

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/162836

**Uw kenmerk**  
2014Z13315

Datum 29 augustus 2014  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Smaling (SP)  
over de belastingvoordelen voor Nederlandse havens

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik, mede namens de Staatssecretaris van Financiën, de vragen die het lid Smaling (SP) heeft gesteld over de belastingvoordelen voor Nederlandse havens (ingezonden 11 juli 2014).

### Vraag 1

Wanneer was u ervan op de hoogte dat het belastingvoordeel voor Nederlandse havens door Brussel mogelijk zou worden gezien als ongeoorloofde staatssteun?

### Antwoord 1

Op 2 mei 2013 heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) Nederland uitgenodigd dienstige maatregelen te nemen. De Commissie oordeelt dat Nederland passende maatregelen zou moeten treffen zodat overheidsondernemingen die economische activiteiten ontplooiën op dezelfde wijze aan de vennootschapsbelasting (hierna: vpb) zijn onderworpen als private ondernemingen<sup>1</sup>. Het Havenbedrijf Rotterdam NV wordt hierbij als één van de voorbeelden genoemd van niet vpb-plichtige overheidsondernemingen. Overigens zijn de meeste Nederlandse zeehavens op dit moment niet vpb-plichtige overheidsondernemingen. Op 23 mei 2013 heeft het kabinet de Commissie geïnformeerd<sup>2</sup> dat de Nederlandse regering voornemens is, onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring, om wetgeving vast te stellen die erop gericht is dat overheidsondernemingen die economische activiteiten uitoefenen op dezelfde wijze als private ondernemingen aan vpb zullen worden onderworpen.

---

<sup>1</sup> Commissie Besluit van 2 mei 2013 in Staatssteun zaak nr. SA.25338 – Nederland - Vrijstelling van vennootschapsbelasting voor Nederlandse overheidsbedrijven, OJ C 204 van 18 juli 2013.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2012/13, 31 213, nr. 11.

De Commissie heeft Nederland met haar besluit van 9 juli 2014, ruim een jaar na de brief van het kabinet, in kennis gesteld dat het voorbehoud van parlementaire goedkeuring geen onvoorwaardelijke aanvaarding vormt en dat zij daarom de formele onderzoeksprocedure inleidt<sup>3</sup>. De formele procedureopening richt zich, net als de dienstige maatregelen, op de behandeling van alle overheidsondernemingen die nu nog niet vpb-plichtig zijn en anders dan in het aangehaalde persbericht wordt gesuggereerd, niet specifiek op de Nederlandse zeehavens. Wel grijpt de Commissie deze procedureopening aan om een signaal af te geven over de toekomstige vpb-plicht voor zeehavens. Grosso modo zou die gelijk moeten zijn aan die van andere (overheids)ondernemingen. Nederland loopt overigens in het kader van deze procedureopening op dit moment nog steeds geen terugvorderingsrisico.

#### Vraag 2

Hoe kan het dat u in de afgelopen debatten met de Tweede Kamer het beeld heeft laten ontstaan dat Duitsland en België hun havens zouden bevoordelen, terwijl het er nu op lijkt dat dit ook voor Nederland geldt?

#### Antwoord 2

Uit het onderzoek dat ik door RHV Erasmus Universiteit en Ecorys naar de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens<sup>4</sup> heb laten doen blijkt dat de Duitsland en Vlaanderen uit algemene middelen een bijdrage aan de zeehavens leveren daar waar Nederland geen steun verleend. Deze bijdragen bestaan onder andere uit investeringen in havenbekkens, kaden, terreinen, operationele kosten van het havenbeheer en het afdekken van verliezen, maar is bijvoorbeeld exclusief investeringen in de maritieme toegangsweg, eventuele steun aan havenaanloop, doorvoer en fiscale steun.

Het onderzoek naar de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens benoemt wel de discussie rond de vrijstelling van vpb voor havenbeheerders. Daarbij wordt geconstateerd dat de Belgische gemeentelijke autonome havenbeheerders wettelijk zijn vrijgesteld van vpb. In het geval van Duitsland laten de havenbeheerders structurele verliezen zien waardoor zij feitelijk geen vpb betalen, echter deze verliezen worden met algemene middelen afgedekt. Ten aanzien van dat laatste concluderen de onderzoekers dat indien de niet onderworpenheid aan vpb zou worden opgeheven, de Nederlandse havens extra zouden worden benadeeld.

Ik ben verheugd dat de Commissie eerste stappen heeft gezet richting eerlijke grensoverschrijdende concurrentie tussen havenbeheerders door ook België, Frankrijk en Duitsland te onderzoeken op het gebied van vpb. Ik ben er ook niet op tegen dat de Nederlandse havenbeheerders uiteindelijk vpb gaan betalen. Echter, ik ben er op tegen dat Nederland eerder dan de ons omringende landen zijn zeehavenbeheerders aan vpb onderwerpt. Daarom heb ik de Commissie nadrukkelijk laten weten dat ik vind dat de onderzoeken in de *Hamburg – Le Havre range* gelijkgeschakeld zouden moeten worden. Bovendien blijkt uit het onderzoek naar de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens dat de verstoring van de markt voor havenbeheerders zich niet beperkt tot belastingvoordelen. Vandaar dat ik de Commissie wederom heb opgeroepen om te

<sup>3</sup> Commissie Besluit van 9 juli 2014 in Staatssteun zaak nr. SA.25338 – Nederland - Vrijstelling van vennootschapsbelasting voor Nederlandse overheidsbedrijven.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2013/14, 29 862, nr. 24.

komen met een integrale aanpak door middel van richtsnoeren staatssteun aan zeehavens.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2014/16283629  
augustus 2014

Vraag 3

Wat was de aanleiding voor de Europese Commissie om dit onderzoek te starten?

Antwoord 3

Graag verwijst ik naar het antwoord op uw eerste vraag.

Vraag 4

Klopt het dat het onderzoek van de Europese Commissie zich beperkt tot Duitsland, België, Frankrijk en Nederland? Zo ja, is het ook niet belangrijk dat er gekeken wordt naar andere havens, zoals Piraeus in Griekenland waar China veel in investeert?

Antwoord 4

De Commissie noemt in het persbericht van 9 juli jl. naast Nederland nog drie lidstaten in het bijzonder<sup>5</sup> In het geval van België en Frankrijk is een brief gestuurd in het kader van de samenwerkingsprocedure waarbij de Commissie haar zorgen over eventuele ongerechtvaardigde vpb-voordelen heeft geuit en beide lidstaten de mogelijkheid biedt om daarop te reageren. In het geval van Duitsland lijkt het erop dat de havenbeheerders zijn onderworpen aan vpb, maar de Commissie heeft meer informatie gevraagd om er zeker van te zijn dat de Duitse havenbeheerders geen onrechtmatige concurrentievoordelen genieten. Tevens geeft de Commissie in het persbericht aan dat het verder informatie vergaart over de belastingheffing van havens in andere lidstaten en onderzoek blijft doen naar het functioneren van en de belastingregeling voor havens. Hiermee wordt de indruk gewekt dat het onderzoek zich niet tot deze vier lidstaten beperkt. Het is echter aan de Commissie om hierover nadere uitspraken te doen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

---

<sup>5</sup> Commissie Persbericht van 9 juli 2014 nr. IP/14/794 – State aid: Commission questions tax exemptions for Dutch public companies and takes steps to ensure fair competition between EU ports.