

NS doet nog steeds zaken via de Ierse route

Door [Mark Duursma](#) & [Menno Tamminga](#) op woensdag 25 maart 2015

Ze doen het nog steeds. De NS ontwijkt belasting via een werkmaatschappij in Ierland. Het dochterbedrijf bezit en verhuurt de NS-treinen. Opvallend, want de Staat, volledig aandeelhouder van NS, loopt hierdoor jaarlijks miljoenen mis aan vennootschapsbelasting. Minister Dijsselbloem (Financiën, PvdA) meldde eind 2013 al aan de Tweede Kamer dat hij de constructie “vanuit maatschappelijk oogpunt onwenselijk acht en beëindigd wenst te zien”. De Ierse route van NS bestaat echter nog altijd.

NS en het ministerie van Financiën willen niet ingaan op de kwestie omdat er zeer binnenkort, waarschijnlijk later vandaag, een brief van Financiën naar de Tweede Kamer wordt gestuurd. Hierin worden veel Kamervragen over staatsdeelnemingen beantwoord, waaronder twee vragen over de belastingontwijking door NS. NS wilde gisteren alleen kwijt dat het spoorbedrijf zich in “een vergevorderd stadium van overleg” met het ministerie van Financiën bevindt.

Het dilemma

Het jaarverslag over 2014 van NS maakt summier melding van de in Dublin gevestigde leasemaatschappij [NS Financial Services Company](#). De raad van commissarissen besprak het “dilemma” van het bedrijf, “gerelateerd aan de vraag in welk land NS belasting betaalt”. Een uitkomst van de bespreking wordt niet gemeld. Elders in het jaarverslag blijkt dat NS vorig jaar 11 miljoen euro aan vennootschapsbelasting in Ierland heeft betaald.

NS Financial Services bestaat sinds 1998. Het bedrijf koopt nieuwe treinen van NS en verhuurt ze vervolgens aan NS. Dat is nodig, zegt NS, om kapitaalvernietiging te voorkomen. Treinen gaan langer mee dan concessies (de vergunning om in een bepaalde regio het vervoer te morgen verzorgen, gemiddeld gedurende tien jaar) en kunnen bij verlies van een concessie aan een andere vervoerder worden verhuurd. Leasing is gebruikelijk bij openbaar vervoer-materieel.

NS koos voor vestiging in Ierland vanwege het gunstige investeringsklimaat. Het bedrijf betaalt in Ierland een vennootschapsbelasting van 12,5 procent, in Nederland 25 procent. Eerder schreef Dijsselbloem aan de Kamer dat de Staat per 100 miljoen euro winst van NS acht miljoen euro aan inkomsten misloopt. In 2012 ging het om 21 miljoen euro gemiste inkomsten.

118 nieuwe Sprinters

De laatste grote aankoop door het Ierse bedrijf is de bestelling van 118 nieuwe Sprinters bij de Baskische fabrikant CAF, die vanaf 2018 moeten gaan rijden. Met het contract is 500 miljoen euro gemoeid. Ook de aanschaf van de Fyra bij AnsaldoBreda liep via Dublin.

Eind 2012 schreef Dijsselbloem aan de Tweede Kamer dat de Ierse constructie van NS wettelijk is toegestaan en vanuit bedrijfseconomisch oogpunt begrijpelijk. Hij schrijft echter ook dat de maatschappelijke positie van een staatsdeelneming een bijzondere

verantwoordelijkheid met zich meebrengt. Dus heeft Dijsselbloem NS in 2012 al gevraagd om de Ierse dochter naar Nederland te verhuizen, en nieuw materieel niet via Ierland aan te kopen.

Een jaar later liet Dijsselbloem de Kamer weten dat NS met het ministerie en de Belastingdienst in gesprek was over beëindiging van de constructie. Het is inmiddels bijna anderhalf jaar later.

Juridisch Nederlandse treinen

CDA-Kamerlid Pieter Omtzigt vermoedt dat een hoge afkoopsom de reden is dat de afbouw zo lang op zich laat wachten. “Kennelijk heeft stoppen in Ierland grote financiële gevolgen. Dat is voor ons het bewijs dat dergelijke initiatieven ongewenst zijn. Die treinen rijden in Nederland, laat ze dan ook juridisch Nederlands zijn. NS moet bezig zijn met treinen in Nederland laten rijden, niet met het bedenken van fiscale constructies.”