

Vergaderjaar 2014–2015

28 165

Deelnemingenbeleid rijksoverheid

Nr. 185

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 april 2015

De vaste commissie voor Financiën heeft op 27 maart 2015 een aantal vragen gesteld over de aanschaf van CAF-sprinters via NS Financial Services, gevestigd te Ierland.

Zoals ik op 30 november 2012 aan de Kamer schreef (Kamerstuk 28 165, nr. 137) is het materieelbedrijf van NS sinds 1998 in Ierland gevestigd. De aanvankelijke overweging om het materieelbedrijf daar te vestigen, was gelegen in het gunstige investeringsklimaat voor leasemaatschappijen in dat land. Primair ging het daarbij om de kortere fiscale afschrijvingstermijnen in Ierland. Die zorgen ervoor dat eventueel overbodig treinmaterieel tegen gunstigere voorwaarden aan andere vervoerders is te leasen. Dat is voor NS relevant, in een omgeving waar het aanbesteden van concessies een steeds grotere rol speelt. Later kwam daar het voordeel van een laag tarief voor winstbelasting bij, toen het tarief in 2003 werd verlaagd naar 12,5%. Vanuit bedrijfseconomisch opzicht is deze constructie dan ook verklaarbaar, vanwege de positieve invloed op het risicoprofiel van de onderneming. Aan de andere kant dient een staatsdeelneming zich bewust te zijn van haar maatschappelijke positie: het gaat om belangrijke ondernemingen met een prominente rol in de Nederlandse samenleving. Bovendien zijn de aandelen in handen van de Nederlandse staat. Daaruit vloeit wat mij betreft een bijzondere verantwoordelijkheid voort. Ik vind dat NS vanuit die verantwoordelijkheid belasting moet betalen in het land waarin de activiteiten plaatsvinden. Zoals ik in antwoord op Kamervragen inzake het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2013 schreef (Kamerstuk 28 165, nr. 182), heb ik daarom onlangs met NS de volgende afspraken gemaakt over de afbouw van de activiteiten van NSFSC:

- I. Alle nieuw te bestellen treinen voor de nieuwe Hoofd Rail Net concessie (HRN) worden met ingang van het nieuwe HRN (2015) vanuit Nederland aangeschaft. Ook zullen nieuwe treinen voor aanbestedingen voor decentrale lijnen in Nederland die NS vanaf 2015 indient, vanuit Nederland worden aangeschaft.

- II. NS bouwt de leases via NSFSC van het bestaande materieel op het HRN in Nederland af tijdens het verloop van de concessieperiode tot 2024. Aan het einde van de concessieperiode bevindt circa 90% van het materieelbestand zich dan in Nederland.
- III. Voor buitenlandse activiteiten is het uitgangspunt dat belasting daar betaald wordt waar de concessie zich bevindt. Ik heb met NS afgesproken dat NS zich actief zal inzetten voor de toepassing van dit uitgangspunt door concessieverleners in het buitenland. NS zal dit uitgangspunt in acht nemen waar het door concessieverleners wordt meegenomen als onderdeel van de aanbesteding. In die situaties wordt niet langer materieel vanuit Nederland aangeschaft voor buitenlandse concessies.

Op vragen over belastingbetalingen van NS kan ik geen antwoord geven. Ik mag op grond van art 67 van de AWR immers geen uitspraken doen over de belastingen van individuele belastingplichtigen. Ook kan ik vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid geen inzicht geven in financiële scenario's die zijn doorgerekend om tot afspraken over de afbouw van NSFSC te komen. Hieronder treft u de antwoorden op de schriftelijke vragen.

1. Ingangsdatum

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de ingangsdatum van de afspraken 2015 is en niet eerder? En waarom er een koppeling wordt gemaakt met de start van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (2015)? De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom niet eerder kan worden gestopt met de Ierse structuur, waarbij treinstellen juridisch in Nederland gehouden worden en worden verhuurd aan de NS in Nederland. Waarom kan dit niet sneller? Heeft dit te maken met een belastingclaim in Nederland? De leden van de fractie van de SP vragen zich toch af waarom deze route niet eerder kon worden beëindigd. Kan de Minister dat uitleggen, zo vragen deze leden. De leden van de SP vragen voorts of het klopt dat de constructie stapsgewijs wordt afgebouwd en waaruit blijkt dat er ook daadwerkelijk is afgebouwd.

