

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

### 282

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Van der Molen** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat de overtocht naar één van de Waddeneilanden 21% duurder wordt* (ingezonden 22 september 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Wiebes** (Financiën) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 25 oktober 2017).

Vraag 1, 2, 3

Kent u het bericht «Wadden-pont: 21% duurder»?<sup>1</sup> Zo ja, wat is uw reactie? Klopt het dat de btw-vrijstelling in uw visie voor zeeschepen geldt en dat de veerponten naar de Waddeneilanden in uw visie ook zeeschepen zijn? Zo ja, waar baseert u die visie op en wanneer heeft u die visie getoetst bij de Europese Commissie en wat was het resultaat van dat overleg?

Kent u de overwegingen van de Europese Commissie waarbij zij aangeeft dat de btw-vrijstelling alleen voor zeeschepen geldt, die daadwerkelijk op volle zee worden gebruikt? Wilt u die overwegingen delen met de Kamer?

Antwoord 1, 2, 3

Het bericht waaraan gerefereerd wordt is bekend. Het bericht is echter feitelijk onjuist. In het Belastingplan 2018 is geen maatregel opgenomen die een btw-heffing van 21% introduceert voor tickets naar en van de Waddeneilanden.

Het Belastingplan bevat wel een maatregel waardoor bijvoorbeeld de levering, de verbouwing, de reparatie, enzovoort, van de schepen die worden ingezet voor het vervoer over de Waddenzee niet langer onder het nultarief van de btw vallen, maar onder het tarief van 21%. Dat geldt ook voor de levering van brandstof die wordt verbruikt bij dit vervoer.<sup>2</sup>

Het voorstel in het Belastingplan voorziet erin dat het nultarief van de btw voortaan alleen nog van toepassing is op de levering en bevoorrading van schepen die worden gebruikt op de volle zee (dat is buiten de 12 mijlszone) en de diensten die aan deze schepen worden verricht.

Deze aanscherping van de voorwaarden voor de toepassing van het nultarief vindt zijn oorsprong in de bestaande strijdigheid van de Nederlandse wet met

<sup>1</sup> [http://www.telegraaf.nl/dft/nieuws\\_dft/29320952/\\_Wadden-pont\\_21\\_duurder\\_.html](http://www.telegraaf.nl/dft/nieuws_dft/29320952/_Wadden-pont_21_duurder_.html)

<sup>2</sup> Wijziging van enkele Belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2018), Kamerstuk 34 785, nr. 2

de BTW-richtlijn 2006.<sup>3</sup> Nederland is aangesproken door de Europese Commissie op de te ruime redactie van de bepaling in de Wet op de omzetbelasting 1968.

Zoals ook is aangegeven in de memorie van toelichting bij het Belastingplan is zonder de voorgestelde aanpassing een inbreukprocedure onvermijdelijk. Het standpunt van de Commissie is bevestigd door jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 2013.

De veerdiensten berekenen momenteel geen btw over de tickets. Dat behoeven ze ook niet te doen in de toekomst. Dat betekent echter wel dat ze de btw van 21% die hen straks in rekening wordt gebracht niet in aftrek kunnen brengen. Zij zullen deze extra kosten zelf op moeten vangen.

De veerdiensten kunnen er ook voor kiezen wel btw te berekenen over de vervoertickets. In dat geval kunnen ze de hen in rekening gebrachte btw wel in aftrek brengen op hun periodieke btw-aangifte. Het btw-tarief over het binnenlandse personenvervoer per schip is 6%.

#### Vraag 4

Herinnert u zich het advies van 27 maart 2014 dat de Advocaat-Generaal van het Europees Hof van Justitie gaf in het beroep dat rederij Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) tegen de concessie van rederij Doeksen had aangetekend? Deelt u de visie dat in bedoeld advies de Waddenzee als «open zee» wordt aangemerkt en als zodanig niet onder de werking van concessies valt? Zo ja, bent u bereid dit als argument bij de Europese Commissie in te brengen?

