

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008

Nr. 15

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 november 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 26 september 2007 ten geleide van het rapport «Evaluatie fiscale maatregelen zeescheepvaart» (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 4).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 november 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
R. Kortenhorst

De waarnemend griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

Waarom duurt het tot uiterlijk het voorjaar van 2008 voordat er voorstellen aan de Kamer worden aangeboden, terwijl, in scherpe tegenstelling tot bijvoorbeeld België, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en de wereldvloot in het algemeen, de omvang van de Nederlandse handelsvloot sinds 2003 afneemt? Is snellere actie niet geboden?

Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe beleidsbrief zeevaart, die ik voornemens ben in het voorjaar 2008 aan de Kamer aan te bieden. Naar aanleiding van de uitkomsten van onderhavige ex-post evaluatie is door mij aanvullend onderzoek (ex-ante evaluatie) ingesteld naar het fiscale vestigingsklimaat. Ook de uitkomsten hiervan wil ik kunnen betrekken bij het opstellen van de nieuwe beleidsbrief zeevaart.

2

Ziet u mogelijkheden om het fiscale regime op korte termijn gunstiger te maken ten opzichte van dat van België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk?

Zie mijn antwoord op vraag 1.

3

Bent u bereid met de sector in overleg te treden teneinde de uitvoeringspraktijk van fiscale maatregelen voor de zeescheepvaart zo spoedig mogelijk op Europees niveau te brengen en randvoorwaarden te formuleren om oneigenlijk gebruik te voorkomen?

Als het gaat om de uitvoeringspraktijk is dit in eerste instantie een aangelegenheid van de Belastingdienst. In dat verband zou de sector hierover in overleg moeten treden met mijn collega van Financiën. Van mijn collega van Financiën heb ik begrepen dat op korte termijn met de sector een gesprek plaatsvindt over de evaluatie van de fiscale regelingen voor de zeescheepvaart. Daarbij kan uiteraard ook gesproken worden over de uitvoeringspraktijk van de regelingen en de daarvoor geldende kaders.

4

Vindt u dat het de ambitie van de Nederlandse regering zou moeten zijn dat de Nederlandse zeescheepvaart weer tot de Europese koplopers gaat behoren?

De evaluatie betreft alleen de fiscale regelingen. De vraag of Nederland tot de Europese koplopers behoort, wordt niet alleen bepaald door de fiscale regelingen. Voor het vestigingsklimaat spelen ook veel andere factoren een rol. Wat betreft de fiscale regelingen wordt in de evaluatie geconstateerd, dat andere Europese landen het Nederlandse fiscale beleid voor de zeescheepvaart in de loop der jaren hebben gekopieerd. De Nederlandse fiscale maatregelen hebben hierbij voor Brussel als voorbeeld gediend voor het opstellen van richtsnoeren voor staatssteun aan de zeescheepvaart (Communautaire Richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer d.d. 17 januari 2004 (2004/C13/03)). Deze richtsnoeren vormen nu in feite de bovengrens voor het «level playing field» in Europa. Nederland heeft in de afgelopen jaren de randen van het Europese staatssteunkader verder ingevuld. Hierdoor zijn de mogelijkheden klein om in de toekomst het fiscaal regime voor de zeescheepvaart nog aantrekkelijker te maken. Om deze reden is het belangrijk om in Europa in te zetten op het ten minste handhaven van een fair «level playing field».

5

Welke acties zult u ondernemen om de afname van de Nederlandse handelsvloot tegen te gaan?

Ook hier wil ik verwijzen naar mijn antwoord op vraag 1.

6 en 7

Hoe is de jaarlijkse ontwikkeling van de omvang van de Nederlandse vloot geweest in de laatste 10 jaar?

Hoeveel schepen zijn er jaarlijks naar welke landen uitgevlagd? Wat is per land mogelijk de overweging/aantrekkelijkheid voor een reder om uit te vlaggen?

De omvang van de Nederlandse vloot (zowel in aantal schepen als in tonnage) heeft van 1996 tot 2003 een stijgende lijn laten zien. Daarna zien we een dalende lijn.

Zie hiervoor in de evaluatienotitie de grafiek op pagina 10 over de ontwikkeling van de Nederlandse handelsvloot. Naar welke landen schepen zijn uitgevlagd en om welke reden, is niet eenvoudig aan te geven. Wel is in het kader van de onderhavige evaluatie geconcludeerd dat de afname van de Nederlandse handelsvloot na 2003 niet zonder meer direct verband houdt met de «onaantrekkelijkheid» van het huidige fiscale beleid voor de maritieme sector. De afname na 2003 wordt in hoofdzaak veroorzaakt door bedrijfseconomische redenen, waarbij fiscale overwegingen geen doorslaggevende rol hebben gespeeld (een voorbeeld hiervan is de overname van P&ONedlloyd door Maersk).