Op 30 november 2012 schreef ik¹ dat ik als aandeelhouder de Nederlandse Spoorwegen heb verzocht te bezien of een verplaatsing van de Ierse dochtermaatschappij naar Nederland is te realiseren. Ook heb ik toen NS verzocht de aanschaf van nieuw materieel in de toekomst niet langer via Nederland te laten lopen. Na dat verzoek heeft NS voor het HRN al voor meerdere series (Traxx Locomotieven, ICNG en Flirt) het aanschafproces gestart via Nederland. De SNG-aanbesteding was voor mijn verzoek al van start gegaan.

Ik heb met NS afgesproken reeds aanbestede contracten te respecteren, om zodoende de kosten voor NS en de Nederlandse Staat te minimaliseren. Snellere afbouw kon, maar bracht veel hogere kosten met zich mee. De gemaakte afspraak strekt ertoe om de afbouw op een financieel verantwoorde wijze uit te voeren en te zorgen dat de afrekeningen met de Belastingdienst in Nederland, naar verwachting, beperkter zullen zijn.

Er wordt stapsgewijs afgebouwd en de Staat als aandeelhouder zal erop toezien dat dit daadwerkelijk gebeurt. In periodieke overleggen tussen NS en de aandeelhouder zal dit aan de orde komen.

¹ Kamerstuk 28 165, nr. 137

De leden van het CDA vragen wat er in de weg staat aan directe beëindiging en waarom het zo lang heeft moeten duren? De leden van de PvdA vragen wat de kosten zijn om per direct met deze constructie te stoppen en het bestaande materieel juridisch over te dragen aan Nederland.

Directe beëindiging zou vele honderden miljoenen kosten. Daar zouden niet dezelfde, hogere belastingontvangsten tegenover staan. Fasering zorgt ervoor dat de afbouw op financiële verantwoorde wijze gebeurt en dat de afrekeningen met de Belastingdienst in Ierland, naar verwachting, beperkter zullen zijn. Het maken van afspraken heeft lang geduurd vanwege de complexiteit van deze kwestie en de zorgvuldigheid waarmee dit dient te gebeuren.

2. Fasering van de afbouw

De leden van het CDA vragen wat de datum is waarop definitieve beëindiging plaatsvindt. De leden van de VVD vragen wat het tempo van de afbouw richting 2024 is? En welke investeringen worden wanneer afgebouwd via Ierland?

Hieronder treft u het schema van de afloop van de leasecontracten bij NSFSC gevestigd in Ierland. Naast deze treinen zullen de Traxx locomotieven, ICNG treinsets en de Flirt treinsets ten behoeve van het HRN per direct via een in Nederland gevestigde partij lopen.

Treintype	Aantal treinen	Afbouw voltooid in
VIRM 2/3	46 treinen	2018
SGM II/III	37 treinen	2018
G400B	13 locomotieven	2018
ICE	3 treinen	2020
VIRM 4	51 treinen	2022/2023
SLT IV/VI	99 treinen	2024
Na 2024:		
SLT IV	32 treinen	2025–2026
SNG	118 treinen	2031–2033

De afbouw van de laatste serie treinen voor het HRN vindt naar verwachting tussen 2031–2033 plaats. Het grootste deel van het materieel zal voor het einde van de huidige HRN-concessie eind 2024 zijn verplaatst naar Nederland, waardoor eind 2024 ca 90% van het totale NS-materieelpark voor het HRN in Nederland is.

Voor het materieel ten behoeve van buitenlandse concessies is het tempo afhankelijk van de marktomstandigheden en of er sprake is van een «level playing field» dat wordt gecreëerd in de betreffende aanbestedingsvoorwaarden.

3. Reikwijdte van de afspraken

De leden van de PVV vragen of de Minister een beeld kan geven hoe de fiscale uitwerking van de SNG thans is en op welke wijze en voor welke bedragen belastingheffing in Nederland en Ierland zal plaatsvinden. De leden van de VVD vragen of de koop van de SNG sprinters nog via de Ierse constructie gebeurt, want in principe is dit voor de datum waarop de afspraken ingaan. Zo ja, waarom? Zo nee, hoe dan wel? De leden van de CDA-fractie vragen of de sprinters die NS bij CAF aanschafte, ook via de Ierse route zijn aangeschaft. De leden van de SP-fractie hebben vernomen dat de 118 CAF-sprinters in december 2014 nog in Ierland zijn besteld, terwijl er is afgesproken alle nieuw te bestellen treinen voor de nieuwe Hoofd Rail Net concessie (HRN) met ingang van het nieuwe HRN (2015)

vanuit Nederland aan te schaffen. Had deze bestelling niet al vanuit Nederland kunnen geschieden? Was het mogelijk geweest de bestelling uit te stellen tot 2015? Zo nee, waarom niet?

