

Vergaderjaar 1995–1996

**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)**

**Nr. 5**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 22 november 1995

**ALGEMEEN**

Met genoegen heb ik geconstateerd dat alle fracties die een bijdrage hebben geleverd aan het verslag, zich positief opstellen ten aanzien van dit wetsvoorstel. Zo merken de leden van de fracties van de PvdA en het CDA op met instemming te hebben kennis genomen van het wetsvoorstel. De leden van de CDA-fractie zien in de maatregelen een stimulans om maritieme activiteiten in Nederland te behouden en uit te breiden. De leden van de fractie van de PvdA beschouwen de voorstellen als een nadere invulling van de beleidsvoornemens van de Nota zeescheepvaart-beleid die zij onlangs nog positief hebben besproken. De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling van het wetsvoorstel kennis genomen en noemen het een goede zaak dat de regering eindelijk de knoop heeft doorgemaakt om de zeescheepvaart tegemoet te komen. Ook de leden van de fracties van D66 en de SGP hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel. De leden van de D66-fractie onderschrijven dat gunstige voorwaarden moeten worden gecreëerd voor het exploiteren van zeeschepen vanuit Nederland en dat het uitvlaggen zoveel mogelijk moet worden tegengegaan. De leden van de SGP-fractie onderstrepen de noodzaak van het laatste. De maatregelen in het wetsvoorstel kunnen naar de mening van deze leden hieraan een bijdrage leveren.

Op de vraag van de leden van de fractie van de VVD of de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) zich volledig in de voorgestelde plannen kan vinden, kan ik antwoorden dat de voorgestelde fiscale maatregelen in goed overleg met de KVNR tot stand zijn gekomen. Overigens zal regelmatig overleg met de sector plaatsvinden – de leden van de PvdA-fractie dringen hierop aan – om de doeltreffendheid en de effecten van de maatregel te volgen.

Op de vraag van de leden van de CDA-fractie of de belastingbedragen per nettoton gedurende tien jaar hetzelfde blijven en of er geen aanpassing aan de inflatie plaatsvindt, kan ik antwoorden dat het in mijn voornemen ligt deze bedragen voorlopig ongewijzigd te laten.

Deze leden vragen evenals de leden van de SGP-fractie waarom de keuze voor de forfaitaire wijze van winstbepaling voor een termijn van tien jaren moet worden gemaakt en niet voor een kortere periode.

In de memorie van toelichting heb ik aangegeven 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. Bij een kortere periode zou de reder gedurende de eerste jaren na aanschaf van een schip kiezen voor het normale regime. Vanwege de hoge afschrijvingskosten is de exploitatie in die periode doorgaans verliesgevend. In veel gevallen zouden de verliezen dan kunnen worden verrekend met de positieve inkomsten uit andere bron, bijvoorbeeld doordat een vennootschap ook andere, winstgevende activiteiten verricht of doordat een commanditaire vennoot ook inkomsten uit arbeid geniet.

De volgende, winstgevende periode zou de reder dan kiezen voor de forfaitaire wijze van winstvaststelling. De winst wordt vooral veroorzaakt door de vervreemding van het schip aan het eind van deze periode. Bij toepassing van de forfaitaire winstvaststelling behoeft de reder niet af te rekenen over de stille reserves die in de eerste periode zijn ontstaan, tenzij hij zijn onderneming staakt. Bij aanschaf van een nieuw schip aan het begin van de derde periode zou deze cyclus zich herhalen.

Naar mijn mening zou er dan sprake zijn van een onevenwichtige regeling. Om dezelfde reden is bij de invoering van een optieregeling in de bosbouw, waar de belastingplichtige voor een vergelijkbare keuze wordt gesteld, gekozen voor een termijn van tien jaren. Ook voor de zeescheepvaart heb ik voor een dergelijk termijn gekozen teneinde onbedoeld gebruik van de regeling te voorkomen.

De leden van de CDA-fractie vragen welke tussentijdse informatie (evaluatie) aan de Tweede Kamer zal worden verstrekt.

