

Vergaderjaar 2000–2001

**27 784**

## **Wijziging van de wet op de vennootschapsbelasting 1969 (afschaffing vrijstelling enkele overheidsbedrijven en voorkoming incidentele voor- en nadelen)**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 10 juli 2001

De vaste commissie voor Financiën,<sup>1</sup> belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **1. Algemeen**

De leden van de fractie van de PvdA hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Zij zijn van mening dat voor een goede marktwerking gelijke voorwaarden voor concurrenten noodzakelijk zijn. Op het moment dat er sprake is van een level playing field en de concurrentie tussen zelfstandige, al dan niet private vervoersbedrijven van start gaat, dient de fiscale behandeling gelijk te zijn getrokken. Deze leden stellen tevens vast dat de voorbereiding van de totstandkoming van een level playing field nog in het beginstadium verkeert. Niet ondenkbaar is dat de bestaande openbaar vervoerbedrijven die geraakt worden door dit wetsvoorstel nog geruime tijd nodig zullen hebben om in termen van kapitalisatie en organisatie de concurrentie aan te kunnen. Indien er op dat punt sprake is van een achterstand ten opzichte van private partijen, kan een compenserend fiscaal voordeel gedurende beperkte tijd aanvaardbaar zijn. Om dat te kunnen beoordelen beschikken de leden van de PvdA-fractie graag over de reacties van de betrokken bedrijven op het voorliggende wetsvoorstel.

Met belangstelling hebben ook de leden van de VVD-fractie kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden vinden het een goede zaak dat overheidslichamen die in concurrentie treden met particuliere ondernemingen, ook belastingplichtig worden. Ook staan zij positief tegenover het afschaffen van de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor gemeentelijke vervoerbedrijven per 1 januari 2003 ten einde de marktwerking in het regionaal openbaar vervoer te bevorderen. Deze leden hebben nog wel een aantal vragen/opmerkingen.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie) en Cörüz (CDA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Vacature (PvdA), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP) en Ten Hoopen (CDA).

De leden van de CDA-fractie stemmen over het algemeen in met de doelstelling van dit wetsvoorstel, namelijk het voor de vennootschapsbelasting creëren van gelijke omstandigheden van gemeentelijke vervoersbedrijven en privaatrechtelijk georganiseerde ondernemingen met dezelfde taak. Deze leden hebben wel de volgende vragen aan de regering te stellen alvorens hun uiteindelijke oordeel vast te kunnen stellen over genoemde wetswijziging.

In de Wet personenvervoer 2000 (WPV2000) is sprake van definitieve invoering van aanbesteding via concurrentie om concessies nadat een evaluatie heeft aangetoond dat dit systeem de gewenste positieve effecten heeft voor de reizigers, aldus de leden van de PvdA-fractie. Die evaluatie vindt plaats in 2004 en wordt in de Tweede Kamer besproken in 2005, waarna de wetgeving zijn definitieve vorm zal krijgen. Pas per 1 januari 2006 wordt bij een positief besluit over de evaluatie concurrentie om concessies in de grote steden ingevoerd. Daarnaast wordt op dit moment in Europees verband de mogelijkheid besproken om voor het openbaar vervoer een uitzondering op de liberalisering te maken. Gezien deze termijnen vragen deze leden of deze wetgeving op dit moment opportuun geacht moet worden. Invoering per 1 januari 2006 ligt meer voor de hand dan op de genoemde datum 1 januari 2003. Bij die datum zou passen dat het wetsontwerp pas wordt ingediend nadat op basis van de behandeling van de in de WPV2000 vastgelegde evaluatie definitief vast is komen te staan op welke wijze het openbaar vervoer zal worden aanbesteed.

Ook de leden van de CDA-fractie constateren dat krachtens de Wet personenvervoer 2000 de privatisering pas wordt doorgevoerd indien is aangetoond dat dit voordelen heeft voor de passagiers. Dit zal geschieden na een evaluatie in 2004. De Kamer kan daarover naar verwachting pas in 2005 een oordeel vellen zodat eigenlijk niet eerder dan in 2006 kan worden aangevangen met openbare aanbesteding. Licht het dan niet voor de hand de overgangperiode te verlengen tot 2006?

