

Vergaderjaar 2001–2002

**27 784**

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

**Nr. 9**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 20 november 2001

#### **1. Vrijstelling voor openbaar vervoerbedrijven**

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de gevolgen indien het wetsvoorstel met betrekking tot het vervallen van de vrijstelling voor gemeentelijke vervoerbedrijven niet meer kan worden afgerond voor 1 januari 2002.

Voor het vervallen van de vrijstelling voor gemeentelijke vervoerbedrijven zou deze uitloop tot na 1 januari 2002 geen consequenties hebben. De vrijstelling vervalt immers per 1 januari 2003.

Een nadeel is wel dat de gemeentelijke vervoerbedrijven langer in onzekerheid verkeren over het tijdstip waarop zij in de belastingheffing worden betrokken en vanaf wanneer zij zonder beperkingen kunnen gaan deelnemen aan de aanbesteding van vervoersconcessies en andere marktactiviteiten.

Voor de belastingplicht van NOB Holding N.V. en B.V. Weerbureau HWS en de overgangsregeling voor gemeentelijke vervoerbedrijven waarin de Stichting Participatiefonds Gemeentelijke Vervoerbedrijven deelneemt, zou een dergelijk uitstel tot gevolg hebben dat de periode van de terugwerkende kracht langer wordt.

Voor de belastingplicht van de N.V. Luchthaven Schiphol is een vertraging tot na 1 januari 2002 problematisch. Zoals in de toelichting bij de nota van wijziging is vermeld, heeft de Europese Commissie immers beslist dat de vrijstelling voor de Schipholgroep per 1 januari 2002 moet zijn beëindigd.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of er met betrekking tot de openbaar vervoerbedrijven sprake is van een dwingende noodzaak vanuit Europese regelgeving om tot opheffing van de vrijstelling op korte termijn te komen. Zo ja, waaruit blijkt die dwingende noodzaak?

Als de openbaar vervoerbedrijven overgaan tot het verrichten van marktactiviteiten met behoud van de vrijstelling voor de vennootschapsbelasting, dan genieten deze bedrijven een fiscaal voordeel ten opzichte van andere vervoerbedrijven die op de markt opereren. Dit kan de concurrentie op de vervoersmarkt verstoren, waardoor er strijd met het EG-verdrag (staatssteun) kan ontstaan.

De leden van de fractie van de PvdA vragen zich af of de notitie van de Europese Commissie inzake diensten van algemeen belang, die naar verwachting op 26 november aanstaande verschijnt, gevolgen kan hebben voor de wenselijkheid, de noodzaak of de technische vormgeving van het voorstel. In dat verband vragen zij ook naar de relevantie van het Nederlandse standpunt inzake deze diensten, dat inhoudt dat niet iedere compensatie gezien moet worden als staatssteun en wijzen zij op de mogelijkheid dat er een groepsvrijstelling komt voor specifieke sectoren die profiteren van staatssteun.

Deze leden verwachten dat het Europees Parlement een voorstel aanvaardt waarbij de openbaar vervoerbedrijven worden uitgezonderd van het verbod op staatssteun en/of de plicht tot het invoeren van concurrentie. In dat verband vragen zij naar de stand van zaken met betrekking tot de in Europa over nutsbedrijven in het algemeen en de openbaar vervoerbedrijven in het bijzonder gevoerde discussie over privatisering en de verplichtingen rondom de invoering van concurrentie c.q. het verbod op staatssteun. Zij vragen naar de gevolgen van de uitkomst van deze Europese discussie en de besluitvorming in het Europees Parlement. Voorts vragen deze leden op welke wijze is voorzien in het accommoderen van noodzakelijke aanpassingen indien de Europese besluitvorming tendeert in de richting van het toestaan van vrijstelling.

