

24 482

Wijziging van de Wet op de inkomstenbelasting 1964, de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 en de Wet belasting- en premiefaciliteit voor de zeevaart 1995 (wijziging van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart)

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 18 december 1995

De leden van de CDA-fractie geven aan dat zij sympathie hebben voor het met het wetsvoorstel beoogde doel en voor de bedrijfstak, maar vinden dat de faciliteit wat willekeurig uitwerkt. Zij wijzen daarbij op de precedentwerking die kan uitgaan van een belastingfaciliteit voor één bedrijfstak. Deze leden vragen in dat verband een vergelijking te maken tussen de zeescheepvaartsector en de sector van het internationale wegtransport waar het de werkgelegenheid en de fiscale facilitiëring betreft.

Naar aanleiding van deze vraag merk ik op dat het niet eenvoudig is een zuivere vergelijking te maken tussen sectoren die op essentiële punten van elkaar verschillen. In het nader rapport aan de Koningin heb ik er reeds eerder op gewezen (kamerstukken II 1995/96, 24 482, B, blz. 2), dat de zeescheepvaart zich in een bijzondere positie bevindt. De vele vormen van facilitiëring van de zeescheepvaart in andere landen en de zeer grote mobiliteit van de bedrijfstak rechtvaardigen naar het oordeel van het kabinet een verandering en intensivering van het reeds vele jaren met betrekking tot deze sector gevoerde, specifieke beleid. De voorgestelde tegemoetkoming in de sfeer van de winstbelasting leidt tot een structurele belastingderving van f 25 mln., de faciliteit via de loonbelasting en premieheffing tot een structurele belastingderving van f 60 mln. en een premiederving van f 110 mln. In de sector zijn circa 11 700 personen werkzaam bij rederijen.

Het internationale wegtransport bevindt zich in een geheel andere situatie dan de zeescheepvaart. Voor zover bekend vindt er in de landen die voor het Nederlandse wegtransport van belang zijn, geen fiscale facilitiëring van deze sector via de directe belastingen plaats. In dit verband zij er op gewezen dat er bij de zeescheepvaart sprake is van een mondiale markt. Dit ligt anders bij het wegtransport waar sprake is van een Europese markt. In deze sector zijn 106 000 mensen werkzaam. Van de vervoerde tonnage heeft 20% betrekking op internationaal vervoer. Veel van de belangrijkste concurrenten zijn gevestigd in EU-lidstaten, waardoor bijvoorbeeld de minimumtarieven op het terrein van de brandstofaccijnzen en de motorrijtuigenbelasting vanuit het oogpunt van een gelijkwaardige concurrentiepositie voor een bodem binnen die sector zorgen; terwijl ook overigens het Europese recht een zekere bescherming biedt tegen te sterke distorsies. Ook wat het beroep op de fysieke

infrastructuur betreft, onderscheidt het wegvervoer zich van de zeescheepvaart.

Deze leden vragen naar de Europese aspecten van de voorgestelde regelgeving. In de eerste plaats merk ik op dat met betrekking tot de directe belastingen het Verdrag geen formele opdracht tot harmonisatie bevat. Lid-staten hebben op dit terrein derhalve een ruime eigen nationale bevoegdheid. Deze is nog versterkt door het subsidiariteitsbeginsel dat sedert Maastricht in het Verdrag is opgenomen. Bezien we in dit verband het onderhavige voorstel dan gaat het daarbij om een vereenvoudigde regeling voor de vaststelling van de winst. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de voorgestelde faciliteiten zijn gebaseerd op de uitgangspunten van het Europese zeescheepvaartbeleid. Tegen de achtergrond van het voorgaande meen ik dan ook dat de voorgestelde regeling verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, overeenkomstig artikel 92, derde lid, onderdeel c, van het EG-verdrag. De Europese Commissie is van dit standpunt op de hoogte gebracht.

Deze leden vragen vervolgens of bij een forfaitaire vaststelling van de winst de belasting niet een simpele accijns is geworden. Zal dit deel van de belasting als een kostprijsverhogende belasting worden gepresenteerd, zo vragen deze leden, en wordt niet principieel een spanning gecreëerd als de winst forfaitair wordt bepaald aan de hand van de tonnage, terwijl de winstbelasting een residu zou moeten belasten?

Naar aanleiding hiervan merk ik op dat de voorgestelde mogelijkheid om te kiezen voor een forfaitaire wijze van winstbepaling een van de onderdelen is van een samenhangend pakket maatregelen om een einde te maken aan een ontwikkeling waarbij schepen vanuit Nederland worden uitgevlagd en beheersactiviteiten naar het buitenland worden verplaatst. Deze forfaitaire winstbepaling is ingebed in het systeem van de inkomsten- en vennootschapsbelasting. Voor de belastingplichtige heeft deze wijze van winstbepaling als voordeel dat hij over een langere periode zekerheid heeft met betrekking tot zijn fiscale lasten. De vraag of bij een forfaitaire winstbepaling kan worden gesproken van een accijns, wil ik ontkennend beantwoorden. Met het forfait wordt immers de winstcapaciteit van een schip op een globale wijze benaderd. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in het feit dat in de berekening van de grondslag een differentiatie in het tarief is aangebracht, ervan uitgaande dat de winstcapaciteit per nettoton bij kleinere schepen doorgaans groter is dan bij grote schepen. Dat de uitkomst van een forfaitaire winstbepaling zal kunnen afwijken van het door deze leden genoemde residu, ben ik mij bewust. Gelet op de hiervoor geschetste achtergrond van de regeling acht ik een dergelijk resultaat evenwel aanvaardbaar.

Met betrekking tot de vraag van de leden van de CDA-fractie waarom is gekozen voor een termijn van tien jaren waarvoor de keuze voor een forfaitaire winstvaststelling moet worden gemaakt, merk ik op dat met de keuze voor deze termijn wordt beoogd tegen te gaan dat reders hun verliezen uit zeescheepvaart onder het bestaande regime nemen en in de winstgevende periode overgaan op de forfaitaire wijze van winstbepaling. Een dergelijke handelwijze zou met name interessant zijn voor ondernemingen met andere activiteiten of voor commanditaire vennoten die onder het bestaande regime de verliezen uit zeescheepvaart kunnen verrekenen met inkomsten uit andere bronnen. Daarmee zou men permanent het beste van de twee methoden van winstbepaling hebben, hetgeen niet de opzet van het wetsvoorstel is.

Zoals aangegeven in de nota naar aanleiding van het verslag (kamerstukken II 1995/96, 24 284, nr. 5, blz. 2) is om deze reden bij de invoering van een optieregeling in de bosbouw, waar de belastingplichtige voor een vergelijkbare keuze wordt gesteld, eveneens gekozen voor een termijn van tien jaren.

De Staatssecretaris van Financiën,
W. A. F. G. Vermeend