

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging Wet op de vennootschapsbelasting 1969 (afschaffing vrijstelling enkele overheidsbedrijven en voorkoming incidentele voor- en nadelen) (27784).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Wij spreken vandaag over de afschaffing vrijstelling vennootschapsbelasting voor overheidsbedrijven. Deze wijziging is noodzakelijk geworden nadat de Europese Commissie op 3 juli jongstleden heeft bepaald dat deze vrijstelling zorgt voor concurrentiële vervalsing en de handel tussen lidstaten ongunstig kan beïnvloeden.

Wat Schiphol betreft is deze discussie voor het CDA een puur fiscale discussie: het onderbrengen onder de VPB. Het heeft wat het CDA betreft dan ook niets te maken met de discussie over de privatisering van Schiphol en de wijze waarop wij die discussie voeren. Dat is wat ons betreft niet aan de orde. Deze door Europa geïnitieerde discussie is ook geen opstap naar welke vorm van privatisering van Schiphol dan ook.

Voorzitter. De Europese Commissie heeft ons nog niet overtuigd – en dat geldt wat ons betreft eveneens voor de staatssecretaris – omdat wij de feiten over de fiscale behandeling van andere luchthavens niet kennen. Het is domweg gewoon niet te beoordelen op welke wijze Schiphol al of niet onder de VPB zou moeten vallen en of dat al of niet gerechtvaardigd is. Wij weten niet of er geen level playing field is. Wij weten niet op welke wijze andere luchthavens fiscaal worden belast. Wij weten niet op welke wijze die fiscale behandeling uitwerkt en wij weten ook niet of er daadwerkelijk sprake is van concurrentiële vervalsing. Graag zouden wij deze informatie ontvangen, zodat wij een goede afweging kunnen maken.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Naar mijn mening valt een bedrijf, of het nu een overheidsbedrijf is of niet, wanneer het op de markt gaat opereren en daar winsten mee maakt, automatisch onder de

vennootschapsbelasting. Ik vind het goed dat de heer Ten Hoopen vraagt naar de situatie in het buitenland en ik steun zijn verhaal dat het niets met privatisering te maken heeft, maar feitelijk zouden dit soort bedrijven, op basis van de wijze waarop wij in Nederland met de vennootschapsbelasting omgaan, sowieso onder de vennootschapsbelasting moeten vallen.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Ja, maar ik wil dit niet geïsoleerd zien, omdat deze discussie op instigatie van de Europese Commissie wordt gevoerd. Het gaat hier om een level playing field in Europa en dan moeten wij ook de andere luchthavens erbij betrekken.

Voorzitter. In onze optiek is de volgorde in de discussie niet de juiste. Het lijkt mij beter om eerst te discussiëren over de mainportfunctie van Schiphol in de toekomst en dan vervolgens te discussiëren over de wijze waarop Schiphol of de mainport onder de VPB wordt gebracht of onder welk fiscaal regime dan ook. Zolang er geen informatie is over de situatie op andere Europese luchthavens en de discussie over de privatisering nog moet worden gevoerd, kan de Kamer hierover moeilijk een oordeel vellen. Ik nodig de staatssecretaris uit om de benodigde informatie te verstrekken opdat de Kamer op basis van feiten een verantwoorde afweging kan maken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Voorzitter. Wat ons betreft had dit wetsontwerp een hamerstuk kunnen zijn, ware het niet dat het openbaar vervoer en Schiphol aan de orde zijn. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor het eruit lichten van het openbaar vervoer. Hier blijkt de hem zo kenmerkende bescheidenheid, want hij meldt dat hij van plan is het wetsontwerp apart bij deze Kamer in te dienen. Ik ben van mening dat deze staatssecretaris goed genoeg is om minister te worden, dan zit er weer eens iemand uit het bedrijfsleven in het kabinet. Hij is echter van mening dat hij staatssecretaris blijft want alleen dan kan hij dit wetsontwerp rond 2004 indienen. Dat is wat ons betreft vroeg genoeg.