Naar aanleiding hiervan kan worden opgemerkt dat, ook als de Europese regelgeving niet onder alle omstandigheden het verlenen van staatssteun aan openbaar vervoerbedrijven zou verbieden, uit een oogpunt van gezonde concurrentieverhoudingen de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor gemeentelijke vervoerbedrijven een versturende factor is. Dit maakt het wenselijk die vrijstelling ter wille van een goede marktwerking te beëindigen.

## **2. Nota van wijziging inzake N.V. luchthaven Schiphol (27 784, nr. 7)**

De leden van de fractie van de PvdA vragen welke precieze overwegingen ten grondslag liggen aan de bepaling door de Europese Commissie dat de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor de Schipholgroep concurrentievervalsing teweeg kan brengen en welke activiteiten van de Schipholgroep tot dit oordeel hebben geleid. In dat verband vragen zij zich af of het geheel of ten dele afstoten van activiteiten van de Schipholgroep tot een ander oordeel van de Commissie zou hebben geleid en of het mogelijk is de vrijstelling van vennootschapsbelasting slechts te laten vervallen voor die activiteiten waar sprake is van concurrentie met andere luchthavens in Europa.

In haar brief voert de Europese Commissie onder meer aan dat het aanbieden en exploiteren van luchthavenfaciliteiten endiensten van een hoofdzakelijk administratieve activiteit, die werd verricht door overheidsdiensten, is uitgegroeid tot een economische activiteit die wordt verricht door ondernemingen die luchthavens exploiteren. Zij verwijst in dat verband naar het arrest van het Hof van Justitie van de EG van 23 april 1991, Höfner en Elser, C-41/90.

De Commissie stelt vast dat de belastingvrijstelling van Schiphol Group een fiscale steunmaatregel is die het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt en de mededinging verstoort, onder meer op grond van de volgende overwegingen: «Een belangrijk kenmerk van de ontwikkeling van de luchthavenindustrie is het ontstaan van mededinging tussen luchthavens. Hoewel luchthavens wat een deel van hun activiteiten betreft een plaatselijk monopolie bezitten, blijkt dat het in het steeds liberalere en meer door concurrentie gekenmerkte klimaat waarin luchthavens, of toch in ieder geval de grootste onder hen, werken, deze commerciële entiteiten zijn geworden en dat er een bepaalde mate van onderlinge concurrentie kan bestaan. Of luchthavens moeten worden beschouwd als onderne-

mingen die onderling concurreren, moet per geval worden beoordeeld, rekening houdend met specifieke kenmerken van de luchthavens, zoals geografische ligging, volume en aard van het verkeer en functie binnen het vervoersnetwerk. De concurrentie tussen luchthavens zal naar alle waarschijnlijkheid slechts een beperkt verschijnsel zijn wanneer het gaat om kleine en middelgrote luchthavens die als regionale verbindingspunten of toegangspunten fungeren. De luchthaven Amsterdam-Schiphol, de grootste door Schiphol Group geëxploiteerde luchthaven, is echter een belangrijke Europese hub-luchthaven (luchthaven die als knooppunt dient), die een internationaal verbindingspunt is. De luchthaven verwerkt een aanzienlijk verkeersvolume, waarvan een groot deel wordt gevormd door verkeer naar en van bestemmingen buiten de Gemeenschap, en is geografisch zeer gunstig gelegen. Onder deze omstandigheden mag dan ook worden aangenomen dat de luchthaven Amsterdam-Schiphol met andere luchthavens in de EU concurreert.» «Er kan sprake zijn van concurrentie wanneer twee of meer luchthavens (een deel van) dezelfde populatie bedienen. De geografische ligging van Amsterdam-Schiphol laat zien dat er met luchthavens in België en Duitsland een potentieel probleem is van overlappende gebieden.»

«De markt voor corporate property and control is een ander punt van bezorgdheid. De luchthavenindustrie is een mondiale industrie waar particuliere investeringen en management een steeds belangrijkere rol spelen. Schiphol Group, allesbehalve een niet-commerciële entiteit, is een belangrijke speler in deze sector en heeft ambitieuze expansieplannen die financiële en operationele deelname in andere luchthavens, zowel binnen als buiten de Europese Unie, omvatten. In dit verband kan de vrijstelling van vennootschapsbelasting Schiphol Group duidelijk een voordeel opleveren ten opzichte van zijn concurrenten.

