

Vergaderjaar 1995–1996 Nr. 116c

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)

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 19 december 1995

De vaste commissie voor Financiën heeft bij brief van 19 december 1995 de Staatssecretaris van Financiën een aantal vragen voorgelegd naar aanleiding van de nota naar aanleiding van het verslag.

De commissie doet als volgt verslag van het aldus gevoerde overleg.

De voorzitter van de commissie,
Boorsma

De griffier van de commissie,
Hordijk

Den Haag, 19 december 1995
Aan de Staatssecretaris van Financiën

De leden van de CDA-fractie hebben na kennis te hebben genomen van de nota naar aanleiding van het verslag over wetsvoorstel **24 482** (Wijziging van enige belastingwetten in het belang van de zeescheepvaart) nog de behoefte een aantal vragen ter beantwoording voor te leggen.

De leden van de fractie van het **CDA** hadden met belangstelling kennis genomen van de nota naar aanleiding van het verslag. Op een fundamenteel punt waren zij niet overtuigd, nl. waar het gaat om de verandering van het karakter van de belasting door deze forfaitair te heffen over het tonnage. Los van de aanloop tot het antwoord stelt de staatssecretaris niet veel meer dan: «Met het forfait wordt immers de winstcapaciteit van een schip op globale wijze benaderd».

Dat was echter al duidelijk uit de memorie van toelichting en geeft geen nieuwe argumenten voor een antwoord op de gestelde vraag. Is een vennootschapsbelasting niet bedoeld als belasting over een residu-inkomen, over een inkomen dat haast per definitie fluctueert? Komt een belasting per ton capaciteit qua belastingtechniek niet sterk overeen met bijvoorbeeld de Wet op de motorrijtuigenbelasting, welke per gewichtseenheid is? Waarom zou deze belasting niet meer op een accijns – ook veelal een belasting per hoeveelheid, zij het verbruikte hoeveelheid in plaats van, als hier, gebruikte hoeveelheid – lijken dan op een winstbelasting? Is de wet dan eventueel strijdig met de Europese regelgeving inzake accijnzen? Het is duidelijk waarom de 10-jaren-termijn wordt gehanteerd. De nota heeft dat nog meer verduidelijkt. Het houdt in de ogen van deze leden in dat bij keuze voor het forfaitair systeem ook de verliescompensatie, waar deze bestaat, komt te vervallen. Is dat juist?

Indien de tonnagebelasting zou moeten worden aangemerkt als een belasting conform de motorrijtuigenbelasting, welke verschillen in regime (ook met betrekking tot de rechtsgang, invordering, etc.) worden dan relevant?

Is het denkbaar dat één onderneming X wordt gesplitst, waarbij de opgebouwde verliescompensatie blijft in een nieuw bedrijf Y en een ander bedrijf Z, waarin een ander deel wordt ondergebracht en dat onder de tonnageregeling gaat vallen, om toch van beide methoden te profiteren?

Een wellicht overbodige vraag ingegeven door tijdgebrek luidt: Kunnen buitenlandse rederijen die de Nederlandse vlag kiezen («invlaggen») ook voor één van beide alternatieven kiezen?

Deze leden maakten zich zorgen over het creëren van een precedent waarop andere bedrijfstakken zich zouden kunnen beroepen. Hoe groot acht het kabinet de kans dat andere bedrijfstakken om een soortgelijke regeling vragen? Wil het kabinet principieel stelling nemen dat het bij dit precedent zal blijven?

Het was deze leden opgevallen dat andere Europese landen een facilitaire regeling hadden gekozen in de meer traditionele vorm van investeringsaftrek, vervroegde afschrijving of een verlaagd tarief. Waarom heeft het kabinet ook niet gekozen voor handhaving van de bestaande belasting met traditionele faciliteiten? Zij merkten tot slot op zich enige zorgen te maken over die fundamentele aantasting van het karakter van de winstbelasting.

De griffier van de commissie,
Hordijk

Den Haag, 19 december 1995
Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

De leden van de CDA-fractie geven aan met belangstelling kennis te hebben genomen van de nota naar aanleiding van het verslag. Met deze leden ben ik het eens dat de vennootschapsbelasting in beginsel is bedoeld als belasting over een residu-inkomen dat doorgaans zal fluctueren. In de voorgestelde regeling gaat het niet om de invoering van een nieuwe belasting maar om een vereenvoudigde forfaitaire benadering van de winst binnen het systeem van de inkomsten- en vennootschapsbelasting, waarbij elementen van dit systeem zoals het tarief en de verliesverrekening blijven gehandhaafd. De belastingheffing vindt bij de voorgestelde wijze van winstbepaling niet plaats over het residu als zodanig, maar via een benadering daarvan. In de sfeer van de directe belastingen komt een benadering van de grondslag wel vaker voor. Gewezen zij onder meer op de bepaling van artikel 25a van de Wet op de inkomstenbelasting 1964, waar op forfaitaire wijze een fictief rendement op aandelen wordt bepaald. Deze bepaling werkt via artikel 3 van het Besluit beleggingsinstelling ook door naar de vennootschapsbelasting. Voorts kan de redelijke rente worden genoemd die op de voet van artikel 9, eerste lid, onderdeel g, van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 in aftrek wordt gebracht bij het bepalen van de winst van belastingplichtige ondernemingen van publiekrechtelijke rechtspersonen.