Zie antwoord «1. Ingangsdatum» en de afspraken zoals verwoord in de inleiding. Ik heb met NS afgesproken reeds aanbestede contracten te respecteren, om zodoende de kosten voor NS en de Nederlandse Staat te minimaliseren. De SNG-aanbesteding was in 2012 al van start gegaan. De aanschaf en lease loopt daarom via Ierland. Voor het HRN is NS in 2013 begonnen met de aanbesteding en de aanschaf van materieel via een in Nederland gevestigde partij.

De leden van de VVD vragen in hoeverre de afspraken ook voor alle dochterondernemingen van de NS gelden. De leden van de VVD vragen of de koop van het nieuwe materieel voor de concessie Limburg nog via de Ierse constructie loopt? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe dan wel?

Zie antwoord «1. Ingangsdatum» en de afspraken zoals verwoord in de inleiding. Aanbestedingen in Nederland (zowel HRN als geliberaliseerde markt) lopen met ingang van 2015 via Nederland. De aanbesteding van Limburg vond plaats in 2014, dus de aanschaf en lease van treinen loopt nog via Ierland.

Voor buitenlandse concessies is het uitgangspunt belasting te betalen daar waar de activiteiten plaatsvinden. Voor buitenlandse concessies waar materieel door NS moet worden aangeboden en de concessieverlener dit uitgangspunt niet meeweegt, loopt de leasing via materieelbedrijf NSFSC om een level playing field voor NS te behouden.

Leden van het CDA vragen voor welke trajecten en concessies de SNG sprinters worden ingezet: is dat alleen voor het HRN of is het ook mogelijk dat NS (delen van) de treinen inzet voor de uitvoering van regionale concessies, zoals die in Limburg?

De SNG wordt op het Hoofd Rail Net ingezet. Voor Limburg worden treinen van Stadler van het type Flirt ingezet.

4. Financiële effecten

De leden van de SP vragen hoeveel geld Nederland misloopt als gevolg van deze bestelling? Wat levert deze afspraak de Belastingdienst uiteindelijk op aan hogere belastinginkomsten in de periode tot 2024? De heer Van Vliet vraagt of de Staat per saldo verlies leidt op de «Ierse route» van de NS, wanneer rekening wordt gehouden met hogere winst en dividend? Indien ja, hoeveel precies? CDA. Volgens het NRC-artikel loopt de Nederlandse Staat «hierdoor jaarlijks miljoenen mis aan vennootschapsbelasting». Kan de Minister uiteenzetten welke besparingen het NS-concern over de afgelopen acht jaar geboekt heeft door de «Ierse route» te bewandelen? Kan de Minister de besparingen per jaar specificeren? Kan de Minister de besparingen tevens specificeren per dochteronderneming van de NS? De leden van het CDA vragen of de Minister voorts kan specificeren welke schade de Nederlandse belastingbetaler geleden heeft als gevolg van voordeeltjes die de NS voor zichzelf geboekt heeft via de Ierse route. Is dat gelijk aan de besparingen die de NS heeft geboekt, of is de schade voor de Nederlandse schatkist groter als rekening gehouden wordt met bijvoorbeeld de personeelskosten die gemaakt moeten worden om de dochteronderneming NS Financial Services Company in leven te houden? De leden van het CDA vragen welk voordeel NS daarmee concreet heeft behaald en welk nadeel heeft de Nederlandse schatkist daardoor concreet geleden? De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel

vennootschapsbelasting de Nederlandse Staat is misgelopen door het gebruik van deze Ierse-route door de NS over al deze jaren misgelopen. En hoeveel dividend de Nederlandse Staat door deze sluiproute is misgelopen.