Uiteindelijk zou de belastingvrijstelling, doordat Schiphol Group voor een aanzienlijk bedrag aan kosten niet hoeft op te draaien, kunnen resulteren in lagere luchthavengelden, hetgeen nadelige gevolgen zou kunnen hebben voor de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen die op de door Schiphol Group gecontroleerde luchthavens vliegen.»

Uit de overwegingen van de Commissie blijkt dat naar haar oordeel de luchthaven Schiphol met haar kernactiviteit, welke is vrijgesteld van vennootschapsbelasting, in concurrentie treedt met andere Europese luchthavens. Deze overwegingen laten geen ruimte voor de veronderstelling dat het geheel of ten dele afstoten van nevenactiviteiten tot een ander oordeel zou hebben geleid.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of er nader overleg is gevoerd met de Europese Commissie over haar oordeel, welke informatie in dat overleg gewisseld is en of dat tot bijstelling van het oordeel van de Europese Commissie heeft geleid.

De Commissie heeft van de Nederlandse regering informatie ontvangen over de achtergronden van de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor de Schipholgroep. Daarbij is onder meer aangegeven dat geen sprake is van een afzonderlijke vrijstelling voor Schiphol maar van een algemene regeling in de vennootschapsbelasting voor overheidsbedrijven, waarbij in het algemeen handelsactiviteiten zijn belast en dienstverlening is vrijgesteld. Daarbij is aangevoerd dat de activiteiten van Schiphol terecht onder de vrijstelling zijn gebracht omdat daarbij, anders dan de Commissie meende, geen sprake is van handel maar van dienstverlening. De dezerzijds aangevoerde argumenten hebben de Commissie echter niet tot een ander oordeel gebracht omdat deze er volgens hen niet aan afdoen dat feitelijk sprake is van concurrentie met andere Europese luchthavens.

De leden van de fractie van de PvdA vragen over welke mogelijkheden het kabinet beschikt om tegen dit oordeel in verweer te komen? Is er door het

kabinet afgezien van verweermogelijkheden? Zo ja, op grond van welke overweging?

Nederland kan niet tegen dit oordeel als zodanig in verweer komen.

Nederland heeft wel de mogelijkheid om de door de Commissie voorgestelde maatregel niet te aanvaarden. Als Nederland dit doet, zal de Commissie op grond van artikel 19, lid 2, van de Procedure Verordening (Pb. L 83/7) een staatssteunprocedure inleiden. Daarnaast zou Nederland beroep kunnen aantekenen tegen het besluit van de Commissie bij het Europese Hof van Justitie. In beide gevallen loopt Nederland dan het risico dat de steun in een later stadium moet worden teruggevorderd.

De leden van de fractie van de PvdA vragen om een overzicht van de belastingregimes in de verschillende lidstaten van de Europese Unie en Zwitserland specifiek gericht op luchthavens en naar het oordeel van de Europese Commissie over eventuele verschillen.

Het is mij niet bekend dat in de bovengenoemde landen luchthavens op enigerlei wijze zijn vrijgesteld van belastingheffing. Zo betalen de luchthavens in de ons omringende landen (Londen, Brussel, Frankfurt) belasting over de door hen gerealiseerde inkomsten. Ook indien er geen sprake is van belastingplicht in de zin van een vennootschapsbelasting, vindt er toch een vorm van winstafdracht plaats. Zo is de luchthaven van Stockholm een onderdeel van de «Luftfartsverket», welke het beste is te kwalificeren als een publiekrechtelijke rechtspersoon met een leveringsverplichting. Deze verplichting houdt onder andere in dat jaarlijks een derde van de jaarwinst aan de Zweedse Staat dient te worden afgedragen en bepaalde economische doelstellingen dienen te worden verwezenlijkt. De Commissie zal indien verschillen leiden tot strijdigheid met de beginselen van EU-Verdrag op eigen initiatief, dan wel op aangeven van derden, actie ondernemen om deze strijdigheid op te heffen.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering heeft overwogen om de structuur en de activiteiten van N.V. Luchthaven Schiphol zodanig aan te passen dat een met andere luchthavens overeenkomstig vennootschapsbelastingregime kan worden gekozen?

