een resultaat dient te worden bereikt waarin de fiscale winst die gelieerde lichamen behalen op hun onderlinge transacties vergelijkbaar is met de winst die ongelieerde lichamen onder vergelijkbare omstandigheden met vergelijkbare transacties zouden behalen.

Vraag 4

Bent u er van op de hoogte dat dat de rentetarieven die Qbuzz betaalt over haar schuld aan de moedermaatschappij hoger zijn dan die welke andere OV-aanbieders lijken te betalen aan hun kredietverstrekkers, waaronder ook commerciële banken? Kent u vergelijkbare gevallen waarbij hogere rentetarieven worden betaald?

Antwoord 4

Zie ook het antwoord op vraag 3. Ik heb geen inzicht in de financiën van vervoersbedrijven. Het is in het belang van de vervoersbedrijven om gunstige financiering te verkrijgen om zich bij openbare aanbestedingen competitief in te kunnen schrijven op concessies.

Vraag 5

Heeft u gelezen dat middels deze praktijken de leenkosten van de moedermaatschappij met ongeveer € 12 miljoen worden overschreden en dat hierdoor de Belastingdienst zo'n € 3 miljoen misloopt? Kunt u dit bevestigen en wat vindt u hier van? Bij hoeveel andere OV-bedrijven vinden zulke praktijken plaats en wat is daarvan de omvang?

Antwoord 5

Vanwege de fiscale geheimhoudingsplicht van artikel 67 Algemene wet inzake rijksbelastingen (AWR) kan niet worden ingegaan op individuele fiscale dossiers. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3, geldt in het algemeen dat bedrijven verplicht zijn om bij transacties met gelieerde partijen voorwaarden overeen te komen die gelijk zijn aan de voorwaarden die tot stand zouden zijn gekomen tussen ongelieerde partijen in een vergelijkbare situatie (zakelijkheidsbeginsel). Bedrijven zijn verplicht om dit met documentatie te onderbouwen. Indien de voorwaarden van de betreffende transacties niet voldoen aan het zakelijkheidsbeginsel, kan de Belastingdienst daartegen optreden. De afgelopen jaren zijn bovendien maatregelen genomen om belastingontwijking door onder meer renteaftrek verder te beperken. Het kabinet wijst bijvoorbeeld op de earningsstrippingmaatregel, waardoor het saldo aan rente niet in aftrek komt voor zover dat meer bedraagt dan het hoogste van 24,5% van het brutobedrijfsresultaat (ebitda) of de drempel van € 1.000.000.

Vraag 6

Is het toegestaan om dit soort kosten door te berekenen bij aanbestedingen? Zo ja, vindt u dit gepast? Hoe vaak komt dit voor?

Antwoord 6

De decentrale overheden kennen doorgaans de concessie toe op basis van de inschrijvingen van verschillende vervoersbedrijven. Bij de concessieverlening wordt ook afgesproken wat de concessievergoeding is die de vervoersbedrijven krijgen voor het leveren van het openbaar vervoer. Deze concessievergoeding zorgt, in combinatie met de ticketopbrengsten, dat het vervoersbedrijf zijn bedrijfskosten kan betalen. Het aantrekken van gunstige financiering stelt vervoersbedrijven in staat om deze aanbestedingen te winnen. Daarnaast maken financieel economische onderbouwingen onderdeel uit van de inschrijving op de concessie.

³ Zoals vastgelegd in artikel 8b Wet op de vennootschapsbelasting 1969.

Vraag 7

Is deze constructie gepast of wettelijk toegestaan? Gaat u een onderzoek instellen of andere stappen ondernemen om deze praktijken aan te pakken?

Antwoord 7

De financiering van vervoersbedrijven dient te voldoen aan alle toepasselijke wet- en regelgeving. Ook worden de concessieverleners op de hoogte gesteld van de gekozen financiering.

Vraag 8

Bent u bekend met het feit dat Qbuzz in handen is van de Italiaanse Staats-spoorwegen, Connexxion en Veolia in Franse handen zijn, Arriva in Amerikaanse private equity handen en EBS in Israëlische handen, en dat daarmee de vijf grote OV-dienstverleners die diensten verlenen onder regionale en provinciale concessies in buitenlandse (staats)handen zijn? Is dit een gewenste situatie voor u?

Antwoord 8

Concessies in het regionale openbaar vervoer worden in principe via een openbare aanbesteding gegund. Het uitgangspunt is daarbij dat de dienstverlening betrouwbaar, betaalbaar en toegankelijk is. Door de concessieverlener wordt gestuurd op de naleving van de concessievoorwaarden. De eigendomsstructuur is daarbij niet bepalend. Overigens bestaat het grootste deel van de OV-sector uit overheidsdeelnemingen (NS, GVB, RET en HTM).

Vraag 9

Is de impact van buitenlands eigendom op de levering van OV-diensten in Nederland onderzocht? Zo ja, wat zijn de bevindingen van dat onderzoek?

Antwoord 9

Uit onderzoek naar de ervaringen van openbaar aanbesteden in het OV blijkt dat de kwaliteit en efficiëntie van het OV is verbeterd en wordt geconcludeerd dat er geen relevante verschillen te zien zijn tussen concessies die openbaar worden aanbesteed en concessies die worden inbesteed aan publieke vervoersbedrijven. Dit onderzoek is in 2020 met de Kamer gedeeld.⁴

Vraag 10

Kunt u een berekening of een goed onderbouwde schatting geven van het totale bedrag dat buitenlandse OV-aanbieders sinds de implementatie van Wp2000 uit de Nederlandse economie hebben gehaald, in de vorm van transacties met verbonden partijen (bijv. betaalde rente onder financieringsregelingen met verbonden partijen, vergoedingen onder serviceovereenkomsten met verbonden partijen), dividendbetalingen of op een andere basis?

Antwoord 10

Er is niet bekend hoeveel waarde er uit de Nederlandse economie is gehaald of hoeveel waarde er in de Nederlandse economie is toegevoegd. Door de inrichting van het OV-stelsel wordt er door decentrale overheden geselecteerd op vervoersbedrijven die marktconform voldoen aan de gestelde concessie-eisen. De financiering die vervoersbedrijven binnenhalen, voegt toe aan de doelen van het openbaar vervoer en draagt onder andere bij aan vergroening van de bussen.

Vraag 11

Welke stappen zijn er in de afgelopen 30 jaar genomen om de ontwikkeling van binnenlands eigendom van OV-aanbieders te bevorderen? Welke stappen zijn er genomen om dit te beperken? Als de overheid dergelijke stappen niet heeft genomen, zou de u dan overwegen een plan te ontwikkelen om dit te bevorderen?

⁴ Decisio, Twynstra Gudde, inno-V (2020): Effecten openbaar aanbesteden OV. Bijlage bij Kamerstukken II 2019/20, 29 984, nr. 899.

Antwoord 11

Met de invoering van de WP2000 is gekozen voor marktwerking in het regionaal openbaar vervoer. Beleid gericht op binnenlands eigendom zou kunnen conflicteren met de principes van eerlijke marktwerking. Verder moet rekening gehouden worden met de regels voor staatssteun.