Naar aanleiding hiervan herinner ik er aan dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in het nota-overleg Zeescheepvaart van 23 oktober jl. een evaluatie heeft toegezegd. Zij heeft daarbij opgemerkt dat een echte evaluatie van het voorgestelde beleid en een beoordeling van de structurele gevolgen pas over een jaar of vier, vijf mogelijk is. Op dit moment wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gewerkt aan het vormgeven van de evaluatie. De Kamer zal van het resultaat op de hoogte worden gesteld. In de begroting zullen de tendensen worden aangegeven, met name ten aanzien van het aantal schepen in Nederlands beheer en onder Nederlandse vlag alsmede ten aanzien van de omvang van de werkgelegenheid aan boord en op de wal.

De genoemde leden vragen naar de positie van nieuwe, eventueel uit het buitenland komende ondernemers. Deze ondernemers – zo kan ik deze leden antwoorden – kunnen in het eerste jaar waarin in Nederland winst uit zeescheepvaart wordt behaald, een verzoek doen voor toepassing van de forfaitaire wijze van winstbepaling. Zonder een dergelijk verzoek is ter zake van de winstbepaling het bestaande regime van toepassing.

De leden van de D66-fractie vragen of zich in dat verband geen rechtsongelijkheid voordoet tussen de binnenlandse belastingplichtigen die in 1996 een keuze moeten maken en buitenlandse ondernemers die zich na 1996 in Nederland vestigen en op dat tijdstip een keuze kunnen maken. Ik wil deze leden er op wijzen dat de buitenlandse ondernemer in het jaar van vestiging voor het eerst in Nederland winst uit zeescheepvaart zal behalen. In dat opzicht is hij vergelijkbaar met de binnenlandse ondernemer die voor het eerst winst uit zeescheepvaart geniet. Beide ondernemers hebben in dat eerste jaar de mogelijkheid een keuze te maken. Een beperking van de keuzemogelijkheid voor alle ondernemers tot vaste jaren (1996, 2006 enz.) zou overigens de effectiviteit van de regeling verminderen. De buitenlandse ondernemer zou

slechts in die jaren kunnen opteren voor een forfaitaire winstvaststelling waardoor het niet waarschijnlijk is dat deze zich buiten de genoemde jaren in Nederland zou vestigen.

De leden van de CDA-fractie vragen of ieder van de eigenaren van een onderneming een keuze kan maken voor toepassing van de forfaitaire wijze van winstvaststelling. Ik kan deze leden antwoorden dat in geval de onderneming wordt gedreven door een belastingplichtig lichaam (zoals een b.v.), de keuze door dit lichaam wordt gemaakt. Wordt een zeeschip door een commanditaire vennootschap of een vennootschap onder firma geëxploiteerd, dan heeft ieder van de vennoten voor wier rekening het schip wordt geëxploiteerd, de mogelijkheid om een keuze te maken voor de wijze van winstvaststelling.

Indien de eigenaar van het schip niet dezelfde is als de beheerder, en beiden voldoen aan de voorwaarde met betrekking tot de exploitatie, dan kan ieder afzonderlijk een keuze maken met betrekking tot de wijze van winstvaststelling, zo kan ik de leden van de CDA-fractie antwoorden. Indien zowel de eigenaar als de beheerder kiest voor een forfaitaire wijze van winstvaststelling, dan heeft dit tot gevolg dat de winst van deze belastingplichtigen over dezelfde grondslag wordt bepaald.

Naar de mening van de leden van de fractie van het CDA is er enige onduidelijkheid over de vraag of de mogelijkheid van versnelde afschrijving bestaat naast de keuzemogelijkheid met betrekking tot de wijze van winstvaststelling. Ik kan deze leden antwoorden, dat de belastingplichtige die voor zijn onderneming zou kunnen opteren voor de forfaitaire winstvaststelling, maar dit niet doet, de mogelijkheid wordt geboden om binnen het normale stelsel van winstbepaling versneld af te schrijven. Dit geldt uitsluitend met betrekking tot de schepen die hij exploiteert op een wijze als bedoeld in artikel 8c, tweede en derde lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964.