Zoals gezegd gaat het de Europese Commissie bij haar standpunt dat de vrijstelling voor de Schipholgroep dient te vervallen, niet alleen om eventuele commerciële nevenactiviteiten, maar juist om de kernactiviteiten. Daarom zou een aanpassing van de structuur van de N.V. Luchthaven Schiphol geen verschil maken voor de (reikwijdte) van de belastingplicht van Schiphol.

De leden van de fractie van de PvdA vragen welke gevolgen de in het Europees Parlement gevoerde discussie over groepsvrijstelling voor specifieke sectoren die profiteren van staatssteun kan hebben voor het standpunt met betrekking tot de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor de Schipholgroep. Tevens vragen zij op welke wijze is voorzien in het accommoderen van de gevolgen die een gewijzigd standpunt van Europese Commissie, Europees Parlement dan wel Europese Raad ter zake zou hebben.

De Europese Commissie heeft bepaald dat de belastingvrijstelling voor Schiphol per 1 januari 2002 dient te worden beëindigd. De mogelijkheid dat de Commissie in de toekomst een ander standpunt zou kunnen innemen, is thans niet aan de orde. Overigens bestaan daarvoor ook geen aanwijzingen.

De leden van de fractie van de PvdA zijn van oordeel dat het publieke belang van Schiphol als mainport zeker dient te worden gesteld. Zij vragen zich af in welke mate de bestaande vrijstelling van vennootschapsbelasting bijdraagt aan het waarborgen van het publieke belang en of het

mogelijk is inzicht te geven in de winstgevendheid per activiteit en juridische eenheid van de Schipholgroep.

Het is niet bekend hoeveel de fiscale winst per activiteit en juridische eenheid zou hebben bedragen indien Schiphol niet van vennootschapsbelasting zou zijn vrijgesteld en hoeveel belasting in dat geval verschuldigd zou zijn geweest. Overigens verzet de geheimhoudingsplicht zich ertegen dat over de fiscale resultaten van individuele belastingplichtigen mededelingen worden gedaan.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het waar is dat met name de publieke delen van de Schipholgroep verlieslijdend zijn en of dit ertoe zal lijden dat alleen over de winstgevende commerciële activiteiten vennootschapsbelasting wordt geheven zonder verliescompensatie met het publieke deel.

Zoals hiervoor is aangegeven, heeft de kernactiviteit van het luchthavenbedrijf, het aanbieden en exploiteren van luchthavenfaciliteiten en luchthavendiensten, steeds meer het karakter gekregen van economische activiteit. In die zin is het onderscheid tussen publieke en commerciële activiteiten moeilijk te maken. Verliezen van verlieslijdende lichamen binnen de Schipholgroep zullen kunnen worden verrekend met winsten van winstgevende lichamen binnen de groep, als zij deel gaan uitmaken van dezelfde fiscale eenheid. De mogelijkheid tot het vormen van een fiscale eenheid betekent dat er geen direct verband zal bestaan tussen het in de belastingheffing betrekken van de Schipholgroep en de wijze waarop de activiteiten van die groep economisch gestructureerd zijn. Dit naar aanleiding van de vraag van deze leden of het publieke belang van Schiphol als mainport is te waarborgen zonder de integratie van landingsbanen, terminals, bagageafhandeling, detailhandelsactiviteiten, onroerend goed ontwikkeling en onroerend goed exploitatie.