#### Antwoord 4

Ja, ik herinner mij genoemde conclusie van de Advocaat-Generaal. Dit betrof de toepasselijkheid van de Cabotageverordening, waarbij relevant was of de Waddenzee een binnenwater of een zee is. De aard van de zee kwam hierbij niet aan de orde. In het onderhavige geval gaat het om het opheffen van de vrijstelling van btw als het gaat om de levering van schepen die worden gebruikt voor de vaart op *volle* zee. Met het begrip «volle zee» wordt, zoals in de memorie van toelichting bij het Belastingplan in de toelichting op artikel VII, onderdeel C, is aangegeven, in het kader van post a.3 (nieuw) van tabel II van de Wet op de omzetbelasting 1968 bedoeld op alle zeegebieden buiten de 12-mijlszone van een land. Ik deel de visie van de vragenstellers omtrent het advies van de Advocaat-Generaal van het Europees Hof van Justitie niet, omdat de definities die relevant zijn in het kader van de concessieverlening andere zijn dan die van toepassing zijn in het Belastingplan die gebaseerd zijn op de BTW-richtlijn 2006. Omdat ik tussen deze twee onderwerpen geen verband zie zal ik dit niet inbrengen bij de Europese Commissie.

#### Vraag 5

Waarop is de conclusie gebaseerd dat sprake is van het btw-tarief van 21% (en niet van 6%)?

#### Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 1, 2 en 3.

#### Vraag 6

Kunt u aangeven wat de financiële en economische gevolgen van de prijsverhoging zullen zijn voor de eilanders, het toerisme en de economie?

#### Antwoord 6

Ik kan niet vooruit lopen op de mogelijke gevolgen van de verhoging van het btw-tarief omdat de rederijen verschillende mogelijkheden hebben om met de consequenties om te gaan (zie ook het antwoord op vraag 1, 2 en 3). De rederijen hebben daar nog geen uitsluitsel over gegeven. Bovendien wil ik benadrukken dat het een voorgestelde wijziging van de Wet op de omzetbelasting 1968 betreft, die nog door het parlement moet worden goedgekeurd.

<sup>3</sup> Richtlijn 2006/112/EG van de Raad van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (PbEU L 347 van 11 december 2006).

Vraag 7

Komt de bereikbaarheid van de Waddeneilanden bij dit tarief in het geding?  
Zo nee, bij welk tarief zou dat wel het geval zijn?

Antwoord 7

Zie antwoord 6.

Vraag 8

Kunt u aangeven welke prijsverhogingen zijn ingevoerd sinds de marktwerking eruit is gehaald en de concessie standaard aan één firma wordt gegeven?

Antwoord 8

Tussen 2014 – het jaar waarin de concessies onherroepelijk zijn geworden – en 2017 zijn de tarieven bij de Terschellinger Stoomboot Maatschappij B.V met in totaal 0,97% en bij Wagenborg Passagiersdiensten met in totaal 2,41% gestegen.

Vraag 9

Is er een relatie tussen de € 12 miljoen die u betaalde om een marktpartij uit te kopen en de prijsverhogingen die sindsdien zijn doorgevoerd?

Antwoord 9

Nee.

Vraag 10

Deelt u de gedachte dat deze concessieverlening wellicht in betere handen is bij de provincies aangezien zij de veerboten dan kunnen combineren met het landzijdige busvervoer?

Antwoord 10

Zowel uw Kamer als de Provincie Fryslân (in het coalitie akkoord) roepen op te onderzoeken of en hoe de concessieverlening van de veerdiensten naar de Waddeneilanden overgedragen kan worden aan de Provincie<sup>4</sup>. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft eind vorig jaar een eerste gesprek gevoerd met de verantwoordelijk gedeputeerde. De gedeputeerde heeft een positieve intentie uitgesproken inzake deze overdracht. Hierbij vinden zij het beiden van belang dat daarbij de visie op het vaargeulbeheer helder is. Het open planproces Ameland heeft inmiddels voor de korte termijn duidelijkheid gegeven voor het vaargeulbeheer van/naar Ameland. Wanneer de lange termijn oplossingen meer vorm krijgen, is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voornemens om samen met de Provincie Friesland in 2018 een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar de consequenties van de overdracht van het concessiebeheer en -verlening ter voorbereiding van politieke besluitvorming. Daarbij zal uiteraard ook overleg plaatsvinden met de huidige concessiehouders.

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 131