8

Kunt u voor de grote volumes aan nieuwbouwschepen, die nu in aanbouw zijn in opdracht van Nederlandse opdrachtgevers, aangeven onder welke vlag die naar verwachting zullen worden ondergebracht? Wat zijn volgens u de belangrijkste overwegingen die voor reders zullen spelen?

Voor schepen die thans in aanbouw zijn, is mij per definitie niet bekend vanuit waar het beheer gevoerd gaat worden en onder welke vlag deze schepen zullen worden gebracht. Overwegingen van reders om voor een bepaalde vlag te kiezen, zijn als gezegd niet alleen ingegeven door fiscale overwegingen. In dat opzicht blijkt uit de evaluatie dat ook het belang van de historische binding met Nederland als belangrijke vestigingsfactor een rol speelt. Daarnaast spelen de kwaliteit van de vlag, het maritieme klimaat (aanwezige kennis en infrastructuur) en de kwaliteit van bemanning een rol.

9

Welke rol ziet u voor een fiscaal instrument dat het investeren in scheepsnieuwbouw door particulieren ondersteunt, waarbij sprake dient te zijn van een evenwichtige verhouding tussen het commercieel rendement van een nieuwbouwproject en het fiscaal rendement? Ziet u dit als een waardevol instrument om een al te scherpe terugval in nieuwbouwprojecten af te vlakken?

Tot 2001 bestond de scheepscv «oude»stijl. Deze bleek uiteindelijk te veel fiscaal gedreven, doordat particuliere investeerders in scheepscv's werden aangemerkt als ondernemer met recht op investeringsaftrek en stakingsvrijstelling. Dit was destijds ook de reden om de regeling af te schaffen. Voor particulieren is uiteraard de mogelijkheid blijven bestaan om in scheepscv's te investeren (scheepscv «nieuwe»stijl). De scheepscv «nieuwe» stijl biedt weliswaar geen direct fiscaal voordeel meer aan de particuliere investeerder, maar daar staat tegenover dat op de meeste

projecten goede markttrendementen worden behaald. Dit is mede dankzij de voordelige fiscale behandeling (tonnagebelasting) van de reder. Het evenwicht tussen commercieel en fiscaal rendement komt in de scheepscv «nieuwe» stijl beter tot uitdrukking.

10

Zijn alle lokale belastinginspecties op de hoogte van de verschillen tussen de «oude» scheepscv's (tot 1 januari 2001) en de huidige scheepscv's, met name voor wat betreft het aantal cv's dat wel voor de oude, maar niet voor de nieuwe cv's is gemaximeerd op 3.

De Belastingdienst is op de hoogte van de belastingwetgeving. Daarnaast bestaat een beleidsbesluit over de fiscale behandeling van participaties van commanditaire vennoten in film-cv's en zeescheepvaart-cv's (Besluit van 1 februari 2006, nr. CPP2005/3262M). Naar aanleiding van een uitspraak van het Hof Amsterdam van 17 maart 2005, nr. 03/4290 is in het besluit een nuancering opgenomen ten aanzien van de bepaling dat ten hoogste drie participaties in afzonderlijke CV's als drie afzonderlijke ondernemingen kunnen worden aangemerkt. Het standpunt dat in alle gevallen het houden van meer dan drie participaties als één onderneming wordt aangemerkt, is daarmee achterhaald.

11

Kunt u in tabelvorm een precieze vergelijking (dus inclusief de exacte tarieven van tonnage-tax, etc.) maken tussen de verschillende pakketten aan fiscale regelingen van ten minste de volgende landen: Nederland, Duitsland, Zweden, Noorwegen, Denemarken, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Spanje.

Mede in het kader van de evaluatie van de fiscale maatregelen voor de zeescheepvaart is een benchmark gemaakt van Nederland en een aantal andere, belangrijke maritieme landen (w.o. Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Duitsland, Cyprus en België). Deze benchmark treft u aan in bijlage 5 «Beleidsmonitor zeescheepvaart 2005; fase 4, fiscale monitor zeescheepvaart 2005», Deloitte, december 2006 bij onderhavige evaluatie. In deze benchmark, waarvan de geselecteerde landen en methodiek met de redersvereniging KVNR zijn afgestemd, is gekozen voor een kwantitatieve scoring van de verschillende fiscale instrumenten waarbij Nederland als nullijn is genomen. De andere, onderzochte landen zijn dus telkens hiermee vergeleken. Naar mijn mening geeft deze benchmark voor het evalueren van het fiscale beleid een goed beeld van waar we als Nederland op dit moment staan. De benchmark geeft ook op specifieke punten aan waar Nederland beter en minder goed op scoort.