De leden van de fractie van de VVD vragen meer informatie over het plotseling vervallen van de vrijstelling voor de Schipholgroep, terwijl hierover in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel niet over wordt gerept. Dit komt doordat de brief waarin de Europese Commissie de vrijstelling voor Schiphol aanmerkt als een vorm van bestaande staatssteun en het standpunt inneemt dat deze per 1 januari 2002 dient te zijn afgeschaft, is verzonden op 3 juli 2001. Dat wil zeggen na de datum waarop het onderhavige wetsvoorstel bij de Tweede Kamer is ingediend, dit geschiedde namelijk op 5 juni 2001.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de consequenties van het voorstel voor de Schipholgroep zijn en of er overleg met die groep is gevoerd.

Een belangrijke consequentie van het onderhavige wetsvoorstel is dat de fiscale behandeling van Schiphol een grotere overeenkomst zal gaan vertonen met die van de luchthavens waarmee zij het meest direct in een concurrentieverhouding staat. Schiphol is op de hoogte gesteld van de brief van de Europese Commissie en is voor de indiening van het voorstel daarover geïnformeerd.

### **3. Artikel van mr. S.H. Harkema d.d. 1 november 2001**

De leden van de fractie van het CDA hebben naar aanleiding van het artikel van mr. S.J. Harkema van 1 november 2001 diverse vragen en opmerkingen over de waardering van immateriële activa op de openingsbalans. Deze leden vragen waarom het uitgangspunt dat onroerende zaken op de openingsbalans op de werkelijke waarde mogen gewaardeerd, niet geldt voor immateriële activa.

Overwogen is om het waarderingsvoorschrift ook toe te passen op immateriële activa. Daarvan is afgezien omdat immateriële activa veelal een

bijzondere positie innemen in het vermogen. Het zijn vaak vermogensbestanddelen die los van de onderneming als geheel geen of een veel lagere waarde hebben. Dit in tegenstelling tot materiële activa. Verder heeft het concurrentievoordeel in de praktijk voornamelijk betrekking op de waardering van immateriële activa.

De leden van de fractie van het CDA stellen dat door het waarderingsvoorschrift in feite meer dan de totaalwinst in de belastingplichtige periode wordt belast. Zij vragen of is beoogd om de subjectieve vrijstelling in zoverre terug te draaien. Daarmee is volgens hen in feite een hoger belastingtarief van toepassing dan bij concurrerende bedrijven. Deze leden hechten eraan dat bij overheidsbedrijven – net als bij particuliere bedrijven – niet meer wordt belast dan de totaalwinst. Zij krijgen de indruk dat het waarderingsvoorschrift eerder tot een concurrentienadeel voor overheidsbedrijven leidt dan dat het concurrentieverstoring voorkomt. Sinds jaar en dag is het beleid erop gericht om overheidsbedrijven die in concurrentie treden met particuliere bedrijven fiscaal gelijk te behandelen. Dit voorkomt concurrentieverstoringen. Om die reden wordt bij de aanvang van belastingplicht van overheidsbedrijven een inbreuk op het totaalwinstbegrip gemaakt door een waarderingsvoorschrift voor immateriële activa. Indien overheidsbedrijven die in de belastingheffing worden betrokken zelfgeformde immateriële activa op de werkelijke waarde kunnen waarderen, zouden zij namelijk een concurrentievoorsprong op particuliere bedrijven houden. Zij zouden dan een belastingvoordeel genieten door de afschrijving op deze balanspost. Het bedrag van de aftrekbare afschrijving kan zodanig hoog zijn dat het overheidsbedrijf jaren lang geen belasting hoeft te betalen. Particuliere bedrijven hebben deze aftrekpost niet, omdat zij vanaf de startfase belastingplichtig zijn en niet de mogelijkheid hebben af te schrijven op de werkelijke waarde van immateriële activa. Met het waarderingsvoorschrift wordt dus juist een lager effectief belastingtarief voorkomen. Een voorbeeld kan het bovenstaande illustreren. In 2003 vindt een openbare aanbesteding plaats van het gemeentelijk vervoer in A. Een landelijk openbaar vervoerbedrijf, L, wil in 2003 meedoen aan die procedure. L is sinds de oprichtingsdatum belastingplichtig. Indien L de opdracht krijgt, zal L materieel moeten aanschaffen. Het bestaande gemeentelijke vervoerbedrijf, G, doet ook mee aan de aanbesteding. G heeft in de loop der jaren een behoorlijke goodwill opgebouwd. G wordt per 1 januari 2003 belastingplichtig. De aandeelhouders van G en L willen een jaarlijks rendement na vennootschapsbelasting van circa 10% op het eigen vermogen. Indien G de goodwill op openingsbalans zou kunnen opvoeren, is sprake van een concurrentievoordeel. G betaalt immers minder vennootschapsbelasting dan L door de afschrijving op de goodwill. Hierdoor kan G bij een geëist rendement van 10% een lagere prijs vragen dan L. L heeft daarom geen eerlijke kans in de aanbestedingsprocedure. Het feit dat het materiaal van G naar de werkelijke waarde is geactiveerd, leidt niet tot concurrentieverstoringen. L zal immers ook nieuw materiaal moeten aanschaffen om de markt te kunnen betreden.