Voorzitter. Dit is niet het moment om te discussiëren over de privatisering van Schiphol. Dat gebeurt na

het Kerstreces. Ik hoor overigens graag van de staatssecretaris dat er geen verband is tussen dit wetsontwerp en de privatiseringsdiscussie. Het lijkt mij dat wij geen dingen moeten doen in de sfeer van de vennootschapsbelasting die de uitkomst van die discussie beïnvloeden. Of het nu gaat om single till, double till of middle till, wij vinden dat de vennootschapsbelasting erin moet voorzien dat de drie mogelijkheden en alle varianten daartussen geaccommodeerd worden. Dat zal nog best lastig zijn.

Schiphol is heel belangrijk als vestigingsfactor en de PvdA-fractie vindt dat ons fiscaal systeem het vestigingsbeleid in Nederland dient te ondersteunen. Dat geldt ook voor de bedrijven die vanuit Schiphol opereren; zij moeten in staat worden gesteld om goed te ondernemen. Schiphol moet als nutsbedrijf goede faciliteiten kunnen aanbieden zonder dat dat in fiscaal aanzicht wordt belemmerd. Ik stel de vraag of het volledig onder de vennootschapsbelasting brengen, ongeacht grondslag en activiteiten, werkelijk helpt om het vestigingsbeleid te versterken. Daar zou nog eens naar gekeken moeten worden.

Het valt mij op dat de Europese Commissie verschillen in vennootschapsbelasting ziet als een vorm van staatssteun. Een 0-tarief in plaats van 35%-tarief ziet zij als oneerlijke concurrentie. Ik vat dat dan maar op als een krachtig pleidooi van de Commissie ter ondersteuning van de staatssecretaris om te komen tot harmonisatie van de grondslagen en de tarieven in Europa. Voor bedrijven die op Europees niveau met elkaar concurreren zouden vergelijkbare tarieven en grondslagen moeten gelden. Voorkomen moet worden dat er sprake is van staatssteun en van verschillen in level playing field. Daarom dient de vraag te worden gesteld hoe het precies zit bij de andere luchthavens in Europa. Wordt in Frankfurt de Körperschaftsteuer volledig en op alle activiteiten toegepast? Hoe zit het daar met de Gewerbesteuer? Hoe zit het met de corporate taxation in Birmingham? Hoe zit het met bijvoorbeeld de belasting op onroerend zaken in Birmingham? Hoe zit dat in Londen, Stanstead enz.? Kortom, hoe is de situatie op de luchthavens waarmee Schiphol volgens de commissie concurreert? Mij ontbreekt het aan

Hindriks

informatie, behalve de algemene mededeling dat de luchthavens in Europa onder de belasting vallen. Dit wist ik al. Verder heb ik geen specifieke informatie over de grondslag die wordt toegepast, de tarieven die worden gehanteerd, de activiteiten die worden belast enz. Zijn er verschillen tussen de luchthavens in Europa? Leiden die tot concurrentienadelen en, zo ja, welke? Welke gevolgen hebben die verschillen voor de besluiten die wij hier nemen?

Ik vraag dus om een echte vergelijking van de regimes, de percentages, de grondslag en de activiteiten. Zonder die informatie is het voor ons moeilijk zonder meer een vennootschapsbelastingplicht op te leggen aan Schiphol.

Dit neemt niet weg dat wij moeten voorkomen in een procedure te geraken met Europa. Daarom is er alle aanleiding de procedure van dit wetsvoorstel op dit moment te vervolgen. Daarnaast wil ik de staatssecretaris vragen om – zodra wij het gevraagde inzicht hebben – mee te denken over de vraag of het mogelijk is dat de Nederlandse vennootschapsbelastingplicht voor Schiphol wordt aangepast aan de situatie in het buitenland en, zo ja, hoe. Nogmaals, daarvoor is een grondig inzicht in die situatie nodig.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Betekent dit dat de heer Hindriks van mening is dat het vennootschapsbelastingtarief in Nederland moet worden verlaagd als het in andere landen lager is?