12

Op welke termijn bent u bereid de tonnageregeling op Europees concurrerend niveau te brengen? Bent u bereid de tonnageregeling te verruimen met inkomsten uit bouwtoezicht, van rente-inkomsten op werkkapitaal en van rente-inkomsten op tijdelijk aangehouden liquide middelen ten behoeve van overname en nieuwbouw?

Zoals ik in mijn aanbiedingsbrief bij de fiscale evaluatienotitie heb aangegeven, werk ik momenteel aan een herijking van het algehele zeescheepvaartbeleid. In dat verband wordt er op fiscaal terrein aanvullend onderzoek gedaan naar het huidige fiscale vestigingsklimaat voor de zeescheepvaart. Ten aanzien van de door u specifiek genoemde punten acht ik het niet waarschijnlijk dat deze onder het tonnageregime kunnen worden gebracht, gezien de uitspraken van de Hoge Raad (2 maart 2007, nr. 42765 resp. 11 november 2005, nr. 40865) en de ruimte die gegeven wordt in de richtsnoeren voor staatssteun aan de zeescheepvaart

13

Onderkent u dat door de technische vormgeving van de regeling afdrachtvermindering zeevaart een vermindering met 40% van het fiscaal loon zoals in de wet vermeld, door veel reders niet gerealiseerd kan worden? Zo ja, welke verbeteringsmaatregelen worden voorgesteld, teneinde de uitvoeringspraktijk van fiscale maatregelen voor de zeescheepvaart zo spoedig mogelijk op Europees niveau te brengen? Is hierover overleg met de sector en de Taskforce arbeidsmarkt zeevarenden? Zo neen, bent u bereid daarover alsnog in overleg te treden en in de komende maanden tot oplossingen te komen?

Naar aanleiding van onderhavige evaluatie is ten behoeve van de nieuwe beleidsbrief zeevaart door mij aanvullend onderzoek ingesteld naar het fiscale vestigingsklimaat. Zie wat dat betreft mijn antwoord op vraag 1. In dezelfde context wordt ook gesproken met de Taskforce arbeidsmarkt zeevarenden.

14

Bent u bereid bij de Belastingdienst zodanige voorzieningen te treffen dat uitvoeringsgebreken van de regelingen en onnodige administratieve lasten die in de evaluatie gesignaleerd worden, zoveel mogelijk worden voorkomen?

Uit de evaluatie blijkt dat het merendeel van de reders de administratieve en uitvoeringslasten met betrekking tot de fiscale regelingen over het algemeen als laag tot zeer laag beschouwd. Wat de uitvoeringspraktijk betreft, is inmiddels door een aantal arresten van de Hoge Raad meer duidelijkheid ontstaan over de uitvoering van de tonnageregeling. Bij het antwoord op vraag 3 is vermeld dat met de sector overleg zal worden gevoerd. Uitvoeringsgebreken en eventuele verbeteringsvoorstellen kunnen daar aan de orde worden gesteld.

15

Acht u de stap naar één Europese vlag een logisch en haalbaar vervolg nu er een centrerende werking tussen de afzonderlijke regimes binnen Europa lijkt op te treden om interne concurrentie op te heffen?

Naar aanleiding van het Groenboek Europees Maritiem Beleid heeft het kabinet, en zoals besproken met uw Kamer, in april van dit jaar het standpunt ingenomen dat Nederland in de oprichting van een (optioneel) Europees scheepsregister geen toegevoegde waarde ziet. Een dergelijke maatregel kan gemakkelijk leiden tot contraproductieve bijeffecten en tot verwarring omtrent rollen en verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat. Wat betreft het garanderen van een «level playing field» in Europa, heeft Brussel indertijd maritieme richtsnoeren voor staatssteun aan de zeescheepvaart opgesteld (Communautaire Richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer d.d. 17 januari 2004 (2004/C13/03)). Naar mijn mening bieden deze richtsnoeren voldoende houvast voor het handhaven van een fair «level playing field».

16

Kunt u een overzicht geven van de personele ontwikkelingen binnen de Nederlandse vloot? Zijn er bijvoorbeeld nog voldoende Nederlandse officieren en wat is het toekomstperspectief, mede gelet op de bezetting van de nautische opleidingen?