Initieel mist de Nederlandse Staat terugkijkend alleen de belasting die NS in Ierland heeft moeten betalen. Het belastingpercentage in Ierland is 12,5%. In de praktijk is het effectieve percentage in de eerste acht jaar na aankoop lager omdat in Ierland een fiscale afschrijvingstermijn van 8 jaar voor roerende zaken geldt, waar de economische levensduur 25–30 jaar is. De belastingbesparingen die NS behaalt, vertalen zich in een toegenomen aandeelhouderswaarde voor de Staat. Een deel daarvan vloeit naar de Staat in de vorm van dividend. Uiteindelijk mist de Nederlandse Staat dus minder dan de in Ierland betaalde belasting. Niettemin vind ik het, zoals in de inleiding reeds toegelicht, vanuit maatschappelijk oogpunt onwenselijk als staatsdeelnemingen hun belasting niet betalen in het land waar de betreffende activiteiten plaatsvinden.

Over de exacte belastingenbetalingen van individueel belastingplichtigen, in dit geval de NS, kan ik verder geen uitspraken doen op grond van art 67 van de AWR.

Ten aanzien van organisatiekosten van NSFSC in Ierland geldt dat deze niet essentieel hoger zijn dan voor het hebben van een leasebedrijf in Nederland dat dezelfde activiteiten uitvoert.

De leden van de SP vragen wat het de staatsdeelneming NS uiteindelijk kost en wat de gevolgen zijn voor het dividend in de komende tijd.

Ik doe geen uitspraken over de belastingen van individuele belastingplichtigen (op grond van art 67 van de AWR). Wel kan opgemerkt worden dat naar de toekomst toe – *ceteris paribus* – de nettowinst van NS zal gaan dalen door hogere belastingafdrachten. Dit heeft invloed op de vermogensstructuur van NS en het betekent ook dat ook het dividend dat aan de Staat wordt uitgekeerd (35% van de nettowinst), lager zal zijn. Daar staat tegenover dat de belastinginkomsten van de Staat zullen stijgen.

De heer van Vliet noemt dat in het artikel «NS doet nog steeds zaken via de Ierse route», melding wordt gemaakt van gemiste inkomsten voor de Staat als gevolg van de Ierse route. Vertegenwoordigen de genoemde bedragen enkel de gemiste vennootschapsbelasting, of vertegenwoordigen de genoemde bedragen het saldo van gemiste vennootschapsbelasting inkomsten en hogere dividendinkomsten? Door de Ierse route is er immers meer winst gemaakt, hetgeen een hogere dividenduitkering zou rechtvaardigen.

In het artikel wordt verwezen naar mijn uitspraak dat de Staat per 100 miljoen euro winst van NS acht miljoen euro aan inkomsten misloopt. Hier wordt verwezen naar het belastingpercentage (12,5%) dat in Ierland geldt. In deze berekening wordt geen rekening gehouden met de toegenomen aandeelhouderswaarde voor de Nederlandse Staat.

De leden van de VVD vragen welke gevolgen dit heeft dit voor de concessie voor het hoofdrailnet, ook in financiële zin. In hoeverre kan de NS door dit verzoek vanuit de aandeelhouder een beroep doen op schadevergoeding? En als dit het geval is, zal de NS hiervan dan gebruik gaan maken? In de concessie is namelijk de mogelijkheid opgenomen voor een schadevergoeding voor de NS in geval van beleidswijzigingen. In hoeverre valt het verzoek van de aandeelhouder te scharen onder beleidswijziging?

Er is geen sprake van compensatie omdat er een afspraak tussen NS en het Ministerie van Financiën is over een gematigde afbouw in tijd en maatvoering.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom niet eerder kan worden gestopt met de Ierse structuur, waarbij treinstellen juridisch in Ierland gehouden worden en worden verhuurd aan de NS in Nederland en vragen of de oorzaak ligt in de juridische vormgeving binnen de concernstructuur. Zo ja, waarom kan deze dan niet worden aangepast?

De concernstructuur is niet de oorzaak. De hoge kosten zijn de reden voor de fasering van de afbouw.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister bereid is om van de NS te eisen dat de besparingen die NS kennelijk geboekt heeft en die Nederland aan vennootschapsbelasting is misgelopen, als extra dividend uit te keren aan de Nederlandse Staat, zo nodig door dat ten laste van het resultaat van de NS te brengen. Zo neen, waarom niet? Is de Minister bereid zijn antwoord zo gedetailleerd mogelijk te motiveren?