Op een vraag van de leden van de VVD-fractie over het tijdstip waarop de ministeriële regeling voor de versnelde afschrijving wordt bekendgemaakt, kan ik mededelen dat deze regeling thans wordt uitgewerkt. Het ligt in mijn bedoeling de regeling gelijktijdig met dit wetsvoorstel in werking te laten treden. Ik streef er dan ook naar de regeling voor het einde van het jaar te publiceren.

De leden van de fracties van de VVD en de SGP vragen naar een overzicht van de maatregelen ten behoeve van de zeescheepvaart van andere lid-staten van de Europese Unie (hierna: EU). De leden van de VVD-fractie vragen voorts in hoeverre de thans voorgestelde maatregelen concurrerend zijn ten opzichte van de regelingen in andere landen.

Bij de beantwoording van deze vragen is het van belang te vermelden dat in de maritieme wereld steunverlening op zeer verschillende manieren plaatsvindt en dat sommige vormen van steunverlening niet via wetgeving worden gerealiseerd, maar in een andere sfeer liggen. Daardoor kan een overzicht nooit een volledig beeld geven.

Via scheepvaart- en scheepsbouwregelingen, exportregelingen en investeringsprogramma's vindt directe of indirecte ondersteuning plaats. Daarnaast bestaat er in een aantal landen voor de zeescheepvaart een tweede of internationaal register. Door het laatste wordt voor de scheepvaart in feite een afzonderlijk regime gecreëerd met name op het gebied van de bemanningsvoorschriften. Ook binnen de EU is dit een bekend verschijnsel.

In het rapport van Prof. Peeters is naar de internationale concurrentiepositie gekeken. Met dit wetsvoorstel, dat aansluit bij de aanbevelingen uit het rapport, zal de internationale positie van de Nederlandse zeescheepvaartsector weer competitief worden ten opzichte van belang-

rijke concurrenten zoals Denemarken, Duitsland en Noorwegen. In Noorwegen en Duitsland zijn al artikelen in de pers verschenen waarin de redersverenigingen van die landen het nieuwe Nederlandse zeescheepvaartbeleid ten voorbeeld stellen.

Hieronder is een kort overzicht opgenomen van de belangrijkste fiscale faciliteiten in de Europese landen die kunnen worden aangemerkt als concurrenten van Nederland.

In de winstsfeer kennen deze landen de volgende tegemoetkomingen.

Noorwegen: Afschrijving tot 20% van de boekwaarde per jaar.

Denemarken: Vervroegde afschrijving alsmede een onbeperkt uitstel van belastingbetaling bij herinvestering in nieuwe schepen.

Duitsland: Versnelde afschrijving tot 76% van de aanschaffingskosten in de eerste vijf jaar. Van de inkomsten uit Duitse vlagschepen wordt 80% belast tegen een gehalveerd tarief, de resterende 20% wordt tegen het normale tarief belast. Voor de gehele sector wordt een investerings-subsidie verleend van 100 mln DM.

Luxemburg: Versnelde afschrijving. Bij investeringen in zeeschepen wordt een belastingaftrek verleend.

Frankrijk: Er worden investeringssubsidies verstrekt. Gedurende de eerste vijf jaar kan maximaal 31,25% van de aanschaffingskosten van een schip worden afgeschreven. Het restant kan in drie jaar worden afgeschreven.

Verenigd Koninkrijk: Gedeeltelijk vrije afschrijving.

Een verlaging van de arbeidskosten wordt in deze landen bereikt door de volgende maatregelen.

Noorwegen: De zeevarende is over een maandinkomen tot  $\pm$  f 4200 geen belasting verschuldigd.

Denemarken: De in Denemarken belastingplichtige zeevarende is geen belasting verschuldigd over het inkomen dat is genoten aan boord van een schip.