De huidige gemeentelijke vervoersbedrijven worden over het algemeen gekenmerkt door een vrij zwakke vermogenspositie. De Stichting Participatiefonds Gemeentelijke Vervoersbedrijven is naar de mening van de leden van de CDA-fractie niet of nauwelijks in staat daarin substantiële wijziging te brengen. Is de overgangperiode tot 1 januari 2003 niet te kort om de vermogenspositie van genoemde bedrijven te versterken? Zo het antwoord op bovengestelde vraag bevestigend is, volgt daaruit dan niet de conclusie dat genoemde vervoersbedrijven in handen zullen vallen van particuliere bedrijven met een veel sterkere vermogenspositie? Indien die tweede constatering wordt bevestigd, wat is dan de relevantie van het genoemde Participatiefonds?

Indien de regering de in deze vragen besloten kritische benadering van de leden van de CDA-fractie deelt, is dan de voorgestelde overgangperiode tot 1 januari 2003 niet veel te kort om tot een verantwoorde zelfstandiging van de Gemeentelijke Vervoersbedrijven over te gaan?

De leden van de fractie van de PvdA stellen vervolgens een groot aantal vragen. Wat is de reactie van de openbaar vervoerbedrijven op dit wetsvoorstel? Is ook een reactie bekend van de grote steden? Wat zijn de gevolgen van de lopende Europese discussie over liberalisering van het openbaar vervoer voor de positie van openbaar vervoerbedrijven in regio's en steden? Is voorzien in mogelijkheden om de fiscale wetgeving snel aan te passen indien in Europees verband afspraken worden gemaakt die afwijken van de Wet personenvervoer 2000?

Kan de regering tenslotte meedelen hoe de stand van zaken is inzake het overleg met organisaties van belanghebbenden over de overgangsproblematiek? De leden van de VVD-fractie vinden het van groot belang dat hier zorgvuldig mee om wordt gegaan.

## **2. Budgettaire aspecten en uitvoeringsaspecten**

Welke gevolgen heeft het eventueel uitstellen van het laten vervallen van de vrijstelling tot 1 januari 2006, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Wat zijn de financiële gevolgen voor de openbaar vervoerbedrijven bij uitstel tot 2006? Hoeveel winst wordt door hen gemaakt? Heeft dit gevolgen voor de kapitalisatie? Hoe verhouden kapitalisatie en winstgevendheid van actieve OV-partijen in Nederland zich tot elkaar? Kan informatie worden verstrekt over de stand van zaken met betrekking tot verzelfstandigingen? Op welke termijn wordt verwacht dat de Stichting Participatiefonds Gemeentelijke Vervoerbedrijven effectief zal gaan deelnemen in openbaar vervoerbedrijven? Welke liquidatiesaldi worden op dit moment verwacht?

Uit het advies van de Raad van State en het nader rapport blijkt onder het antwoord 1 op pagina 2 dat «Bij verzelfstandiging vrijwel nooit recht zal bestaan op willekeurige afschrijving en investeringsaftrek». Daarmee ontstaat een fiscaal concurrentienadeel ten opzichte van private bedrijven. Op welke wijze kunnen de openbaar vervoerbedrijven voor dit nadeel worden gecompenseerd? Kan aan hen gedurende een overgangstermijn van bijvoorbeeld 5 jaar na het ingaan van de Vpb-plicht het recht op willekeurige afschrijving en investeringsaftrek voor bestaande bedrijfsmiddelen worden toegekend?

