

2025Z01273

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).

Vraag 1

Bent u bekend met het onderzoek van de Zuid-Hollandse SP-Statenvr fractie naar OV-bedrijf Qbuzz?^{1, 2}

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?

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 marktrentes ligt? Hoe zou u deze praktijken typeren?

Vraag 4

Bent u er van op de hoogte 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?

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?

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_arangements_v2_1.pdf

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?

Vraag 7

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

Vraag 8

Bent u bekend met het feit dat Qbuzz in handen is van de Italiaanse Staatsspoorwegen, 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?

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?

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?

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?