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik ben het van harte eens met de staatssecretaris dat wij tot harmonisatie van de tarieven van vennootschapsbelasting in Europa moeten komen. Laten wij maar harmoniseren op het gemiddelde. Mevrouw De Vries weet dan wel welke kant het op gaat.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Volgens mij is de redenering van de heer Hindriks inconsistent. Hij wil exact weten hoe de situatie in het buitenland is. Dit is een legitieme vraag; ik vind dit ook interessant. Hij vraagt dan om inzicht in de grondslag, de tarieven enz. Bij andere zaken kijken wij niet daarnaar, alleen als het onze concurrentiepositie in het algemeen aangaat. Nu moet dit opeens allemaal op tafel komen, omdat hier een vermeende

privatiseringsdiscussie achter zit. Volgens mij is dit niet consequent.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik ben gewend wel daarnaar te kijken. In de discussie over de vennootschapsbelasting doen wij dit dan ook. Ik stel vast dat Nederland beneden het gemiddelde tarief in Europa zit, althans als je kijkt naar het reëel gehanteerde tarief. De betreffende rapporten kent mevrouw De Vries ook. Als wij dezelfde grondslag zouden toepassen en zouden overgaan tot echte harmonisering van het tarief, zou dit in Nederland leiden tot stijging van het tarief. Ik heb daartegen niet zoveel bezwaar.

Ik vind dat er dus alle redenen is, te kijken naar de situatie die ontstaat als zou blijken dat het Nederlandse tarief voor vennootschapsbelasting afwijkt van het tarief dat voor andere luchthavens in Europa geldt. Ik hoor hierop graag het commentaar van de staatssecretaris.

□

Mevrouw **De Vries** (VVD): Voorzitter. Ik kan kort zijn. De VVD-fractie steunt het wetsvoorstel dat de staatssecretaris aan de Kamer heeft voorgelegd. Wij vinden niet dat er een vermenigvuldiging moet plaatsvinden met de discussie over de mogelijke privatisering van Schiphol. Wij zijn uiteraard geïnteresseerd in de gegevens over andere luchthavens. Als Europa echter aangeeft dat wij deze regeling moeten aanpassen op basis van argumenten voor concurrentievervalsing, dan kunnen wij hieraan niet ontkomen. Ik begrijp dat de fractie van de PvdA van mening is dat het tarief van de vennootschapsbelasting dan maar omhoog moet. Het zij zo. De VVD-fractie pleit eerder voor verlaging van de vennootschapsbelastingtarieven.

□

Staatssecretaris **Bos**: Mevrouw de voorzitter. Ik wil beginnen met een korte toelichting naar aanleiding van een opmerking van de heer Hindriks over de tweede nota van wijziging. Het feit dat wij het element met betrekking tot vervoersbedrijven uit het wetsvoorstel hebben gelicht, heeft tot gevolg dat dit in puur formele zin niet meer bestaat voor de Kamer. Wij moeten dit dus opnieuw indienen. Wij zien echter

geen enkele reden om de behandeling op de lange baan te schuiven. Uiteindelijk bepaalt de Kamer natuurlijk haar eigen prioriteiten. Wij zullen dus afwachten hoe het debat over dit onderwerp in de komende maanden verloopt.

Ik bedank de heren Hindriks en Ten Hoopen voor hun vragen, omdat die mij de gelegenheid geven om enkele misverstanden weg te nemen. Het is overigens begrijpelijk dat die zijn ontstaan. Als de inbreng van de regering tot het ontstaan van die misverstanden heeft bijgedragen, is dat een reden te meer om die misverstanden nu uit de weg te ruimen. Het eerste misverstand is dat er een verband zou zijn tussen dit wetsvoorstel en de besluitvorming rond de eventuele privatisering van Schiphol en het tweede dat dit voorstel op enigerlei wijze relevant zou zijn voor de discussie over de vraag of de commerciële en de minder commerciële activiteiten van Schiphol moeten worden gesplitst. Ik hoop u ervan te kunnen overtuigen dat dit wetsvoorstel hier echt helemaal niets mee te maken heeft.