De private concurrenten van openbaar vervoerbedrijven kunnen beschikken over voorwaartse en achterwaartse verliescompensatie. Op welke wijze zal worden geregeld dat deze voorwaartse en achterwaartse verliescompensatie ook voor de publieke openbaar vervoerbedrijven zal gelden? Daarbij vragen de leden van de PvdA-fractie op welke wijze kan worden geregeld dat achterwaartse verliescompensatie ook kan teruggrijpen op de periode dat er nog geen sprake was van Vpb-plicht. Bestaat er een relatie tussen de verplichting om vennootschapsbelasting af te dragen en de BTW-plicht? Zo ja, op welke wijze is die relatie vormgegeven?

Voor de aanvang van de belastingplicht zal een openingsbalans opgesteld moeten worden. Verwacht de regering complexe vraagstukken rondom de waardering van de overheidsbedrijven, zo vragen de leden van de VVD-fractie. De grote vraag blijft: hoe waardeert je de activa. Bestaat hier al overeenstemming over? De raming van de over drie jaar te behalen winst is, mede door de sterk veranderende marktomstandigheden, met veel onzekerheden omgeven. Kan de regering verduidelijken op welke veranderende marktomstandigheden hij hier doelt?

Eventuele vrijstellingen dienen in overeenstemming te zijn met het Europees recht en het gelijkheidsbeginsel alsmede uitvoerbaar en inpasbaar te zijn in de fiscale regelingen. Onder welke voorwaarden moet een vrijstelling van Vpb volgens de regering noodzakelijk zijn, zo vragen deze leden.

Is er met betrekking tot de administratieve lasten die dit wetsvoorstel eventueel met zich meebrengt advies aangevraagd bij Actal? Zo neen, waarom niet? De leden van de PvdA-fractie stellen een Actal-advies op prijs. Indien Actal wel een advies heeft uitgebracht, ontvangen deze leden dit graag. Op pagina 3 van de memorie van toelichting is sprake van «enige verzwaring van de administratieve lasten». Hoe groot is deze verzwaring? Zijn door de regering alternatieven overwogen om de admi-

nistratieve lasten te reduceren? Zo ja, hoe luiden deze alternatieven en tot welke reductie zouden zij leiden? Zo nee, waarom is deze door de Actal als standaard aanbevolen methode niet toegepast?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering eveneens een indicatie te geven van de verzwaring van de administratieve lasten als gevolg van de in te voeren fiscale administratie. Welke maatregelen zullen er worden genomen om deze lasten zo laag mogelijk te houden?

### **3. Artikelsgewijze toelichting**

In de toelichting op artikel I, onderdeel D (artikel 33 van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969) wordt ingegaan op de behandeling van goodwill. De leden van de PvdA-fractie hechten eraan dat (voormalig) publieke openbaar vervoerbedrijven zodra zij gaan concurreren fiscaal in dezelfde positie komen te verkeren als hun private concurrenten. In dat verband zou er ongelijkheid kunnen ontstaan indien aan hen activering van goodwill niet wordt toegestaan in situaties waarin dat aan private concurrenten historisch wel is toegestaan. Deze leden denken daarbij in het bijzonder aan nog niet geactiveerde goodwill ontstaan bij de aankoop van activiteiten of kennis van andere overheidslichamen. Ligt het niet voor de hand de bedrijven toe te staan deze goodwill alsnog te activeren en volgens de standaard regels af te schrijven? In de bestaande openbaar vervoerbedrijven is in veel gevallen sprake van de aanwezigheid van grote hoeveelheden goodwill op grond van opgebouwde kennis, ontwikkeling van systemen en het bestaan van eigendomsrechten op merken, namen en publicaties. Deze goodwill is nog niet geactiveerd omdat daartoe de noodzaak binnen een publieke organisatie ontbreekt. Activering zou aan private bedrijven fiscaal zijn toegestaan. Ligt het niet in de rede om de openbaar vervoerbedrijven toe te staan deze goodwill voorafgaand aan hun verzelfstandiging alsnog te activeren, ook om de kapitalisatie vergelijkbaar te maken met private concurrenten?

De voorzitter van de commissie,  
Van Gijzel

De griffier van de commissie,  
Janssen