Duitsland: Duitse zeevarenden die zijn aangesteld door een in Cyprus gevestigde «manning agent» vallen onder de werking van een tussen Duitsland en Cyprus gesloten verdrag op basis waarvan de scheepsinkomsten voor deze zeevarenden worden vrijgesteld van Duitse belastingheffing. Deze inkomsten zijn in Cyprus onbelast, dan wel belast tegen een tarief van 4%.

Luxemburg: Het belastbaar loon wordt voor de belastingheffing bepaald door 90% van het bruto loon van de zeevarende te verlagen met een vaste aftrek van f 1900 per maand. Het loon wordt vervolgens belast naar een tarief van 10%. De reder mag bovendien een bedrag van f 800 van het loon van de zeevarende aftrekken voor het verstrekken van kost en inwoning.

Frankrijk: Voor zeevarenden is slechts 50% van het normaal verschuldigde tarief voor sociale verzekeringen verschuldigd.

Verenigd Koninkrijk: Indien de zeevarende niet meer dan 183 dagen per jaar in het VK verblijft, is hij niet belastingplichtig.

De leden van de fracties van de VVD en D66 vragen naar de voortgang van het dossier Europees economisch zeescheepvaartbeleid. Namens de Minister van Verkeer en Waterstaat kan ik deze leden meedelen, dat het niet is gelukt voldoende draagvlak te vinden voor het Europees scheepsregister. Twee aspecten van het voorstel stuiten op onoverkomelijke bezwaren bij de meeste Europese lid-staten, zo ook bij Nederland. In de eerste plaats de voorziene verplichting voor de lid-staten tot steunverlening. In de tweede plaats de quota voor Europese zeelieden, die tot kostenverhogingen leiden. Een compromisvoorstel van Duitsland en Nederland kon deze impasse niet doorbreken. Het EUROS-voorstel van de Commissie ligt nu in de ijskast. De Commissie heeft aangekondigd dit

najaar te komen met een strategisch document over het economische zeescheepvaartbeleid. De verwachting is dat EUROS daarin niet centraal zal staan, maar dat de nadruk zal liggen op het tegengaan van concurrentievervalsing door staatssteun en op het openen van markten van derde landen.

De meerwaarde van een Europees beleid ten opzichte van de huidige situatie – dit in antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie – is gelegen in het tegengaan van een steeds verdergaande beleidsconcurrentie. Nederland hecht in dat verband nog steeds aan de totstandkoming van een Europees economisch zeescheepvaartbeleid. Ik kan op een vraag van de leden van de D66-fractie dan ook namens de Minister van Verkeer en Waterstaat bevestigen dat daaraan voor en tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU de nodige aandacht zal worden besteed.

De leden van de fractie van D66 vragen vervolgens of de Europese Commissie inmiddels groen licht heeft gegeven voor de in dit wetsvoorstel opgenomen maatregelen. Ik kan deze leden meedelen dat van de Directeur-Generaal Transport van de Europese Commissie een brief is ontvangen waarin hij zich in positieve termen uitlaat over de Nederlandse aanmelding. Hij geeft daarbij aan dat de Commissie pas een definitieve beslissing kan nemen als de voorstellen niet meer kunnen worden gewijzigd, dat wil zeggen na goedkeuring door de Tweede Kamer.

De leden van de SGP-fractie vragen naar welke landen de meeste Nederlandse reders hun activiteiten verplaatsen. Uit het onderzoek van prof. Peeters is gebleken – zo kan ik deze leden antwoorden – dat bedrijven hun commerciële activiteiten onder meer hebben verplaatst naar België, het Verenigd Koninkrijk, de Nederlandse Antillen, Singapore en Zwitserland. Daarbij zijn de schepen in vrijwel alle gevallen ondergebracht in landen met zogenoemde goedkope registers.

Naar aanleiding van de vraag van deze leden hoe de tonnage van sleep- en hulpverleningsvaartuigen wordt vastgesteld merk ik op dat zeegaande schepen, ook sleep- en hulpverleningsvaartuigen een meetbrief hebben waarop de netto-tonnage staat vermeld.