Artikel 2, zevende lid, van de Wet op de Vennootschapsbelasting bepaalt dat een overheidsbedrijf, een bedrijf met een 100% deelname van de Overheid of van overheden, per definitie niet onderhevig is aan vennootschapsbelasting. Als in de Kamer zou worden besloten om één aandeel Schiphol te verkopen, zou Schiphol dus per definitie vennootschapsbelastingplichtig worden. Dit wetsvoorstel heeft daar echter niets mee te maken. De beslissing daarover valt in de discussie tussen de Kamer en de minister van Verkeer en Waterstaat.

De Europese Commissie heeft geconstateerd dat Schiphol Airport de enige bij de Europese Commissie bekende airport operator in Europa is, waarbij op geen enkele wijze sprake is van een heffing op de winst. Ik kan u daarover op dit moment niet meer zekerheid bieden. Ik heb overigens wel tot gisteravond laat bij de Europese Commissie proberen te achterhalen of er andere airport operators zijn die in dezelfde situatie verkeren.

De Europese Commissie heeft mij verder verzekerd dat zij onderzoek zal doen naar of actie zal ondernemen tegen een airport operator als haar het signaal bereikt dat die niet onderhevig is aan een vergelijkbare belastingplicht.

Bos

Verder heeft de Europese Commissie aangegeven dat er tot voor kort in Ierland en Spanje sprake was van dezelfde situatie als nu in Nederland, te weten het ontbreken van een vorm van belastingplicht. Naar aanleiding van dezelfde procedure als die aanleiding is voor dit wetsvoorstel hebben die landen inmiddels besloten om de vrijstelling van hun airport operators op te heffen en die operators ook onder de belastingplicht te brengen.

Voor de Europese Commissie is het irrelevant of er sprake is van een geprivatiseerde airport operator, een zelfstandige airport operator, bijvoorbeeld een 100% overheids-NV, of een klassieke publiekrechtelijke of zelfs departementale organisatie. De Commissie kijkt naar het type activiteit, of men daarmee in concurrentie treedt en of er sprake is van oneerlijke concurrentie.

Zo goed en kwaad als het maar mogelijk is, heb ik mij verdiept in de situatie in Zweden. Dit voorbeeld van de heer Hindriks is daarom zo aardig, omdat er in Zweden geen sprake is van een geprivatiseerde of zelfstandige airport operator, maar van een klassieke publiekrechtelijke organisatie die niet in een vennootschapachtige vorm is gegoten, maar desondanks wel onderhevig is gemaakt aan een vorm van heffing. Men heeft dat gedaan om ervoor te zorgen dat er sprake is van een level playing field in vergelijking met andere airport operators in Europa. Men heeft in Zweden in dit specifieke geval gekozen voor een verplichte jaarlijkse afdracht over de winst.

De heer **Hindriks** (PvdA): Veronderstel dat wij als 100% aandeelhouder desnoods statutair opnemen dat er sprake is van een verplichte afdracht in de vorm van dividend op basis van de winst. Is het dan vergelijkbaar met wat er nu in Zweden gebeurt? In mijn ogen is er daar gewoon sprake van uitdeling van winst.

Staatssecretaris **Bos**: Wij hebben niet alleen de Europese Commissie hierover bevestigd, maar zijn ook tot en met vanochtend nog bij het International Bureau for Fiscal Documentation langs geweest, dat een internationaal overzicht kan bieden. Ook websites in de hele wereld zijn hierbij afgegaan. Er is in Zweden geen sprake van een dividenduitkering. Het heeft echt een ander karakter. Het is geen winst-

belasting, maar het werkt helemaal als ware het een winstbelasting. Het is geen dividenduitkering aan de aandeelhouder, want er is geen aandeelhouder. Het is een publiekrechtelijke organisatie, die het meest lijkt op een tak van dienst.