Afspraken over dividenduitkering worden gemaakt op basis van een analyse van de vermogensverhoudingen van een onderneming. Er is gezien de financiële en operationele uitdagingen de komende jaren geen ruimte om extra dividend uit te keren bovenop de reguliere dividenduitkering van 35% van het jaarlijkse nettoresultaat. Zoals eerder aangegeven is de financiële verslechtering voor NS en haar aandeelhouder bij de gemaakte afspraak wat mij betreft het maximaal haalbare om de afbouw op een financieel verantwoorde wijze uit te voeren.

De leden van de PVV-fractie vragen voor welke bedragen NSFSC over de jaren sinds haar oprichting materieel heeft aangekocht. Kan dat uitsplitst worden naar de verschillende landen naar NS en haar dochters actief zijn? Hoeveel bedragen de omzet, de kosten, de winst, de afgedragen (Ierse) vennootschapsbelasting en de winst na belasting van NSFSC over de jaren sinds haar oprichting? Kunnen deze bedragen uitsplitst worden naar de verschillende landen waar de NS en haar dochters actief zijn? Hoeveel geld is aan de Ierse overheid afgedragen aan vennootschapsbelasting en omzetbelasting?

Zie bijgaande tabel gebaseerd op de jaarcijfers van NSFSC.

Irish GAAP in € duizend

Jaar	Omzet	Winst voor belasting	belasting	nettowinst	balanswaarde materieel
1999	7.487	6.750	942	5.808	79
2000	26.779	29.997	4.377	25.620	103.241
2001	35.748	37.268	5.722	31.546	100.795
2002	38.516	36.274	5.679	30.595	176.346
2003	47.993	40.117	5.884	34.233	179.088
2004	55.916	44.397	6.497	37.900	164.644
2005	61.550	48.965	6.860	42.105	606.686
2006	106.736	72.879	9.471	63.408	567.212
2007	111.468	64.509	8.721	55.788	523.955
2008	101.208	50.045	6.604	43.441	702.503
2009	150.837	83.947	10.517	73.430	949.668
2010	169.634	90.203	11.301	78.902	1.432.887
2011	206.783	118.540	11.535	107.005	1.487.471
2012	225.116	120.534	15.076	105.458	1.634.553
2013	216.797	113.914	14.299	99.615	1.307.575
2014	201.062	110.207	13.784	96.423	1.211.136

5. Werking van de leasing en NSFSC

De leden van de Pvda-fractie vragen wat voor activiteiten NS Financial Services Company in Ierland nog meer verricht naast die van de NS en voor wie. Welke (financiële) risico's zijn daaraan verbonden? De leden van het CDA vragen wat de statutaire en wat de praktische activiteiten van deze onderneming zijn, behalve het bevoordelen van de NS bij de aanschaf van treinen voor het Nederlandse spoornet? Welke andere activiteiten onderneemt zij concreet in de praktijk? Staat de onderneming uitsluitend ten dienste van de NS of verricht zij ook werkzaamheden voor andere partijen?

Op dit moment verhuurt NSFSC een beperkt aantal treinen aan derden als gevolg van wisselingen van concessies. Aan deze activiteiten zijn de normale risico's verbonden die een bedrijf loopt dat leaseactiviteiten verricht. Statutair zijn er geen beperkingen om activiteiten voor derden te ondernemen.

De leden van de PVV vragen wat was de inhoud van de «gunstige» Ierse afschrijvingsregeling voor lease bedrijven.

Er is geen sprake van een gunstige regeling specifiek voor leasebedrijven. In Ierland geldt een algemeen geldende fiscale afschrijvingstermijn voor roerende zaken van 8 jaar.

De leden van de PVV vragen hoe de door de NS gebruikte leaseconstructie er precies uitziet.