Met betrekking tot een gedetailleerd overzicht van de personele ontwikkelingen op de Nederlandse vloot en in het Nederlandse nautische onderwijs verwijs ik u naar de drie jaarlijkse rapportages aan de Tweede Kamer inzake de Maritieme Arbeidsmarkt en het Nautische Onderwijs (kenmerk TK 2004–2005, 29 800 XII, nr. 50; kenmerk TK 2005–2006, 30 300 XII, nr. 48; TK 2006–2007, 30 800 XII, nr. 72).

Hieruit blijkt dat de situatie op de Nederlandse zeevaart arbeidsmarkt zich min of meer heeft gestabiliseerd gedurende de laatste twee jaar. Het aantal Nederlandse zeevarenden ligt op een aantal van om en nabij de 6000 (koopvaardij en natte waterbouw). Dit aantal is niet voldoende om de Nederlandse vloot te bemannen. Het aanbod van nieuwe Nederlandse officieren blijft al lang achter bij de vraag. Dit is ook de reden dat Nederlandse reders in toenemende mate gebruik maken van gekwalificeerde buitenlandse officieren vanuit zowel de EU als daarbuiten. Het perspectief van Nederlandse gekwalificeerde officieren is zonder meer goed. Afgezien van enige frictiewerkloosheid is er in de zeevaartsector vooral sprake van een aanbodmarkt, waarbij de vraag het aanbod bij voortduring overtreft.

17

Welke actie gaat u ondernemen om het tekort aan Nederlands personeel op te lossen? Welke mogelijkheden ziet u om het beroep van zeevarende aantrekkelijker te maken voor jongeren? Bent u in dit verband bereid een fiscale stimulans voor zeevarenden in overweging te nemen?

De werking van de maritieme arbeidsmarkt, het werven en aanstellen van maritiem gekwalificeerd personeel alsmede het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het zeevarend beroep zijn primair verantwoordelijkheden van de sociale partners. Op welke terreinen de overheid de sociale partners effectief en efficiënt kan ondersteunen, wordt momenteel bezien in het kader van het opstellen van de nieuwe beleidsbrief zeevaart.

18

Bent u bereid de uitspraak van het Gerechtshof Amsterdam van 17 maart 2005 (03/04 290 LJN: AT4673) in het geheel te volgen en de grens van minimaal drie cv's – onder de door het Hof aangegeven condities – te laten vervallen? Zo neen, waarom niet?

Waarschijnlijk wordt bedoeld de grens van ten hoogste drie cv's die als drie afzonderlijke ondernemingen kunnen worden aangemerkt. Van mijn collega van Financiën heb ik begrepen dat naar aanleiding van de uitspraak van het Hof Amsterdam van 17 maart 2005, nr. 03/4290 in het besluit van 1 februari 2006, nr. CPP2005/3262M een nuancering is opgenomen ten aanzien van de bepaling dat ten hoogste drie participaties in afzonderlijke cv's als drie afzonderlijke ondernemingen kunnen worden aangemerkt. Het standpunt dat in alle gevallen het houden van meer dan drie participaties als één onderneming wordt aangemerkt is daarmee achterhaald.

Het aantal van maximaal drie participaties dat als drie verschillende ondernemingen wordt aangemerkt, is indertijd opgenomen teneinde zowel duidelijkheid aan de uitvoering als aan deelnemers in een cv te geven over de fiscale gevolgen van hun deelname. In zoverre heeft de bepaling ook de functie van een zgn. «safe harbor». Zoals uit de uitspraak van Hof Amsterdam blijkt, zijn echter de feitelijke omstandigheden bepalend of sprake is van één of meerdere ondernemingen. Door de invoering van de Wet IB 2001 en recente wijzigingen ten aanzien van film-cv's heeft het besluit grotendeels zijn belang verloren. Bij de hiervoor genoemde evaluatie van de fiscale regelingen voor de zeescheepvaart zal worden bekeken of het besluit kan worden ingetrokken.

19

Waarom hebben diverse, belangrijke, spelers in de zeesleepvaart en baggervaart niet meegewerkt aan de steekproef c.q. enquête?

De vraag berust op een misverstand. Als basis voor de steekproef is de lijst met KVNR-leden gebruikt, waardoor het aantal bedrijven actief in de handelsvaart relatief sterk is vertegenwoordigd. Echter, daarnaast zijn ook niet-leden van de KVNR geënquêteerd. Hierdoor zijn in de steekproef wel degelijk bedrijven in de baggersector en de zeesleepvaart meegenomen.

20

Zullen de doelstellingen voor de volgende evaluatie nog specifiekere worden gemeten en gemonitord?

Bij de eerstvolgende evaluatie van de fiscale maatregelen zal ingezet worden op het verder verdiepen van de kwantitatieve analyse.