Mij leidt dit tot de conclusie dat wij met dit wetsvoorstel alleen maar pogen, te voorkomen dat Nederland in een staatssteunprocedure van de Europese Commissie terecht komt. Dit wetsvoorstel heeft op geen enkele wijze enigerlei implicatie voor de besluitvorming en het debat waarin de Kamer thans gewikkeld is met de minister van Verkeer en Waterstaat over het tempo van een mogelijke privatisering van Schiphol. De redenering van de Europese Commissie is immers dat het niet uitmaakt of er bij de airport operator sprake is van een geprivatiseerde, zelfstandige of andere vorm, en dat er ongeacht de vorm sprake moet zijn van een level playing field. Wij kiezen ervoor om hiervoor te zorgen via het opheffen van de vrijstelling van de vennootschapsbelastingplicht. Dit heeft, als ik zo vrij mag zijn, ook voordelen. In vergelijking met andere typen van verplichte afdrachten en heffingen opent het systeem van de vennootschapsbelasting mogelijkheden zoals winst- en verliesverrekening, die ten voordele kunnen strekken van de betrokken bedrijven.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Ik dank u ervoor dat u het niet verbreedt tot de privatisering. Dit is winst. Wij praten dus sec over de vennootschapsbelasting.

U zei dat, als achteraf blijkt dat er op andere luchthavens niet een of ander fiscaal regime van toepassing is, de zaak alsnog met terugwerkende kracht kan worden teruggedraaid. Waarom kunnen wij dit vandaag dan niet vaststellen? Waarom is deze informatie niet beschikbaar?

Kunt u duidelijk aangeven of in Europa alle luchthavens op dezelfde manier worden behandeld als wij het nu bespreken?

Staatssecretaris **Bos**: Op het laatste punt kom ik straks terug, omdat de heer Hindriks een paar opmerkingen maakte over grondslagen, tarieven, vestigingsklimaat en dergelijke.

Ik heb op dit moment echt gedaan wat ik kon doen. Ik spreek hier ook op basis van datgene wat de

Europese Commissie ons expliciet verteld heeft over de regimes in andere landen. Als ons het signaal bereikt dat er in Europa een andere airport operator is waarvoor thans sprake is van een vrijstelling, is de koninklijke weg voor ons niet om dit wetsvoorstel op te houden of op te schorten. Dan nemen wij immers met elkaar nog steeds het in mijn ogen onverantwoorde risico om in een procedure met Europa terecht te komen. Nee, de koninklijke weg is dan dat ik, bijvoorbeeld op basis van signalen uit de Kamer, alsnog de kennelijke vrijstelling bij een andere luchthaven aan de orde stel in Europees verband. Dan kan de Europese Commissie, als hiertoe aanleiding is, ook tegenover die andere luchthaven actie ondernemen. Als er sprake is van een andere luchthaven in Europa waar niet een vergelijkbaar regime is – quod non – is het voor mij dus aanleiding om de Europese Commissie daarop te attenderen, zodat zij een vergelijkbare actie ten opzichte van dat regime kan nemen als ten opzichte van ons. Het zou buitengewoon onverstandig zijn, dit met alle kennis die wij nu van de feitelijke stand van zaken hebben, te gebruiken als argument om nu maar even niets te doen. Ik wijs erop dat de Europese Commissie in het kader van een staatssteunprocedure de mogelijkheid heeft, ons te gelasten, de belastingplicht hangende de procedure te effectueren. Het is niet in het belang van Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven om in dit soort varianten terecht te komen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik zeg de staatssecretaris dank voor de tot dusver verstrekte informatie. Mag ik uit zijn woorden afleiden dat hij bereid zou zijn om de gevraagde specifieke informatie van de Europese luchthavens op zo kort mogelijke termijn alsnog te verstrekken? Is hij dan ook bereid om, op grond van die informatie, samen met de Kamer te beoordelen of dit aanleiding is voor hetzij verzoeken richting Europa, hetzij maatregelen in het Nederlandse stelsel, richting Schiphol zelf?

Staatssecretaris **Bos**: Onder het voorbehoud dat ik niet weet hoe snel wij op dit gebied de meest relevante informatie boven tafel kunnen krijgen, ben ik best bereid toe te zeggen om nog een keer, naar

aanleiding van deze discussie, en dan specifiek te bezien wat de regimes zijn in Europa. Zeker gezien deze discussie ben ik dan bereid om, als daaruit zou blijken dat Schiphol niet uniek is, op basis daarvan en in overleg met de Kamer nadere actie te ondernemen. Echter, de vraag is hierbij wel: wanneer vinden wij daar aanleiding voor? Is dat als er sprake is van volledige vrijstelling of is daar ook al sprake van als er gewoon een ander type belastingregime in een ander land blijkt te gelden dan in Nederland? Daar kom ik nog op terug.