De vergelijking die deze leden trekken tussen de voorgestelde forfaitaire winstvaststelling en een accijns, spreekt mij niet aan. Zoals deze leden zelf al aangeven hebben accijnzen het karakter van een verbruiksbelasting, terwijl bij de tonnage van schepen geen sprake is van verbruik. Dit betekent ook – zo kan ik deze leden antwoorden – dat van strijdigheid van de voorgestelde wijze van winstvaststelling met de Europese regelgeving ten aanzien van accijnzen geen sprake kan zijn. Bij de motorrijtuigenbelasting is wel sprake van gebruik, maar de belasting wordt geheven van alle eigenaars van motorrijtuigen ongeacht of zij de voertuigen gebruiken in het kader van een onderneming. De tonnagegrondslag daarentegen is, als onderdeel van de grondslag van de inkomstenbelasting en de vennootschapsbelasting alleen van belang voor belastingplichtigen die winst uit zeescheepvaart behalen. De aan de hand van die grondslag vastgestelde winst wordt belast naar het voor deze belastingen van toepassing zijnde tarief, hetgeen meebrengt dat de winst in de sfeer van de inkomstenbelasting progressief wordt belast. Voorts zal de belastingplichtige zijn op forfaitaire wijze vastgestelde winst uit zeescheepvaart eventueel kunnen gebruiken om verliezen uit anderen hoofde horizontaal of verticaal te compenseren. De mogelijkheid van verliesverrekening komt dus niet te vervallen. De termijn van tien jaren is, anders dan deze leden menen, niet ingegeven om het systeem van verliesverrekening buiten werking te stellen, maar om te voorkomen dat men op een willekeurig tijdstip kan overstappen van het ene op het andere stelsel van winstbepaling. Hiermee heb ik tevens de vraag van deze leden beantwoord of het denkbaar is dat een onderneming wordt gesplitst om de mogelijkheid van verliesverrekening in stand te houden.

Deze leden vragen welke verschillen in regime relevant worden indien de forfaitaire winstvaststelling zou moeten worden aangemerkt als een belasting conform de motorrijtuigenbelasting. Hoewel ik – zoals hiervoor aangegeven – een dergelijke vergelijking onjuist acht, zou dan niet het regime van de aanslagbelasting van toepassing zijn maar dat van het systeem van voldoening op aangifte.

De mogelijkheid om te kiezen uit de twee alternatieve vormen van vaststelling van de winst uit zeescheepvaart geldt voor alle ondernemers

en lichamen die in Nederland belastingplichtig zijn voor de inkomstenbelasting respectievelijk de vennootschapsbelasting en die tevens voldoen aan de voorwaarden met betrekking tot het in Nederland te verrichten beheer met betrekking tot zeeschepen. De keuzemogelijkheid geldt dus ook voor in Nederland gevestigde dochtermaatschappijen of Nederlandse vaste inrichtingen van buitenlandse ondernemingen die hier winst uit zeescheepvaart behalen en aan de gestelde voorwaarden voldoen.

Naar aanleiding van de zorg van deze leden met betrekking tot een mogelijke precedentwerking naar andere sectoren, merk ik op dat er naar mijn stellige overtuiging geen reden is om voor andere activiteiten dan zeescheepvaart tot een vergelijkbare wijze van winstvaststelling te komen. Zoals ik in de memorie van toelichting en in de nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer heb uiteengezet, bevindt de zeescheepvaart zich namelijk in een uitzonderlijke positie, zowel met betrekking tot de (internationale) aard van zijn activiteiten, als met betrekking tot de wijze waarop de zeescheepvaart in andere landen wordt bevorderd.

Op de vraag van deze leden waarom het kabinet niet heeft gekozen voor handhaving van de bestaande belasting met traditionele faciliteiten, wil ik antwoorden dat de investeringsfaciliteiten die tot dusver in het kader van het zeescheepvaartbeleid zijn toegepast, niet voldoende effectief zijn gebleken. Daarbij kan voor een meer uitvoerige beschouwing hieromtrent worden verwezen naar de Nota zeescheepvaartbeleid (Kamerstukken II 1994/95, 25 165, nr. 2) alsmede het daaraan ten grondslag liggende rapport-Peters.

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