In het wetsvoorstel wordt gesproken over incidentele voor- en nadelen. De leden van de fractie van het CDA vragen in dat verband of ook immateriële passiva op de openingsbalans niet op de werkelijke waarde hoeven te worden gewaardeerd.

Anders dan Harkema in zijn artikel veronderstelt moeten passiva op de werkelijke waarde worden gewaardeerd. Dit geldt zowel voor voorzieningen als voor schulden. Onder omstandigheden is het dus mogelijk dat schulden op een lagere waarde worden gewaardeerd dan het nominale bedrag. Zo'n lagere waardering van schulden leidt overigens tot een verhoging van het onbeclaimde eigen vermogen en is dus aantrekkelijk voor de belastingplichtige.

De leden van de fractie van het CDA vragen of het juist is dat de term incidenteel fiscaal voordeel in de jurisprudentie wordt gebruikt bij de uitleg van het jaarwinstbegrip. Gelet op het feit dat het waarderingsvoorschrift een inbreuk vormt op het totaalwinstbegrip, vragen zij waarom die term in de memorie van toelichting wordt gehanteerd.

In de praktijk wordt in verschillende contexten gesproken van incidentele fiscale voordelen. In de jurisprudentie komt het begrip voor bij de vraag of op grond van goedkoopmansgebruik een stelselwijziging mogelijk is. Ook is deze formulering veel gebruikt in standaardvoorwaarden (geruisloze terugkeer, geruisloze omzetting, fusie). Daarnaast is in de toelichting van privatiseringswetsvoorstellen altijd over incidentele fiscale voordelen gesproken. Zowel binnen het totaalwinstbegrip als het jaarwinstbegrip heeft men het dus over incidentele fiscale voordelen. Ik zie geen reden waarom deze formulering is voorbehouden aan goedkoopmansgebruik. In beide situaties kan immers sprake zijn van een eenmalig fiscaal voordeel.

De leden van de fractie van het CDA hebben veel moeite met de uitbreiding van goodwillactiveringsverbod tot een waarderingsvoorschrift voor alle immateriële activa. Zij vergelijken dit met de situatie dat Nederland met de Europese Commissie in discussie is over de hoogte van een subsidie, waarna de Europese Commissie besluit helemaal geen subsidie meer toe te kennen.