Het tweede misverstand in deze discussie is dat dit wetsvoorstel iets te maken zou hebben met een discussie over het al of niet splitsen van de commerciële en de minder commerciële of niet-commerciële taken van Schiphol. Voor de Europese Commissie is het totaal irrelevant of er in de fiscale eenheid van Schiphol Airport enkel publieke taken zitten of ook commerciële taken. De redenering van de Europese Commissie, die ook in de nota naar aanleiding van het aanvullend verslag is weergegeven, stelt namelijk twee dingen. Ten eerste wordt gesteld dat de verwevenheid van publieke, niet-commerciële taken met private commerciële taken zodanig is dat dit moeilijk uit elkaar te halen valt en dat dit ook bij andere luchthavens in Europa niet uit elkaar te halen valt. Daarnaast zegt de Europese Commissie dat juist ook wat betreft de publieke taak er sprake is van een feitelijke concurrentie van Schiphol Airport: in termen van het aanbieden van landingsruimte en opstijgruimte, met alle daarbij horende faciliteiten. Daar is sprake van een de facto concurrerende werking ten opzichte van andere luchthavens, aldus de Europese Commissie, die heeft geconcludeerd dat haar procedure het geheel aan activiteiten geldt. Hoe wij dat zouden wensen op te splitsen, is dus eigenlijk niet relevant voor de Europese Commissie en staat wat mij betreft ook buiten dit debat. Dat is een debat dat de Kamer voert met de minister van Verkeer en Waterstaat.

Ik wil er in dit verband nog op wijzen dat wij contact hebben gezocht met de Nederlandse Mededingingsautoriteit om eens te kijken of ons dat in de context van de single-, double- of middle-till-achtige discussies wat wijsheid zou

kunnen brengen. De NMa heeft geconstateerd dat binnen zo'n conglomeraat als Schiphol, met die verscheidenheid aan taken, er de mogelijkheid van kruissubsidies is, hetgeen eigenlijk ongewenst is. Echter, dat is nu juist een argument om dan ook maar het geheel onder de vennootschapsbelastingplicht te brengen. Immers, dan weet je in ieder geval dat je alles pakt en dat dit onafhankelijk is van de manier waarop zaken eventueel uit elkaar gehaald worden of juist elkaar kruiselsings zouden subsidiëren.

Het voorgaande betrof een verduidelijking van mogelijke misverstanden rondom hetgeen waar dit wetsvoorstel over gaat, waar het mee te maken heeft en wat het wel of niet zou impliceren.

Dan is er op dit moment eigenlijk nog maar één discussie over, namelijk inzake de vraag hoe wij omgaan met kennelijke verschillen in belastingheffing ten aanzien van airport operators in het ene land ten opzichte van die in het andere land. Waarom wordt de staatssteun-procedure aangespannen tegen Nederland? Kijk, als wij een vennootschapsbelastingtarief van 0% voor iedereen zouden hebben, dan zou 0% voor Schiphol geen onderwerp zijn van een procedure. Het gaat om het feit dat je in je fiscale stelsel zo'n uitzonderingspositie hebt voor een activiteit die wel degelijk feitelijk concurrerend is, binnenlands dan wel buitenlands, met andere activiteiten. Daarvan zegt de Europese Commissie dat je dat niet zou moeten doen en dat zij daar bezwaar tegen heeft. Ik zeg met de heer Hindriks dat ik heel goede argumenten heb, waarvan ik met hem constateer dat zij in toenemende mate gelukkig ook in Europa worden opgepikt, om te proberen te komen tot een verdere coördinatie en eenvormigheid op het gebied van vennootschapsbelasting in Europa, niet alleen qua grondslagen, maar ook qua tarieven en, in de combinatie daarvan, uiteindelijk dus qua effectieve druk. Wel ben ik niet geneigd voor sectoren separaat na te gaan wat de gevolgen zijn. Wat betekent de vennootschapsbelastingplicht voor de bakkers hier, de bakkers in België, in Duitsland en Italië? Hiermee zit ik toch meer op de lijn van mevrouw De Vries. Ik ga dus niet de positie van de Nederlandse luchthavens vergelijken met die in het buitenland. Wel zal ik nagaan wat