NSFSC is een leasemaatschappij zoals er meer zijn, vooral in Ierland. NSFSC investeert in de treinen en verhuurt deze aan NS groepsmaatschappijen en/of derden. De ontvangen leasetermijnen zijn in Ierland belast en, als de lessee een Nederlandse partij is, in Nederland aftrekbaar. In Ierland komen op de huurtermijnen de afschrijvingskosten van de investeringen in mindering. De huidige tarieven voor de winstbelasting in Ierland zijn 12,5% op actief inkomen en 25% op passief inkomen terwijl de fiscale afschrijvingstermijn aldaar 8 jaar bedraagt. In Nederland is het tarief voor vennootschapsbelasting momenteel 25% en wordt een fiscale afschrijvingstermijn voor nieuwe treinen gehanteerd van 25 jaar. Het voordeel voor NS bij lease van het materieel in vergelijking tot de aanschaf in Nederland, is dat de huurtermijnen in Ierland belast zijn tegen een tarief van 12,5% en in Nederland aftrekbaar tegen een tarief van 25%. Daartegenover staat dat de afschrijvingskosten slechts aftrekbaar zijn tegen 12,5% in plaats van tegen 25% maar dat de fiscale afschrijving van de treinen wel veel sneller plaatsvindt waardoor de Ierse belastingheffing enige tijd kan worden uitgesteld, maar uiteindelijk wel betaald moet worden.

De leden van de PVV vragen of er ten behoeve van de NS/NSFSC, in het kader van de Ierse route, rulings door de Nederlandse Belastingdienst zijn afgegeven.

Er zijn met de Ierse noch met de Nederlandse Belastingdienst rulling(s) afgesloten.

6. Level playing field en concessie Limburg

De leden van de CDA-fractie vragen in welke mate het gelijke speelveld tussen NS en andere spoorvervoerders bij de aanbesteding in Limburg aangetast is als gevolg van de fiscale voordelen die de NS zichzelf bezorgd heeft. De leden van de CDA-fractie vragen waarom de Minister de

NS niet verboden heeft om de sprinters via de Ierse route aan te schaffen, terwijl hij wist dat een lagere afdracht van vennootschapsbelasting door de NS ten opzichte van buitenlandse concurrenten die ook aan de aanbesteding deelnamen en die in Nederland wel vennootschapsbelasting afdragen, de NS een voordeel zou verstrekken in de aanbesteding van het Limburgs OV. Kan de Minister zijn antwoord gedetailleerd toelichten?

Concurrenten hebben ook de mogelijkheid om van buitenlandse lease-maatschappijen gebruik te maken en doen dat ook. In dat opzicht was er sprake van een gelijk speelveld bij deze aanbesteding. Naar ik begrijp van NS heeft NSFSC de aanbidding, die het aan NS-dochter Abellio heeft gedaan voor de huur van bestaand dieselmaterieel ook gedaan aan de andere gegadigden voor de Limburg-concessie.

De leden van de CDA-fractie vragen in welke mate de Minister bemoeienis heeft gehad met de aanbesteding in Limburg; Abellio zei in een artikel in de Telegraaf van 21 maart 2015, dat het Ministerie van Financiën als aandeelhouder van de NS «bovenop» de activiteiten zit, die NS en Abellio ondernemen en alle investeringen voorafgaand goedkeurt. Dat doet vermoeden, dat de Minister van Financiën ook goedkeuring heeft moeten verlenen aan de investeringen die NS zich via Abellio voornam ten behoeve van de aanbesteding van het regionaal OV in Limburg. Is dat juist?

Formele instemming met de bieding door de aandeelhouder was niet noodzakelijk. Niettemin is de bieding in het najaar van 2014 met de aandeelhouder besproken. Ik stond positief tegenover deelname aan de aanbesteding.

De leden van het CDA vragen hoe de Minister gebruik maken van NSFSC kwalificeert als aandeelhouder van de NS? En hoe kwalificeert hij de feiten als Minister van Financiën en beheerder van de schatkist?

Als Minister van Financiën heb ik er baat bij dat er bij Nederlandse activiteiten belasting wordt betaald in Nederland. Als vertegenwoordiger van de Staat als aandeelhouder heb ik belang bij een level playing field waarin marktpartijen geen prikkel hebben om buitenlandse lease-maatschappijen te gebruiken.

De heer Van Vliet vraagt of indien de Ierse route door de NS wordt beëindigd, ontstaat er dan een concurrentienadeel van de NS ten opzicht van andere OV-bedrijven in binnen- en/of buitenland?