## **ARTIKELSGEWIJS**

### **Artikel 1, onderdeel A (art. 8c van de Wet op de inkomstenbelasting 1964)**

#### *Eerste lid*

De leden van de fractie van D66 vragen om voorbeelden van onderbrekingen waarbij niet langer sprake is van exploitatie op een wijze als bedoeld in artikel 8c, tweede en derde lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. In dat verband kan ten aanzien van een schip dat de belastingplichtige in eigendom heeft, bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie waarin deze het schip in rompbevrachting geeft. Ten aanzien van schepen waarvan de belastingplichtige het commerciële beheer voert voor een ander, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de situatie waarin het jaartotaal van de nettodagtonnages van deze schepen in enig jaar hoger uitkomt dan drie maal het jaartotaal van de nettodagtonnages van de door de belastingplichtige geëxploiteerde «eigen» schepen.

#### *Tweede lid*

De leden van de D66-fractie vragen waarom vaartuigen voor het winnen van zand, grind en bagger zijn uitgesloten van de mogelijkheid tot

forfaitaire winstvaststelling en of die uitsluiting betekent dat ook bagger-vaartuigen zijn uitgesloten.

Ik kan deze leden antwoorden dat baggervaartuigen inderdaad zijn uitgesloten van de forfaitaire winstbepaling. Deze uitsluiting is gebaseerd op het grote verschil in marktpositie tussen de baggersector – die op zee een industriële activiteit uitoefent – en de zeescheepvaartsector die transportactiviteiten over zee verricht. De Nederlandse baggersector heeft een internationaal leidende positie met een relatief sterke thuismarkt. De zeescheepvaart moet concurreren op een wereldmarkt waar een groot deel van de ondernemingen feitelijk is vrijgesteld van de heffing van winstbelasting. De op dit punt gevolgde lijn wordt ook door de Europese Commissie uitgedragen.

De baggersector wordt daar waar de sector in een vergelijkbare positie verkeert als de zeescheepvaart, echter wel op dezelfde wijze behandeld. Dit betreft met name het beleid met betrekking tot de bemanning. De concurrentiepositie van in Nederland woonachtige zeevarenden op baggerschepen wordt in gelijke mate bedreigd als op koopvaardij schepen. De zeevarenden aan boord van baggerschepen komen daarom evenals de zeevarenden op koopvaardij schepen in aanmerking voor de belasting- en premiefaciliteit voor zeevarenden. De in dit wetsvoorstel opgenomen verdubbeling van de percentages van de verminderde afdracht van loonbelasting en premies volksverzekering is ook van toepassing op de zeelieden in de baggersector.

#### *Zesde, zevende en achtste lid*

De leden van de fractie van D66 vragen of een benadering waarbij de stille reserves die voorkomen in zaken bij overgang naar de forfaitaire winstbepaling wel tot de winst worden gerekend en stille reserves die voorkomen in vermogensrechten vanwege de uitvoerbaarheid niet tot de winst worden gerekend, evenwichtig is.

Ik merk in antwoord op de vraag van deze leden op dat om een aantal redenen voor deze aanpak is gekozen. Ten eerste zullen de stille reserves bij ondernemingen in de zeescheepvaart vooral voorkomen in zaken, met name in de schepen die tot het vermogen van de onderneming behoren. De stille reserves die voorkomen in vermogensrechten zullen doorgaans van ondergeschikte betekenis zijn. Voorts heeft het toevoegen van de fiscale en stille reserves aan de winst alleen tot doel een fiscale claim vast te stellen. Deze claim blijft bij de heffing echter buiten aanmerking, tenzij de belastingplichtige zijn onderneming binnen tien jaar geheel of voor een gedeelte staakt. Ingeval de onderneming na een keuze voor de forfaitaire wijze van winstvrijstelling ten minste tien jaren wordt voortgezet, vervalt de claim. Gelet op de praktische problemen die zich bij de waardering van vermogensrechten kunnen voordoen – de door deze leden genoemde goodwill is hiervan een goed voorbeeld – en de beperkte betekenis die kan worden gehecht aan de in vermogensrechten belichaamde reserves, heb ik gemeend deze reserves bij het vaststellen van de claim buiten beschouwing te kunnen laten.