in algemene termen het vestigingsklimaat in Nederland is. Welke rol speelt het Nederlandse fiscale stelsel, zowel qua grondslag als qua tarieven, hierbij en hoe ziet de vergelijking erop dit punt uit? Vervolgens trek ik mijn conclusies, en die kent u. Een van de conclusies is dat het tarief wel wat omlaag mag. Ik herinner in dit verband aan de discussie van vorige week over het belastingplan. Een andere conclusie van mij is dat wij er verstandig aan doen in Europa tot meer coördinatie te komen. De dialoog die wij daarover voeren heeft enig resultaat gehad.

Wat mij dus niet verstandig lijkt, is Schiphol nu niet onder de vennootschapsbelastingplicht te brengen. Laten wij een heel precieze vergelijking maken met Duitsland, Frankrijk en België. Wat je dan namelijk feitelijk doet, is niet meer de belastingssystemen puur voor de luchthavens met elkaar vergelijken, maar zoeken naar een antwoord op de vraag: hoe verhoudt zich ons stelsel van vennootschapsbelasting tot dat van andere stelsels van winstbelasting in Europa? Hebben wij te hoge tarieven of hebben wij te veel aftrekposten? Ik denk in dit verband aan de discussie die onder andere naar aanleiding van het rapport van de commissie-Van Rooy wordt gevoerd. In verkiezingsprogramma's zal men van dat rapport iets terugvinden, maar misschien ook niet. Terugwijdend zal deze kwestie bij formatiebesprekingen aan de orde komen. Het gaat hierbij om een relevante discussie, maar niet in de specifieke context van dit wetsontwerp.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik neem aan dat de staatssecretaris niet ontkent dat er verschillen zijn tussen enerzijds bedrijven die vooral binnenlands concurreren, die hier te maken hebben met vennootschapsbelasting en met het vestigingsklimaat in Nederland en anderzijds bedrijven die echt Europees concurreren, zoals luchthavens. Niet voor niets hebben wij ervoor gepleit juist die bedrijven te brengen onder een Europese grondslag. Volgens mij hebt u daar ook voor gepleit. Hier hoort wel een Europees tarief bij. Anders gezegd: tussen verschillende sectoren en verschillende categorieën bedrijven is wel degelijk onderscheid te maken. Ik meen dat het verstandig is dat in sommige

Bos

gevallen te doen. Dat is reden om om toezending van specifieke informatie te vragen.

Staatssecretaris **Bos**: Voorzitter. Ik neem met instemming nota van wat de heer Hindriks zegt.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Voorzitter. De staatssecretaris sprak zojuist over het verschil tussen levering voor binnenlands gebruik en voor Europees gebruik. Mag ik dit wel zo verstaan dat de staatssecretaris zich tegenover de Europese Commissie hard zal maken om te komen tot dat werkelijke level playing field en dat hij wat het fiscale regime betreft zal streven naar eenzelfde belasting? Ons bereiken namelijk signalen waaruit blijkt dat in Frankrijk niet op de veronderstelde manier wordt gehandeld. Dat vinden wij ook niet juist. Dit punt is wel van belang. Ik verzoek de staatssecretaris daarom ons informatie met betrekking tot het proces dat wij ingaan te verstrekken, zodat de Kamer met de staatssecretaris kan nagaan of een zaak terecht onder de VPB wordt gebracht.