De reden voor de uitbreiding van het activeringsverbod voor goodwill tot een waarderingsvoorschrift voor immateriële activa is dat onduidelijkheid bestond over de afbakening van het begrip goodwill. Zoals in de memorie van toelichting is weergegeven, wordt in de praktijk aan goodwill gerekend een ander etiket gehangen. Het komt bijvoorbeeld voor dat de gehele overwinstcapaciteit van het bedrijf als handelsnaam te boek wordt gesteld. Met het gewijzigde voorstel wordt dit voorkomen. Omdat het waarderingsvoorschrift zich tot alle immateriële activa uitstrekt, is gekozen voor een andere uitwerking van het waarderingsvoorschrift dan in het verleden. Op grond van het vroegere goodwillverbod mocht geen goodwill worden geactiveerd op de openingsbalans. Op grond van de in dit wetsvoorstel voorgestelde bepaling mogen immateriële activa wel worden geactiveerd. Daarbij is echter bepaald dat activering slechts mogelijk is voor het bedrag dat ook op de balans zou staan als het bedrijf altijd al belastingplichtig zou zijn geweest. Daarmee wordt gelijkheid met particuliere bedrijven bereikt.

In de vergelijking met een subsidie zou het dus niet gaan om de afschaffing daarvan, maar om het realiseren van de juiste reikwijdte.

De leden van de fractie van het CDA vragen of er een redelijke en objectieve rechtvaardiging bestaat voor de discriminatie van overheidsbedrijven door de uitbreiding van het goodwillactiveringsverbod tot een waarderingsvoorschrift voor immateriële activa.

In het arrest van 14 juli 2000, nr. 34 691, V-N2000/34.3 besliste de Hoge Raad dat het goodwillactiveringsverbod niet strijdig is met artikel 26 IVBPR en artikel 14 EVRM. De Hoge Raad overwoog dat de wetgever in redelijkheid heeft kunnen menen dat een indirect staatsbedrijf rechtens en feitelijk in een andere positie verkeert dan N.V.'s en B.V.'s in particuliere handen. Daarbij merkte de Hoge Raad ten overvloede op dat als dit al anders mocht zijn, de wetgever heeft mogen menen dat er een objectieve en redelijke rechtvaardiging bestaat voor een verschil in fiscale behandeling. Dit is onder het voorgestelde waarderingsvoorschrift nog steeds het geval. Overheidsbedrijven die subjectief zijn vrijgesteld en vanaf een bepaald moment belastingplichtig worden voor de vennootschapsbelasting, verkeren in een andere positie dan particuliere bedrijven die altijd al belastingplichtig zijn geweest. Zoals hiervoor is beargumenteerd, wordt door het waarderingsvoorschrift voorkomen dat de belastingdruk bij overheidsbedrijven lager is dan bij particuliere bedrijven. Daarmee

wordt juist een ongelijke positie van overheidsbedrijven in vergelijking met particuliere bedrijven voorkomen. Dit betekent dat de ten overvloedige redenering van de Hoge Raad ook nog steeds opgaat.

De leden van de fractie van het CDA plaatsen ten slotte een opmerking over de budgettaire paragraaf. Daarin is vermeld dat het waarderingsvoorschrift beoogt een budgettaire derving te voorkomen. De leden van de fractie van het CDA vragen of het niet meer voor de hand ligt om de budgettaire gevolgen te schatten uitgaande van een waardering op de openingsbalans op de waarde in het economische verkeer.

De budgettaire gevolgen van wetswijzigingen worden in het algemeen geraamd ten opzichte van ongewijzigd beleid. In het onderhavige geval betekent dit, dat de situatie waarin de vervoersbedrijven wel belastingplichtig zijn, moet worden vergeleken met de huidige situatie waarin ze niet belastingplichtig zijn. Dit resulteert in een geraamde budgettaire opbrengst van f 5 miljoen uit hoofde van het invoeren van belastingplicht voor gemeentelijke vervoerbedrijven.

Onderdeel van het voorstel is het waarderingsvoorschrift voor immateriële activa bij overheidsbedrijven die bij wet belastingplichtig worden. De berekeningswijze van de budgettaire gevolgen die de leden van de CDA-fractie lijken voor te staan, leidt niet tot een raming van de budgettaire opbrengst ten opzichte van ongewijzigd beleid, maar tot een raming van de budgettaire gevolgen ten opzichte van een benadering die het wetsvoorstel juist niet toestaat.

De Staatssecretaris van Financiën,  
W. J. Bos