#### **Artikel 1, onderdeel C (art. 70b van de Wet op de inkomstenbelasting 1964)**

Op de vraag van de leden van de D66-fractie of er rechtsongelijkheid kan ontstaan tussen binnenlandse belastingplichtigen die reeds voor 1996 winst uit zeescheepvaart hebben genoten en ondernemers die zich na 1996 in Nederland willen vestigen, ben ik in het Algemene deel van deze nota reeds ingegaan.

De leden van de D66-fractie vragen naar de wijze waarop het onderhavige wetsvoorstel zal worden toegepast op vennootschappen die deel

uitmaken van een fiscale eenheid. Naar aanleiding hiervan merk ik op dat een fiscale eenheid slechts mogelijk is indien voor het bepalen van de winst bij de moedermaatschappij en bij de dochtermaatschappij(en) dezelfde bepalingen van toepassing zijn. Dit betekent dat indien winst uit zeescheepvaart wordt behaald, voeging van een dochtermaatschappij in een fiscale eenheid slechts mogelijk is, als de moedermaatschappij en de dochtermaatschappij ten aanzien van de wijze van winstvaststelling dezelfde keuze hebben gemaakt. Voorts brengt dit voor een bestaande fiscale eenheid met zich mee, dat de door de moedermaatschappij gemaakte keuze voor de wijze van winstbepaling voor de gehele fiscale eenheid zal gelden. Zoals aangegeven in de memorie van toelichting zullen voor meer specifieke situaties binnen het regime van de fiscale eenheid (zoals bijvoorbeeld de verbreking van een fiscale eenheid) nadere regels worden uitgewerkt in een ministeriële regeling op basis van artikel 8c, elfde lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. Deze wordt thans opgesteld.

Deze leden vragen vervolgens hoe moet worden gehandeld bij een fusie tussen twee zeescheepvaartondernemingen, waarvan slechts één heeft geopteerd voor toepassing van de forfaitaire wijze van winstvaststelling.

Voor de beantwoording van deze vraag kan worden verwezen naar de regels die de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 en de Wet op de inkomstenbelasting 1964 stellen om de bij de bedrijfsfusie en de juridische fusie behaalde winst buiten aanmerking te laten. In de situatie waarop deze leden doelen, te weten de situatie waarin voor het bepalen van de winst bij beide belastingplichtigen niet dezelfde bepalingen van toepassing zijn, moet in beginsel worden afgerekend. Bezien zal worden in welke gevallen gebruik kan worden gemaakt van de bevoegdheid om in die situatie onder voorwaarden ontheffing te verlenen van de afrekeningsverplichting.

#### **ARTIKEL V**

De leden van de SGP-fractie constateren dat de Wet belasting- en premiefaciliteit voor de zeevaart 1995 met ingang van 1996 zal worden ingetrokken, terwijl in het voorliggende wetsvoorstel is voorgesteld de in die wet voorkomende percentages te verdubbelen. Deze leden vragen hoe de desbetreffende bepalingen in het voorliggende wetsvoorstel moeten worden gezien.

Ik kan deze leden antwoorden dat het inmiddels ingediende voorstel van Wet vermindering afdracht loonbelasting en premie voor de volksverzekering (Kamerstukken II, 1995/96, 24 458, nr. 2) onder meer voorziet in het opnemen van de faciliteit voor zeevarenden in die wet. Om te bewerkstelligen dat de in deze laatste wet opgenomen percentages van de afdrachtsvermindering voor zeevarenden met ingang van 1 januari 1996 worden verdubbeld, heb ik het onderhavige wetsvoorstel via bijgevoegde nota van wijziging aangepast.

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