In principe hebben andere OV-bedrijven op dit moment de mogelijkheid om binnen wet- en regelgeving en voorwaarden van concessieverleners, om gebruik te maken van buitenlandse lease-maatschappijen. Ik heb nu weliswaar met NS afspraken om de buitenlandse lease-maatschappij niet te gebruiken, maar concurrenten van NS in Nederland en in het buitenland kunnen van een dergelijke constructie nog steeds gebruik maken. Dat was een belangrijke overweging voor afspraak III in de inleiding. Een dergelijk concurrentienadeel voor NS kan alleen worden voorkomen als er op een andere manier een level playing field kan worden gecreëerd, bijvoorbeeld via de concessievoorwaarden van de aanbesteding of door wet- en regelgeving die gebruik van buitenlandse lease-maatschappijen onmogelijk maakt.

7. Governance

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister bereid is om de verslagen van het overleg dat hij kennelijk voert met de NS aan de Kamer toe te sturen, uiterlijk vier weken voorafgaand aan het algemeen overleg Staatsdeelnemingen? Zo neen, waarom niet en hoe beoordeelt hij dat in het licht van de mogelijkheid voor de Kamer om het functioneren van het Ministerie van Financiën als aandeelhouder in de NS te beoordelen?

In de antwoorden op de Kamervragen over het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2013 treft (Kamerstuk 28 165, nr. 182) u het verslag van de afspraken die met NS zijn gemaakt. Er loopt verder geen overleg meer over te maken afspraken tussen het Ministerie van Financiën en NS over afbouw van NSFSC.

De leden van de PVV-fractie vragen of de governancestructuur die Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek geeft voor Naamloze Vennootschappen (NV's) wel toereikend is om «in control» te zijn van een dergelijke grote deelneming als de NS. De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister van Financiën het gewenst acht dat de Minister, in zijn hoedanigheid als aandeelhouder, de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen moet kunnen opdragen hoe zich op te stellen in een concreet geval. Als een dergelijke directe sturing van de overheidsaandeelhouder niet mogelijk is, is de Minister dan bereid om wetgeving te entameren die een specifieke overheids-NV mogelijk maakt waarbij een dergelijke directe sturing door de overheidsaandeelhouder wel kan worden gerealiseerd?

Ik vind dat ik als aandeelhouder voldoende zeggenschap heb bij staatsdeelnemingen. Zie de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid (2013) (Kamerstuk 28 165, nr. 165) voor hoe ik die zeggenschap wil inzetten.

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat Franse staatsbedrijven wel een dergelijke structuur, een overheids-NV, kennen? Hoe werkt een dergelijke Franse structuur?

Mij is bekend dat bijvoorbeeld de Franse Spoorwegen (SNCF) vallen onder de speciale rechtsvorm *établissement public à caractère industriel et commercial* (EPIC). Een EPIC is vrij vertaald dus een staatsdeelneming verantwoordelijk voor het beheer van een openbare dienst van een industrieel en commercieel karakter. Voor deze rechtsvorm geldt een ander recht dan het vennootschapsrecht voor private bedrijven in Nederland. Zoals in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid (2013) aangegeven vallen staatsdeelnemingen in Nederland onder het private vennootschapsrecht. In Frankrijk vallen staatsdeelnemingen onder de sector overheid.

8. In breder perspectief

De leden van de PVV vragen er nog meer overheidsbedrijven zijn die gebruik maken van fiscale sluiproutes?

In mijn eerdere brief van 30 november 2012 (Kamerstuk 28 165, nr. 137) schreef ik dat ik als aandeelhouder weet heb van nog een staatsdeelneming, die weliswaar binnen de wet opereert, maar afwijkt van het uitgangspunt dat staatsdeelnemingen niet actief de grenzen moeten opzoeken van de Belastingwet. Inmiddels is deze constructie afgebouwd.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister het standpunt deelt dat de hele affaire onverkwikkelijk en onacceptabel is in het licht van de miljardenschade die ontstaan is als gevolg van het Fyra-debacle en dat

ten minste van de NS verwacht mag worden dat waar de Nederlandse belastingbetaler opdraait voor die schade, de NS gehouden is om die schade zoveel mogelijk te dempen door de schade aan Nederland te compenseren, bijvoorbeeld door afdracht van vennootschapsbelasting in Nederland.

Het uit dienst nemen van de Fyra staat mijns inziens volledig los van deze kwestie. En zoals ik u eerder heb gemeld² zal NS de schade als gevolg van de Fyra zelf opvangen door extra besparingsmaatregelen te nemen over de jaren 2016–2024.

De Minister van Financiën,
J.R.V.A. Dijsselbloem

² Kamerstuk 22 026, nr. 455