Staatssecretaris **Bos**: Ik zeg graag nog een keer dat ik ten volle bereid ben nader onderzoek te doen naar wat zich in andere landen afspeelt en die informatie met de Kamer te delen. Wat het andere punt betreft, vind ik dat wij onze woorden zorgvuldig moeten kiezen. Bij de discussie over het level playing field gaat het erom dat er in het ene land wel sprake is van staatssteun en in het andere niet. Waar let de Europese Commissie echter op? Stel dat het ene land een systeem van vennootschapsbelasting heeft voor alles en iedereen waarbij sprake is van bepaalde aftrekposten en waarbij een tarief geldt van 15%. In het andere land kan een systeem van vennootschapsbelasting gelden met geheel andere aftrekposten en een tarief van 30%. Dan kan er nog steeds sprake zijn van een level playing field. Dus het aanwezig zijn van een level playing field wil niet zeggen dat onze systemen van vennootschapsbelasting in alle opzichten aan elkaar gelijk zijn. Het betekent wel dat we geen staatssteun toelaten. Er zijn wel signalen die aangegeven dat die steun wordt gegeven. Frankrijk is door de leden al genoemd. Hierover zeg ik: elk signaal dat u mij doet toekomen, is

voor mij reden om aan de slag te gaan. Wij zullen ook zelf nader onderzoek verrichten. Als daaruit relevante informatie naar voren komt, gaan wij daarmee aan de slag en wij laten u dat dan weten. Daarnaast is er nog de discussie die gaat over de vraag of de verschillende vormen van vennootschapsbelasting in Europa, los van de vraag of er sprake is van staatssteun, meer met elkaar in overeenstemming moeten worden gebracht. U kent mijn mening daarover. Ik verwelkom uw enthousiasme daarbij.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Dat begrijp ik. Die coördinatie om in Europa naar eenzelfde systematiek te groeien onderschrijven wij ook. Kan de Europese Commissie garanderen dat voor alle luchthavens in Europa in ieder geval belasting wordt geheven? Dat is natuurlijk wel relevant.

Staatssecretaris **Bos**: De Europese Commissie heeft ons dat gisteravond verteld. Wij zijn voor de deur gaan liggen en het bureau binnengekomen om dat antwoord nog te krijgen. Men heeft ons persoonlijk verzekerd dat Schiphol Airport de enige airport operator in Europa is die op dit moment niet onderhevig is aan een vorm van belastingheffing.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): De enige?

Staatssecretaris **Bos**: De enige. Men heeft erbij gezegd dat, als men het mis zou hebben, men de eerste is om nader onderzoek te starten op basis van informatie van u of mij.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik dank de staatssecretaris voor het zeer uitvoerige antwoord. Is hij bereid om toe te zeggen dat de toegezegde specifieke informatie ons voor het kerstreces bereikt, zodat wij zo snel mogelijk na het kerstreces kunnen beoordelen of dat voor de binnenlandse dan wel de Europese situatie gevolgen moet hebben?

Staatssecretaris **Bos**: Ik weet niet precies wat u nu van mij vraagt. Ik neem aan dat deze vraag niets afdoet aan de door mij veronderstelde instemming van u en uw fractie met het wetsvoorstel en niet leidt tot verdere vertraging. Als dat het geval is – ik zie u knikken – ben ik bereid om mijn best daarvoor te

doen. Harder dan dat kan ik het niet helemaal maken, omdat de complexiteit van de materie soms ook vertragend werkt. Maar ik ben echt bereid om te doen wat u vraagt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

□

De **voorzitter**: Wij zullen bij de aanvang van de middagvergadering over dit wetsvoorstel stemmen.

De vergadering wordt van 12.15 uur tot 13.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, te behandelen op donderdag 29 november bij het begin van de vergadering:

- Verslagen van de commissie voor de Verzoekschriften (28043, nrs. 2 t/m 22);

- Wijziging van een aantal wetten in verband met de vereenvoudiging en vernieuwing van het militaire pensioenstelsel (Aanpassingswet kaderwet militaire pensioenen) (27875);

- Wijziging van de Binnenschepenwet, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, alsmede enkele andere regelingen teneinde te voorzien in een wettelijke basis voor een aantal uitvoeringsregelingen van verdragen (27886).

Ik stel voor, dinsdag aanstaande te stemmen over de moties, ingediend tijdens het notaoverleg over het Nationaal verkeers- en vervoersplan d.d. 19 november (27455, nrs. 11 t/m 35).

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Rietkerk.